

Bayliss: „Mogę się ścigać z Rossim za 1mln funtów”

Czy pojedynek mistrzów jest w ogóle możliwy? Przeczytaj nasz materiał na stronie 44.

WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE

WMC DWUTYGODNIK

www.wmc.media.pl

numer 1 (54), 2 stycznia 2009

cena 2,40 zł (w tym 7% vat)



Nowa Honda CBR600!

z ABS

Przeczytaj jak system C-ABS
sprawdza się na nowych Hondach
CBR600 RR i Fireblade. Strona 8.



TEST

Wzór miejskiego
„przecinaka”?
Sprawdzamy jak
spisuje się Yamaha
CygнусX 125.

OBALAMY MITY

Jak należy mierzyć
moc w motocyklach?
Czytaj strona 22.



■ STUNT ZONE ■ DIRT ZONE ■ RACE ZONE ■ SPEEDWAY ZONE



C-ABS



Tekst: Pejger

Stało się. Honda rozpoczęła produkcję super-sportowych maszyn wyposażonych w ABS. Marketingowy manewr, wartościowa innowacja techniczna czy zwiastun końca ery hardcore'u? Odpowiedzi szukaliśmy testując maszyny na torze Losail w Katarze.

**DŹWIGNIA
PRZEDNIEGO
HAMULCA
WCISNIĘTA
DO KOŃCA**

**CENTYMETRO-
WA WARSTWA
PIACHU POD
KOŁAMI**

Większości miłośników motocykli sportowych system ABS kojarzy się raczej z niemieckim emerytem, który wsiada na swoje BMW F800 ST góra trzy razy w roku i nie przekraczając 50 km/h urządza sobie wypad na ryby. Co prawda zdarza się, że osoby uprawiające turystykę motocyklową czują się bezpieczniej wiedząc, że posiadają system kontrolujący hamowanie, ale dla każdego doświadczonego motocyklisty, a w szczególności motocyklisty sportowego ABS jest profanacją. Oddanie kontroli maszynie, pozbawienie się wyczucia, możliwości mocnego hamowania i skazanie się na paskudne, pulsacyjne odbijanie dźwigni hamulca było i jest nie do przyjęcia. Szczerze mówiąc kiedy Honda ogłosiła swoje plany wyposażenia w ABS modelu Fireblade'a oraz CBR 600RR ogarnęło mnie przerażenie. Motocykle sportowe są dla sportowców. Jeżeli ktoś chce ABS to znaczy, że nie stanowi grupy docelowej, do której skierowane są maszyny super-sportowe. Zatem po co psuć sobie rynek? Kiedy wiosną ubiegłego roku mieliśmy okazję testować prototyp systemu w ośrodku badawczym Hondy w Baden Baden, uzyskaliśmy zbyt mało informacji aby definitywnie określić swoją opinię. System, co prawda, wydawał się być bardzo skuteczny, ale nie mogliśmy go sprawdzić w warunkach drogowych. Poza tym ciągle przecież nad nim pracowano. Oliver Fuchs, który jest głównym inżynierem odpowiedzialnym za projekt C-ABS Hondy (Combined ABS, w wolnym tłumaczeniu: zintegrowany system ABS) powiedział nam, że od czasu testów w Baden Baden udało im się wprowadzić modyfikacje dotyczące oprogramowania. Honda upiera się, że opracowała system, który nie będzie ograniczał potencjału sportowego (mogąc go nawet wspomóc), a jednocześnie drastycznie zwiększy bezpieczeństwo na drodze pozwalając wykorzystać pełne możliwości układu ha-

mulcowego w trudnych warunkach. Skoro nie ogranicza potencjału sportowego to dlaczego jeszcze nie używają tego systemu ABS w MotoGP? I tutaj inżynierowie Hondy zaskoczyli mnie logiką swojej wypowiedzi. Twierdzą, że to pierwszy przypadek, kiedy technologia zostanie przekazana w odwrotnym kierunku. Potrzeba wygenerowana przez jazdę drogową wykreuje rozwiązanie, które trafi w końcu do maszyn ścigających się na torze. Nie pozostało nam nic innego jak przejechać się na motocyklach i oddzielić prawdę od marketingowego zaklinalnia rzeczywistości.

HAMOWANIE NA SUCHEJ NAWIERZCHNI

W roku 2009 każdy będzie miał do wyboru zakup modeli CBR 1000 lub 600RR w wersji „z” lub „bez” ABS-u. Modele z ABS-em będą ważyć o 10kg więcej. Ta dodatkowa waga została zlokalizowana centralnie zatem w codziennej jeździe drogowej nie będzie odczuwalna. No chyba, że ktoś podczas wypadu do sklepu odczuwa różnicę pomiędzy tym, czy w baku ma 10l benzyny mniej lub więcej. Tor Losail w Katarze posiada duży plac manewrowy, na którym przygotowano dla nas próby hamowania. System C-ABS Hondy ma dwa zasadnicze punkty, które różnią go od systemów stosowanych do tej pory. Bez wdawania się w szczegółowy opis techniczny chodzi o fakt, że po pierwsze elektroniczna Hondy powoduje tak błyskawiczną pulsację tłoczków iż jest ona nieodczuwalna przez kierowcę, a po drugie integracja systemu polega na tym, że przy wciśnięciu przedniego hamulca system minimalnie wcześniej zaczyna hamować tyłem. To powoduje, odciążenie przedniego zawieszenia poprzez bardziej korzystne rozłożenie masy na dwa koła. W teorii wykonanie stoppie takim motocyklem powinno być niemożliwe. W praktyce, podczas tes-

tu prototypu w Baden Baden okazało się, że w końcowej fazie hamowania tylne koło może poszybować wysoko w górę. System ostatecznie wprowadzony do produkcji, podczas próby w Katarze pokazał jedynie, że przy samym zatrzymaniu może nam się przytrafić niewielkie uniesienie tyłu na kilkanaście centymetrów- mnie osobiście, nie przytrafiło się to ani razu. Ale po kolei. Nasz test rozpoczął się od hamowania

**Po raz pierwszy specyfika
jazdy drogowej
wykreuje technologię,
która trafi do maszyn
ścigających się na torze.**

na asfalcie. Sposób pracy systemu jest szokująco płynny. Motocykl hamuje bez cienia pulsacji i gdyby nam nikt nie powiedział, trudno byłoby się domyślić, że ABS w ogóle działa. Z drugiej strony możliwe jest, że na suchej nawierzchni on po prostu zadziałać nie musiał. Jediną różnicą pomiędzy motocyklem bez systemu była reakcja zawieszenia. Reakcja tylnego hamulca, która rozpoczynała się ułamek sekundy przed tym zanim elektronika pozwoliła hamować przednim zaciskom, znacząco odciążała przód. W rezultacie maszyna nie nurkowała tak jak zwykły motocykl. Dźwignię przedniego hamulca traktowałem agresywnie i bez litości, wciskając ją przy około 120km/h tak, że miażdżyła mi dwa palce postawione na rolgizie. Kiedy normalny motocykl sportowy, charakteryzujący się tak krótkim rozstawem osi, przerzuciłby mnie przez przód. W przypadku C-ABS maszyny zwalniały płynnie i efektywnie. Miałem odczucie, że reakcja jest jednak nieco łagodniejsza, o minimalnie mniejszej skuteczności i wyczuciu niż



w konwencjonalnym motocyklu. W praktyce, przy użyciu C-ABS nie musimy regulować nacisku na dźwignię, hamulec działa na zasadzie on/off. Wciskamy do końca, czekamy aż się maszyna zatrzyma i dopiero wtedy zwalniamy dźwignię. Działa płynnie i bez problemów. Niestety, Honda nie dała nam możliwości bezpośredniego porównania z motocyklem bez ABS-u, tłumacząc ten fakt trudnościami logistycznymi. Wy-mówka, mało przekonująca, tym bardziej, że wkrótce okazało się iż motocykle bez ABS-u były jednak na miejscu. Za-tem z bezpośrednim porównaniem będziemy musieli poczekać, aż maszyny trafią do Polski. Na razie możemy jedynie potwierdzić, że C-ABS „na suchym” zachowuje się jak najlepszy system asysty hamowania jaki kiedykolwiek był zastosowany w motocyklach. Bez możliwości bezpośredniego porównania ze zwykłym motocyklem trudno ostatecznie weryfikować. Jesteśmy przekonani, że siła hamowania C-ABS jest tylko nieznacznie mniejsza, a wycucie w porównaniu z normalnym systemem hamulcowym zredukowane o około 15-25%.

NA MOKREJ NAWIERZCHNI

Nawet to, że Rutowicz była na okładce „Przekroju”, nagrodę Gali otrzymała para seksualnych dewiantów, a rolnicy chcą ustawowo określać kto jest aktorem, nie jest w stanie przygotować was

na szok wywołany efektywnością działania C-ABS na mokrej nawierzchni. Aby w ogóle przełamać barierę psychiczną związaną z bezkompromisowym wcisnięciem przedniego hamulca w głębokich kałużach musiałem zobaczyć kilka przejazdów w wykonaniu Martina Bauera. Bauer jest tegorocznym Mistrzem Niemiec w klasie Superbike, a przy okazji zespołowym kolegą Michaela Shumachera. Trudno było uwierzyć własnym oczom kiedy wpadał w zalaną wodą nawierzchnię asfaltu, na pełnym hamulcu, a przednie koło zwalniało niemalże tak skutecznie i płynnie jak na asfalcie praktycznie bez cienia uszługu. Wkrótce później, robiąc dokładnie to samo, potwierdziłem fenomen jaki zafundowała nam Honda. Możecie zapomnieć o braku pewności siebie i trudnościach związanych z hamowaniem podczas deszczu. Pod warunkiem, że maszyna będzie ustawiona w linii prostej, bez względu na to ile centymetrów wody macie pod sobą, możecie wcisnąć dźwignię przedniego hamulca z agresją i bezmyślnością neandertalczyka. Motocykl rozpruje wodę niczym wodolot, zwalniając zaskakująco skutecznie, płynnie i stabilnie. Bez cienia jakiegokolwiek pulsacji i nieprawdopodobną efektywnością. Tego się nie da opisać, to trzeba przeżyć. Tusk obiecał cuda i właśnie jesteśmy świadkami pierwszego z nich.



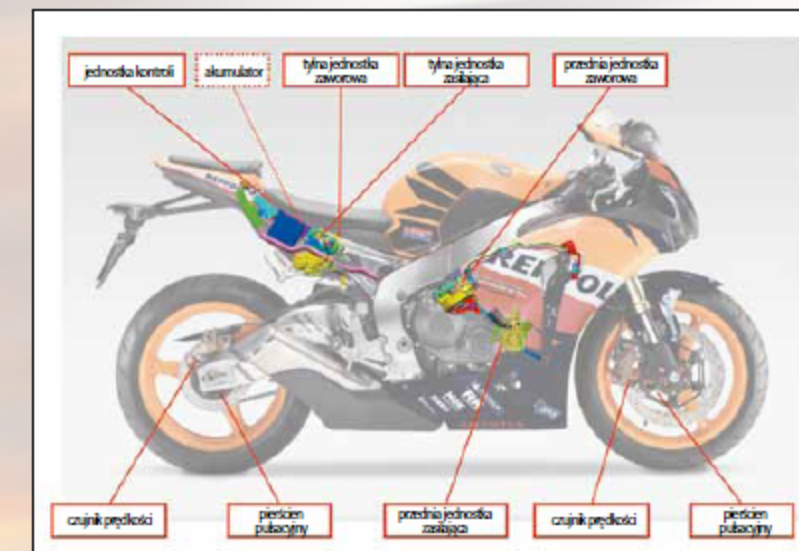
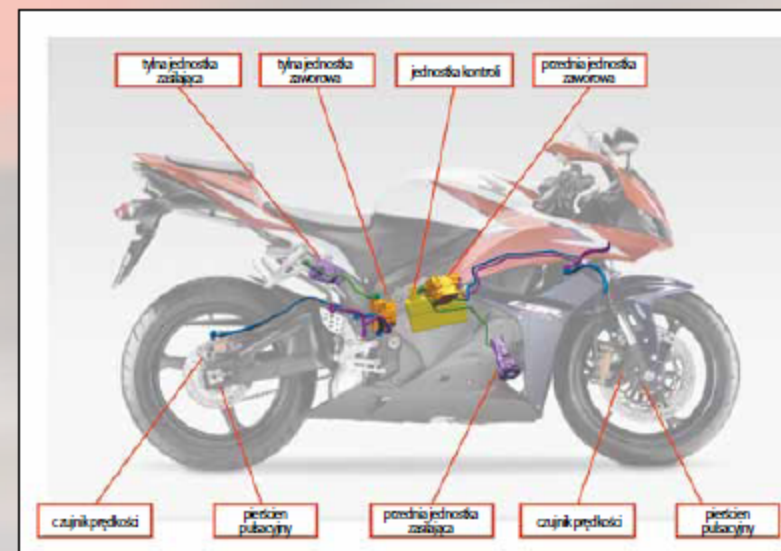
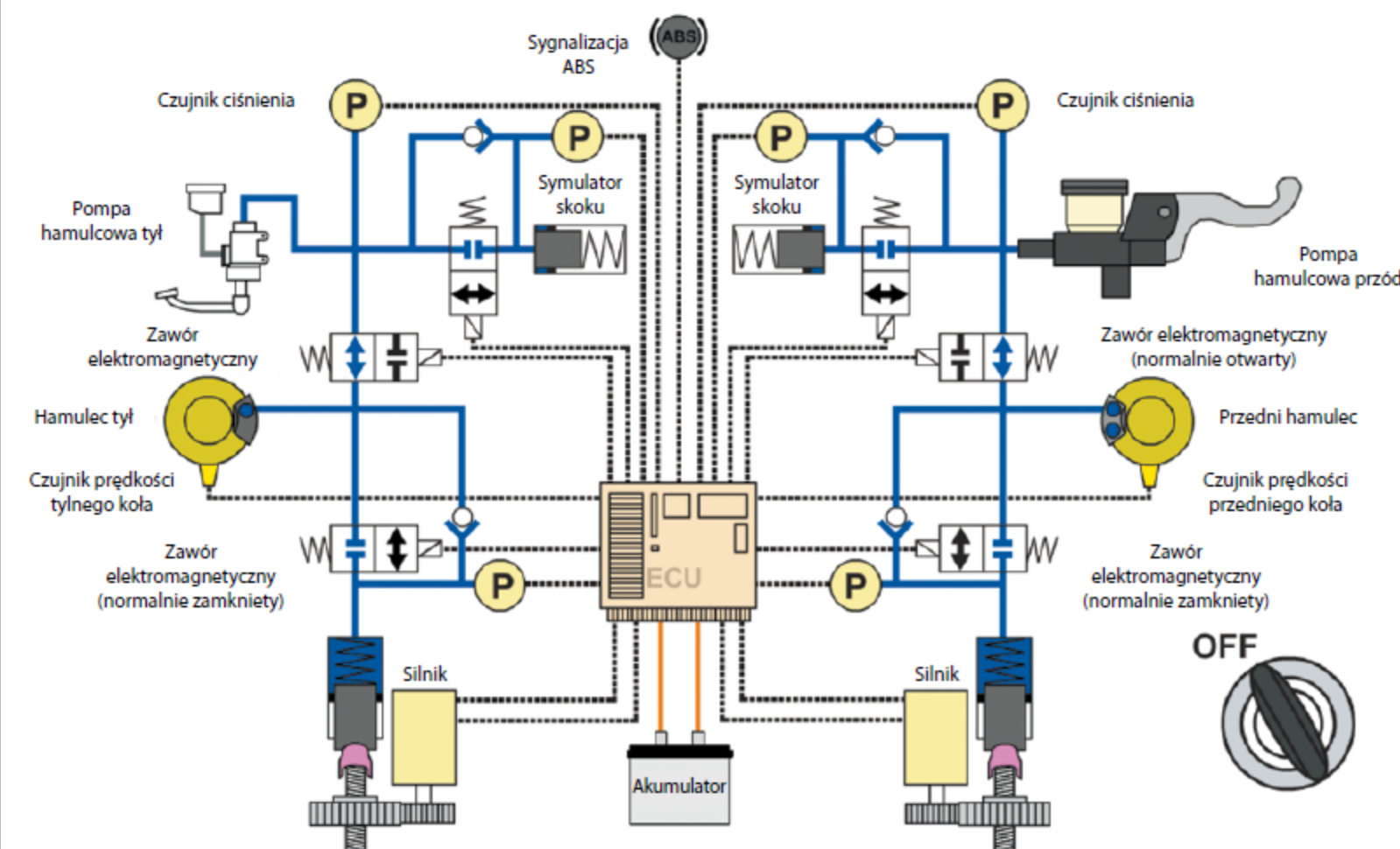
NA PIASKU

Część asfaltu była zasypiana około centymetrową warstwą piachu po to, abyśmy mogli sprawdzić działanie C-ABS na zabrudzonej nawierzchni. System kontynuował rewolucyjną wręcz skuteczność. Wystarczy sobie wyobrazić, że jedziemy z dużą prędkością, drogą położoną wzdłuż placu budowy. Wyjeżdżając ciężarówkę zostawiły na niej tony piachu i błota. Nagle 30 metrów przed wami wyrasta przeszkoda, której nie da się ominąć. W normalnych warunkach pozostanie wam tylko szybki rachunek sumienia i modlitwa. Motocykl z C-ABS pozwoli wam jednak zahamować. Będziecie mogli to zrobić przejeżdżając nawet przez piaskownicę. Trudno uwierzyć własnym oczom kiedy stabilnie pikujemy w zapiaśzczony asfalt, znowu bez żadnych pulsacji i drastycznego osłabienia hamowania. Wręcz przeciwnie, nauczani doświadczeniem przygotowujemy się na fakt iż tam się nie da skutecznie zwolnić. Kiedy maszyną błyskawicznie wytraca prędkość wydaje się nam, że stanęła w miejscu. Skuteczność C-ABS sprawia wrażenie jakby działanie systemu zaprzeczało prawom fizyki.

KOŃCOWA ANALIZA

Jeżeli ćwiczysz jazdę stuntową, to oczywiście nie będziesz zainteresowany ABS-em w żadnej formie. Z nowego systemu opracowanego przez Hondę najbardziej będą zadowolone osoby, które chcą szybko, ale bezpiecznie jeździć po drogach. Szczególnie polskich, gdzie na każdym kroku czekają różne niespodzianki. Od 9 lat jeżdżę na motocyklach zawodowo. W tym czasie zaliczyłem co najmniej kilkadziesiąt wywrotek. Pomimo doświadczenia, zwykłym motocyklem nie zahamowałbym na mokrej nawierzchni nawet w połowie tak skutecznie jak przy użyciu C-ABS, a na tak zapiaśzczonym asfalcie jak podczas naszej próby nie dotykałbym hamulca w ogóle. Do ostatecznej, pełnej oceny potrzebny jest jeszcze intensywny test drogowy, ale już teraz możemy śmiało stwierdzić, że system C-ABS Hondy to rewolucja w bezpieczeństwie. Nie ma wątpliwości, że uratuje życie setek motocyklistów na całym świecie. Zobacz nagrania z testu na www.wmc.media.pl. (O tym jak działa system C-ABS w warunkach drogowych przeczytasz na następnej stronie).

WMC: Schemat C-ABS



FIREBLADE 2009

czyli JAK DZIAŁA C-ABS NA TORZE.



Tekst: Pejsert

Sesje testowe na torze Losail pozwoliły dokładnie zweryfikować czy nowy system ABS Hondy rzeczywiście nadaje się do jazdy sportowej.



HONDA MÓWI

Wszyscy, którzy śledzą konstrukcję nowych modeli od dawna wiedzą, że Honda Fireblade na rok 2009 otrzymuje w opcji system C-ABS. Poza tym żadnych dodatkowych zmian praktycznie nie ma, nie licząc wzmocnionego akumulatora, innego kształtu migaczy i dodatkowych osłon potrzebnych aby ukryć części systemu wspomagania hamulców. Oczywiście to właśnie C-ABS jest tutaj zmianą najbardziej intrygującą. Honda mówi: „Pomimo, że Combined ABS nie został zaprojektowany jako pomoc w osiągnięciach sportowych przy ekstremalnie szybkiej jeździe na torze, to zaawansowanie systemu jest tak duże iż nawet zawodowi kierowcy potrzebują kilku prób aby na konwencjonalnej maszynie pobić drogę hamowania C-ABS. W jeździe na torze system wspomaga kierowcę dostarczając mu zwiększoną stabilność na wejściu w zakręt”.

MY MÓWIMY

My mówimy, że się z Hondą zgadzamy co do tego, iż system „nie został zaprojektowany jako pomoc w osiągnięciach sportowych” i że „system wspomaga kierowcę dostarczając mu zwiększoną stabilność na wejściu w zakręt”. Do rzeczy. Skuteczność hamowania na torze i na drodze to kompletnie dwie różne rzeczy. W obydwu przypadkach potrzebujemy skutecznego systemu hamulcowego, ale technika hamowania jest różnorodna, ponieważ różnorodna jest specyfika naszego zapotrzebowania. Na drodze najczęściej hamujemy w linii prostej. W większości hamujemy po to aby się zatrzymać. Na torze hamujemy żeby jak najszybciej przejechać zakręt. Dlatego technika nie polega na prostym wciśnięciu hamulca, aż do zatrzymania pojazdu, ale na umiejętnym odpuszczaniu hamulca w miarę składania w zakręt.

Tutaj C-ABS Hondy (pomimo iż jak na ABS działał z kosmiczną skutecznością) miał największe problemy. Sposób działania systemu nie pozwala nam wystarczająco skutecznie dozować siły jaką chcemy wykorzystać w poszczególnych fazach przygotowywania się do składania w zakręt. Prawidłowe hamowanie sportowe powinno po

delikatnym dociążeniu przedniego widelca, wykorzystać potężny impuls bardzo mocnego nacisku na dźwignię hamulca, która jest następnie progresywnie odpuszczana w fazie złożenia maszyny. Przy C-ABS nie możemy wykonać tego mocnego, pierwsze-

go dohamowania. Pomimo braku wszelkich pulsacji i stosunkowo skutecznej de-akceleracji siła hamowania jest wyraźnie, rozkładana na obydwa koła. Tylne koło, które zawsze zaczyna hamować jako pierwsze, odciąża przód, ale nie zwiększa skuteczności wytracania prędkości. To odbiera nam

atut bardzo skutecznego, mocnego uderzenia w pierwszej fazie hamowania jakim dysponuje konwencjonalny układ hamulcowy. W motocyklu bez ABS-u, pomimo że nie mamy do czynienia z elektroniczną asystą, przy hamowaniu w prostej linii zablokowanie przedniego koła przy dużych

prędkościach jest praktycznie niemożliwe. Umiejętne rozpoczęcie hamowania pozwoli nam zaaplikować ogromną siłę hamującą i pomimo to utrzymać tylne koło w pobliżu ziemi. Następnie możemy progresywnie odpuszczać hamulec. Przy hamowaniu z systemem C-ABS jesteśmy skazani na stałe wciśnięcie dźwigni hamulca i oczekiwanie na to jak zareaguje elektronika. Ona na szczęście reaguje powodując mocne i przewidywalne hamowanie, ale znacznie utrudnia osiągnięcie pożądanej progresji. I tutaj pojawia się nasz problem, który będzie przeszkadzać kierowcom z wyśrubowanymi ambicjami sportowymi. Przy C-ABS musimy trzymać dźwignię hamulca mocno wciśniętą głęboko w zakręt. Kiedy już uznamy, że zbliżamy się do pożądanej prędkości złożenia, progresywnie odpuszczenie hamulca jest bardzo trudne, żeby nie powiedzieć niemożliwe. W rezultacie widelec

siła hamowania jest wyraźnie, równomiernie rozłożona

w końcowej fazie złożenia, po odpuszczeniu hamulca, odbija nam bardziej gwałtownie niż byśmy chcieli. Aby skutecznie jechać musimy zacząć hamować nieco wcześniej niż w przypadku motocykla bez elektronicznej asysty hamulców. W gruncie rzeczy przekłada się to na fakt, że nasza droga hamowania jest dłuższa, a czas okrążenia spada. C-ABS ma jednak ważne plusy wiążące się ze stabilnością. Motocykl, w którym tylny hamulec działa zawsze wcześniej niż przedni zachowuje bardziej optymalne rozłożenie masy. Koła łatwiej utrzymać w tej samej linii. Dodatkowo kiedy jesteśmy już w pełnym złożeniu i okazuje się, że musi-

my jednak zacieśnić linię pokonywania zakrętu, delikatny nacisk na dźwignię hamulca powoduje niezwykle równomierną reakcję zawieszenia. Dzięki temu motocykl zachowuje się bardzo neutralnie, a płynne, minimalne zmniejszenie prędkości magicznie przyciąga go do wewnętrznej. Na końcu, ale wcale nie najmniej ważny jest aspekt psychologiczny. Kiedy wiemy, że pomagają nam ABS (pomimo, że nie zadziała w pełnym złożeniu) nasze hamowanie w zakręt jest odważniejsze.

PODSUMOWANIE

Z C-ABS wiąże się duże plany (zobacz wywiad z Martinem Bauerem, obok). Można sobie łatwo wyobrazić jego potencjał, tym bardziej, że kit wyścigowy będzie pozwalał na ingerencję w sposób jego działania. Już sam fakt, że trzeba się zastanawiać czy motocykl hamuje lepiej czy gorzej na ABS-ie świadczy o tym jak technologicznie zaawansowany jest system Hondy. Na dzień dzisiejszy myślę, że można go oceniać w dwóch aspektach. Fireblade z systemem C-ABS będzie bardzo bezpiecznym motocyklem dla adeptów jazdy po torze. Najczęstszą przyczyną wypadków wśród początkujących osób jest właśnie uślizg przedniego koła. C-ABS obroni nas przed większością takich sytuacji. Osoby, które chcą się ścigać, pomimo że da się jechać szybko na motocyklu z ABS-em, na dzień dzisiejszy powinny kupić sobie „zwykłego” Fireblade. W naszej ocenie C-ABS ciągle za bardzo ogranicza możliwości hamowania na suchej nawierzchni. Krótko mówiąc Honda wypuściła wspaniały sportowy system asysty, który sprawdzi się na drodze i podczas jazdy wyścigowej w deszczu. Aby na suchym torze był równie dobry jak konwencjonalny układ trzeba będzie jeszcze trochę nad nim popracować.

WMC: Martin Bauer mówi

Martin Bauer jest aktualnym Mistrzem Niemiec klasy Superbike. W nadchodzącym sezonie chce żeby niemiecka federacja pozwoliła mu się ścigać na Fireblade z ABS-em.



WMC: Martin, jesteś człowiekiem który wydaje się firmować projekt Hondy dotyczący ABS-u w motocyklach sportowych. Czy faktycznie możemy mówić, że C-ABS ma jakieś atuty, które powinny zainteresować zawodników?

Martin Bauer: Tak, jestem przekonany, że system będzie przydatny w wyścigach, dlatego chcemy z niego skorzystać w nadchodzącym sezonie. Wszystko zależy od interpretacji przepisów. Mam nadzieję, że będziemy dopuszczeni z tym systemem do startów. Oczywiście największą korzyścią jaką przyniesie C-ABS jest możliwość jazdy w trudnych warunkach. Kiedy pada deszcz lub kiedy mamy do czynienia z przesychającym torem. Możesz wtedy naciskać dźwignię hamulca tak mocno jak tylko chcesz, a system wyreguluje wszystko za ciebie i wykorzysta maksimum.

WMC: Czy system zadziała kiedy motocykl jest w złożeniu?

Martin Bauer: Można składać się w zakręt z hamulcem wciśniętym do końca.

Nie można hamować kiedy motocykl jest w maksymalnym złożeniu - to nigdy nie będzie możliwe. Ale można powiedzieć, że mniej więcej kiedy motocykl jest w połowie maksymalnego złożenia ciągle jeszcze można mocno hamować przednim hamulcem. To co jest naprawdę dobre to fakt, że wtedy motocykl zachowuje się kompletnie stabilnie. Nie mamy żadnych niepożądanych ruchów tylnej opony - to naprawdę bardzo ważne.

WMC: Walczysz o zmianę regulacji zawodów, musisz naprawdę wierzyć, że pojedziesz szybciej na motocyklu z ABS-em...

Martin Bauer: Myślę, że kluczem do sukcesu i naszym celem będzie osiągnięcie wyniku, w którym na suchej nawierzchni motocykl daje takie same możliwości jak maszyna bez ABS-u. Wierzę, że będziemy mogli to osiągnąć. ECU systemu będzie można regulować i synchronizować jego działanie z naszymi potrzebami i ustawieniem motocykla. Wtedy kiedy warunki atmosferyczne się pogorszą, my będziemy mieli ogromną przewagę. Wyobraź sobie kiedy masz wyścig na mokrej nawierzchni, hamując w pierwszy zakręt nigdy nie wiesz gdzie znajduje się limit przyczepności. Z tym systemem w ogóle cię to nie obchodzi. Po prostu się nie martwisz. Nie ma możliwości żebyś się wtedy wyrzucił. To niemożliwe.

WMC: W takim razie musimy zapytać jakie są szanse na to, że niemiecka federacja pozwoli ci się ścigać na motocyklu z ABS-em w nadchodzącym sezonie?

Martin Bauer: Mam 90% pewności, że będzie to możliwe.

WMC: W takim razie obiecujemy śledzić twoje poczynania i życzymy sukcesów...

