

HARLEY ATAKUJE EUROPE

PREMIERA: XR 1200

WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE

WMC

DWUTYGODNIK

www.wmc.media.pl

numer 10 (37), 9 maja 2008

cena 2,40 zł (w tym 7% vat)



TYLKO U NAS

**Blade udowadnia,
że moc to nie
wszystko!**

Test porównawczy
klasy 1000

DODATEK
W ŚRODKU

MOTO-GIEŁDA • MOTO-GIEŁDA • MOTO-GIEŁDA



OSTATECZNE STARCIE



Tekst: Pejsner

Nareszcie: suchy tor i najwspanialsze motocykle na planecie. Zapraszamy na nasz test porównawczy klasy superbike.



KRYTERIA
Testowanie motocykli cały czas ewoluuje, z resztą tak samo jak konstrukcje samych maszyn. Wszystko zaczyna się robić coraz bardziej skomplikowane i coraz większym problemem stają się kryteria oceny. Jak przeprowadzić test, żeby uzyskać wiarygodny obraz i obiektywną ocenę? Odpowiedzialność jest wysoka, ponieważ wiele osób właśnie na podstawie testów porównawczych podejmuje decyzję o zakupie konkretnego motocykla. Jeszcze do niedawna uważałem, że tylko i wyłącznie dokładne zmierzenie osiągnięć na obiektach sportowych może dać nam ostateczną odpowiedź w przypadku motocykli sportowych. Ale czy na pewno? Tak. Jednak tylko wtedy kiedy wykorzystamy kilka torów o różnych konfiguracjach. Są tory szybkie

(mała ilość ciasnych zakrętów) i wolne (duża ilość ciasnych zakrętów), które będą preferować motocykle o różnej charakterystyce. Innymi słowy na ultra krętym i technicznym torze w Jerez udowodniono, że standardowa R6 jest szybszym motocyklem niż standardowa R1. Na torze w Monza (bardzo długie proste i mało szukan) R6 byłaby o kilka ładnych sekund wolniejsza. To samo dotyczy toru w Almerii gdzie na początku roku kilka europejskich magazynów wspólnie dokonało testu porównawczego klasy 1000 (ciekawostka: w każdym podano różnego zwycięzcę). Almeria jest krętą i gdyby zrobić eksperyment z R6 to pewnie okazałoby się, że 600. zrobiła najlepszy czas. Ponadto zawodnicy w takim teście powinni występować w roli dodatkowych opiniodawców zamiast sędziów ostatecznych. Każdy z nich ma wyrobione preferencje

i styl jazdy, który może faworyzować dany motocykl i nie mieć odniesienia do rzeczywistości przeciętnych śmiertelników. Na przykład: wjeżdżony w R1 Janusz Oskaldowicz z całą pewnością najszybciej pojechałby Yamahą, Adam Badziak na GSX-R1000, a Bartek Wiczyński prawdopodobnie na Błazie. Nie możemy przez to powiedzieć, że testy przeprowadzane w taki sposób należy wyrzucić do kosza. Wyniki mogą się okazać strzałem w „dziesiątkę” ale trzeba pamiętać, że były przeprowadzone w specyficznych warunkach i przez specyficzne osoby, a zatem zachodzi prawdopodobieństwo oderwania od rzeczywistości. Jak zrobić to dobrze? Test musiałaby wykonać tylko jedna, obiektywna osoba, na kilku torach o różnej charakterystyce, wspomagana przez zespół specjalistów od ustawiania zawiesz, który byłby w stanie maksy-

malnie wykorzystać potencjał jaki oferuje każdy z motocykli. Ze względu na koszty jest to zadanie niewykonalne dla żadnego z magazynów.

W tym roku WMC przedstawi wam test, którego wyniki są najbardziej zbliżone do realiów adekwatnych do poziomu przeciętnego zjadacza chleba. Podstawowym kryterium jest łatwość prowadzenia każdego z motocykli. Im mniej niedoskonałości, które nas dekoncentrują tym łatwiej będzie nam jeździć szybko. Oczywiście można się nauczyć objeżdżać specyficzne zachowanie każdej z maszyn, ale to wymaga czasu i na samym starcie jest utrudnieniem sobie życia. Dlatego ten test wygra motocykl, którym najszybciej uzyskuje się szybkie okrążenia i w tym sensie jest najbardziej skutecznym motocyklem w klasie 1000.

YAMAHA YZF-R1

- agresywna stylistyka
- sześciotłoczkowe zaciski
- system fly-by-wire
- system YCC-I
- zmierzony moment 99Nm
(przy: wilgotność 18%,
temp. 21,23 C, cisl. 692mBar)
- zmierzona moc 153KM na kole
(przy: wilgotność 18%,
temp. 21,23 C, cisl. 692mBar)

W naszym deszczowym porównaniu opublikowanym miesiąc temu R1 okazała się najbardziej skutecznym motocyklem do jazdy po mokrej nawierzchni. Duży wpływ na uzyskany wynik miały doskonale odprowadzające wodę opony Michelin Pilot Power, ale przede wszystkim najlepszy spośród testowanych motocykli średni zakres obrotów. W deszczu przełożyło się to na bardzo pożądaną łagodność i skuteczne odkręcanie gazu z centrum zakrętu. Było niemalże pewne, że cecha która okazała się sprzymierzeńcem na mokrej nawierzchni zamieni się w największego wroga R1 podczas jazdy „po suchym”. Kiedy przyczepność jest wzorowa potrzebujemy jak najwięcej, łagodnie przychodzącej mocy podczas odkręcania manetki gazu z pozycji pełnego złożenia motocykla. Kiedy aktualny model R1 wszedł do sprzedaży rok temu, przedstawiciele Yamahy zwracali uwagę na system YCC-I, którego zadaniem jest między innymi zwiększenie mocy średniego zakresu obrotów. Po polsku system Yamaha Chip Controlled Intake oznacza elektroniczne sterowanie długością kolektorów dolotowych i to właśnie komputer ma za zadanie zoptymalizowanie osiągnięć tak, aby „środek” był mocniejszy. I jest. Tyle tylko, że wyłączenie w porównaniu z poprzednim modelem R1. Jeżeli chodzi o konkurencję jest już nieco gorzej. Najszybszy test jaki można wykonać w zwykłych warunkach aby się o tym przekonać to uniesienie przedniego koła do góry metodą „pod gaz”. Przy około 5 tysiącach obrotów gwałtowne zamknięcie i otwarcie gazu

WMC: R1 na Torze Poznań



Tam gdzie można było swobodnie wykorzystywać najwyższy zakres obrotów R1 spisywała się wyśmienicie. Ograniczenia zaczęły się pojawiać w krętych i wolniejszych częściach toru takich jak zakręty po wyjściu z „Małej Patelni” czy „wyjście pod las”.

... Siła hamowania jest porażająca, a układ zachowuje przy tym subtelność, która pozwala na duże wyczucie i kontrolę...

12

spowoduje, że będziemy musieli nieco poczekać na unoszenie przodu. W miejscu, w którym GSX-R 1000 dynamicznie idzie do góry a nowy Fireblade zaliczyłby 12-ołocka, R1 wykazuje mniej entuzjazmu i musi się wkręcić nieco wyżej. Różnica ta jest odczuwalna również na wyjściach z zakrętów. Motocykl miał przez to minimalnie mniejszą dynamikę wyjścia z „Małej Patelni” toru Poznań oraz z następujących po niej zakrętach. Wyjście „pod las” gdzie złożenie maszyny również wymusza spadek obrotów analogicznie nie było tak skuteczne jak w Suzuki czy Hondzie. Różnice nie są tutaj duże, ale kiedy jeździ się tymi motocyklami w bezpośrednim porównaniu są one wyraźnie odczuwalne. Mniej subtelna różnica na niekorzyść R1 okazała się natomiast otwarcie gazu z pozycji zamkniętej manetki. O ile wtrysk paliwa praktycznie w całym obszarze działania spisuje się wyśmienicie o tyle samemu otwarciu manetki w rejonie dolno-średnich obrotów towarzyszyło małe szarpnięcie. Zdecydowanym plusem silnika i cechą, którą dominował nad konkurencją była szybkość z jaką R1 wkręca się na obroty. Wydawało się, że tłoki tego motocykla pracują najswobodniej, a wskazówka obrotomierza błyskawicznie dokręca się do samej góry. Kiedy R1 dostanie się już w swój mocny zakres górnych obrotów pruje przestrzeń z impetem pocisku armatniego.

W przypadku podwozia na tle konkurencji R1 wyróżniała się swoimi hamulcami. Pomimo bardzo skutecznych zacisków w nowej Hondzie Fireblade, Yamaha dalej zachowuje pod tym względem status lidera. Siła hamowania jest porażająca a układ zachowuje przy tym subtelność, która pozwala na duże wyczucie

i kontrolę. Gorzej jest natomiast z szybkością skrętu. Geometria i w określonym stopniu związane z nią rozłożenie masy powoduje, że zmiana kierunków standardowej R1 nie jest błyskawiczna. Siłowa jazda z wykorzystaniem agresywnych przerzutów swojego ciała z całą pewnością nadrobi braki w tym departamencie, ale nie wyeliminuje niestety braku neutralności złożenia. W początkowej fazie złożenia motocykl przechyla się bardziej opornie, a następnie zaczyna nam dużo łatwiej wpadać w zakręt. Tutaj również można się przyzwyczaić do tego braku progresywności ale początkowo powoduje ona dyskomfort.

WMC: PRZYSPIESZENIA

Yamaha była testowana jako drugi motocykl z całej trójki przy praktycznie bezwietrznej pogodzie. Temperatura powietrza utrzymywała się na poziomie 10 stopni.

0-60 km/h @ 2,11s

0-100 km/h @ 3,30s

0-160 km/h @ 5,7s

0-200 km/h @ 8,15s

Prędkość maks. 282,40 km/h



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Pojemność silnika pozostała taka sama i wynosi 998cm. System fly-by-wire zastąpiony prosto z MotoGP polega na braku analogowego połączenia manetki gazu z przepustnicą. Przepustnica jest sterowana elektronicznie poprzez chip, który odbiera sygnały bezpośrednio z manetki gazu. Jedną z najważniejszych modyfikacji, które pozwoliły na zwiększenie mocy w średnim zakresie obrotów było zastosowanie systemu YCC-I (Yamaha Chip Controlled Intake). Polega on na elektronicznym sterowaniu długością kolektorów dolotowych. Zgodnie z obowiązującymi trendami, wprowadzono system antyhoppingowy lub jak kto woli sprzęgło typu sliper.



PODWOZIE

Podwozie nie przeszło żadnych zmian jeżeli chodzi o geometrię. Rozstaw osi jest identyczny jak w poprzednim modelu i wynosi 1415mm. To samo dotyczy wysokości siedzenia utrzymanej na poziomie 835mm od ziemi. Generalnie, jest to duże rozczarowanie jako, że radykalna geometria wzorem YZF-R6 bez wątpliwości przyniosłaby R1 dominację w klasie motocykli litrowych. Najbardziej istotną zmianą jest zastosowanie sześciotłoczkowych zacisków przedniego hamulca. Tym samym osiągnięto pozycję lidera jeżeli chodzi o dostępną moc hamowania. Średnica tarcz hamulcowych została minimalnie zmniejszona do 310mm.



SILNIK	
Typ	998cm, chłodzony cieczą, rzędowa czwórka
Sredn. x skok tłoka	70x53,6mm
Stopień sprężenia	12,7:1
Zasilanie paliwem	paliwem elektronicznym wtrysk
Moc maks.	153KM przy 12,500 obr/min.
Mom. obr. zmierz.	99Nm przy 8,300obr/min.
PODWOZIE	
Rama	rama aluminiowa Deltabox
Zawieszenie przód	widelec UPS 31mm, pełn. Reg
Zawieszenie tył	amortyzator pojedynczy
Hamulec przód	tarcza 310mm, sześciotłoczkowe zaciski,
Hamulec tył	tarcza 220mm, dwutłoczkowy zacisk,
WYMIARY	
Rozstaw osi	1,415mm
Wys. siedzenia	835mm
Waga sucha	177kg
Poj. zbiornika paliwa	18,5L
CENA	
	57 000 zł



SUZUKI GSX-R 1000K7

- zwycięzca testu w 2007
- opcje zmiany mapy silnika
- 12 punktowe wtryski
- regulacja podnóżków
- 108 Nm (pomiar przy temp. 21 st. C i wilgotności 18%)
- 159KM na kole (pomiar przy temp. 21 st. C i wilgotności 18%)

Odkąd w 2004 roku pracując dla jednego z brytyjskich magazynów zacząłem uczestniczyć w profesjonalnych testach porównawczych GSX-R1000 zawsze miażdżył konkurencję. Nie wiem jak Suzuki udawało się to zrobić, ale wspinałem łączono walory użytkowe z potencjałem sportowym tych maszyn. Na dodatek oferowano je najtaniej w przynależnym sektorze motocykli. I wszystko było pięknie dopóki nie pojawiła się norma emisji spalin Euro 3, co zaowocowało tym, że w nowym modelu K7 wspinały zakres średnich obrotów trafił szlag. Osiągi uzyskiwane przez K6 w średnim zakresie obrotów były jednym z najważniejszych składników ogromnego sukcesu tego motocykla. W K7 pozostało po nich tylko wspomnienie. Nie chcemy być tutaj źle zrozumiani. W ubiegłym roku to GSX-R 1000K7 ciągle miał najlepsze osiągi w tym sektorze. Tyle tylko, że wcześniej miażdżył konkurencję a nasz test porównawczy sprzed roku pokazał już tylko niewielką przewagę nad R1. Oczywiście wystarczy zmienić układ wydechowy i założyć Power Commandera, żeby przenieść się w inny świat, ale standardowa wersja jest rozczarowaniem w porównaniu z K6. Chyba po raz pierwszy w historii wybrałbym poprzedni model jakiegoś motocykla. Oczywiście to swoiste osłabienie potencjału nie zmienia faktu, że GSX-R pozostaje wciąż skutecznym motocyklem. Nawet przy kastracji wymuszonej normą Euro 3, w średnim zakresie obrotów pozostało wystarczająco dużo pary aby na wyjściach z zakrętów pozwyjać asfalt przed Yamahą R1. To co pozostało w niezmiennionej formie to fenomenalnie działający wtrysk paliwa. Tutaj nie można się do niczego doczepić. Otwarcie gazu

WMC: GSX-R na Torze Poznań



GSX-R spisywał się bardzo dobrze we wszystkich częściach toru. W krętych sekcjach zwrotnością przewyższał Yamahę R1, natomiast ustępował jej siłą układu hamulcowego. Był również najbardziej stabilnym spośród porównywanych maszyn.

Specyfikacje techniczne



SILNIK

Podstawowe wymiary silnika pozostały bez zmian - oznacza to, że GSX-R w dalszym ciągu posiada najdłuższy skok tłoka wśród japońskich superbike'ów. Większość komponentów jest jednak nowa, ponieważ trzeba było sprostać regulacji Euro 3 dotyczącej emisji spalin. Wszystkie zawory są wykonane z tytanu. Zastosowano 12 punktowe wtryski, co przełożyło się na bardziej precyzyjną kontrolę manetki gazu. Straty wewnętrzne zostały zredukowane poprzez zwiększenie średnicy dziur wentylacyjnych pomiędzy cylindrami z 39mm do 48mm. W znacznej mierze to właśnie tej ostatniej zmianie zawdzięczamy zwiększenie mocy do w stosunku do modelu K6.

PODWOZIE

Zaskakujące jest to, że podwozie K7 jest zupełnie nowe. Rama zbudowana jest z pięciu odlewanych części a mocowania silnika zostały umieszczone w punktach, które poprawiają sztywność całej konstrukcji przy maksymalnych pochyleniach. Wahacz jest również nowy i złożony z odlewanych części. Jest o 200g lżejszy niż jego poprzednik i przesuwając tylną ośkę o 10 mm dalej zwiększając rozstaw osi z 1405mm do 1415mm. Wzorem GSX-R600 oraz 750, nowy K7 posiada możliwość regulacji podnóżków. Zmian można dokonywać wertykalnie i horyzontalnie a maksymalna rozpiętość to 14mm.



SILNIK	
Typ	999ccm, 4-cylindrowy, rzędowy, DOHC
Średn. x skok tłoka	73,4mm x 59mm
Stopień sprężenia	12,5:1
Zasilanie paliwem	elektryczny wtrysk paliwa
Moc maks.	159KM przy 12000 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	108,7 Nm przy 10 000 obr./min.
PODWOZIE	
Rama	alumiuniowa
Zawieszenie przód	widelec UPS, regulacja szybko i wolno zmiennego układu tłumienia
Zawieszenie tył	pojedynczy amortyzator, regulacja szybko i wolno zmiennego układu tłumienia
Hamulec przód	podwójny tarczowy, 4-tłoczkowe zaciski
Hamulec tył	pojedyncza tarcza, 2-tłoczkowe zaciski
WYMIARY	
Rozstaw osi	1415mm
Wys. siedzenia	810mm
Waga sucha	172kg
Poj. zbiornika paliwa	17,5L
CENA	
	51 900 zł

... Zmiana kierunków jest szybka, a proces złożenia bardzo neutralny...

WMC: PRZYSPIESZENIA

Suzuki testowaliśmy na lotnisku w Modlinie jako pierwszy motocykl z całej trójki. Warunki były praktycznie bezwzględne. Temperatura powietrza 10 stopni. Motocykl charakteryzował się dużą stabilnością.

0-60 km/h @ 2,05s
0-100 km/h @ 3,29s
0-160 km/h @ 5,59s
0-200 km/h @ 8,3s
Prędkość maks. 284,58 km/h



z pozycji zamkniętej jest ultra płynne. Nie mamy do czynienia z najmniejszymi nawet szarpnięciami. To niezwykle istotne kiedy w sekcjach toru wymagających przyspieszania z maksymalnego złożenia możemy liczyć na precyzyjne rozpoczęcie tego procesu. Co najważniejsze- mocniejszy średni zakres niż w R1 powoduje, że charakterystyka wzrostu mocy jest bardziej korzystna. W kwestii podwozia najbardziej zauważalnym niedociągnięciem w porównaniu z konkurencją jest najmniejsza siła układu hamulcowego. Brakowało mi wściekłego chwytu zacisków R1 chociaż trzeba przyznać, że mimo wszystko K7 hamuje bardzo skutecznie. W porównaniu z nowym Bładem, siła hamowania była tylko nieznacznie mniejsza. Być może uzyskalibyśmy lepsze osiągi pod tym względem gdyby nasz testowy K7 nie miał za sobą kilku tysięcy kilometrów. Intensywne życie motocykla testowego zapewne wpłynęło na zużycie klocków hamulcowych, a rywalizacja odbyła się z zupełnie nowymi maszynami konkurencji (CBR nie był nawet jeszcze zarejestrowany).

Jak zwykle K7 imponował neutralnością prowadzenia i poręcznością. Być może pozycja kierowcy nie jest tak sportowa jak na R1, ale rozłożenie masy i geometria podwozia powodują, że GSX-R prowadzi się wyjątkowo. Zmiana kierunków jest szybka, a proces złożenia bardzo neutralny. Kąt nachylenia motocykla zwiększa się w stałym tempie co powoduje uczucie pełnej kontroli nad maszyną. W standardowym ustawieniu zawieszenia tylny amortyzator spisywał się najlepiej ze wszystkich testowanych maszyn. Nigdy nie było z nim najmniejszego kłopotu i bardzo dobrze radził sobie z obciążeniem na przyspieszaniu. Nie mieliśmy niepożądanego „odbijania” dzięki czemu linia wyjścia była precyzyjna. W przypadku R1 i Hondy moje ponad 80kg wymuszało ingerencję w ustawienie tylnego amortyzatora. Pomimo, że drogowe opony i moja złamana 14 dni wcześniej ręka uniemożliwiały wykonywanie naprawdę szybkich okrążeń w obydwu motocyklach należało zwiększyć minimalnie napięcie wstępne oraz zmniejszyć odbicie tylnego amortyzatora. GSX-R pokazał dużą klasę i przypominał dlaczego do tej pory był zwycięzcą testów porównawczych.



HONDA CBR 1000RR FIREBLADE

- wybitna centralizacja masy
- nowy design
- mocniejszy silnik
- redukcja wagi
- zmierzony moment 104 Nm (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar),
- zmierzona moc na kole 154KM (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar),

Coś drgnęło. Po latach stagnacji podczas, których Honda najwyraźniej nie chciała dostarczyć przeciętnemu odbiorcy na wskroś hardcorowej maszyny wszystko się zmieniło. To nie była zmiana prosta. Proste byłoby podniesienie mocy o 20KM i wypuszczenie motocykla w zawieszeniu, które nie pozwala na jej skuteczne wykorzystanie. Honda dokonała rzeczy nieoczekiwanej i oszałamiająco skutecznej, sprawiając, że nowy Fireblade jest maszyną otwierającą zupełnie nowe horyzonty. Właściwie jeszcze zanim przerzucimy nogę nad siedzeniem, wnikliwa analiza konstrukcji powie nam bardzo wiele. Pomijam kwestię wyglądu przedniej obudowy. Przeprowadziliśmy intensywny test tego motocykla w Katarze, podczas deszczu na torze Poznań i w końcu ponownie w suchych warunkach. Zdażyłem się nie tylko przyzwyczaić do tego muflonowanego lba ale nawet go polubić. Stopniowe zrozumienie konceptu jaki przyświecał projektantom nowego Fireblade'a sprawiło, że w tej chwili wydaje mi się on po prostu piękny dzięki prostocie swoich kształtów. Porównajmy tył tego motocykla z R1 i GSX-R1000. U Hondy mamy do czynienia ze smukłą minimalistyczną częścią maszyny, która w swoich spartańskich kształtach stanowi jedynie żerdź na siedzeniu motocyklisty. Trudno tutaj znaleźć bardziej sportowe, bardziej przypominające MotoGP i bardziej seksowne rozwiązanie. W porównaniu tył Yamahy i Suzuki wygląda jakby był przedpotopowy. Nadmiernie rozbudowane, masywne plastiki i siedła, ogromne tłumiki pod siedzeniem to inny świat podporządkowany



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Nowy silnik Blade'a jest teraz znacznie bardziej kompaktowy. Waży o 2,5 kg mniej niż poprzednia jednostka napędowa. Średnica tłoka została zwiększona o 1mm a skok skrócony o 1,4mm. Zwiększono też zakres obrotów z 12,250obr/min. do 13000 obr/min. Prawie każda część silnika została odchudzona. Zastosowano nowy, lżejszy blok i lżejsze tytanowe zawory. Ważną i odczuwalną zmianą jest zastosowanie nowego sprzęgła typu sliper. Dzięki niemu redukcja biegów odbywa się znacznie łatwiej a rozpoczęcie przyspieszania jest bardziej efektywne. Układ wydechowy znacznie zwiększa prześwit.

PODWOZIE

Honda uważa, że odchudzenie podwozia wpłynęło na uzyskanie najlepszego stosunku masy do mocy silnika wśród litrowych motocykli sportowych. Nowa, aluminiowa rama odlewana jest z zaledwie czterech części co wybitnie wpływa na jej sztywność. Stelaż pod siedzeniem jest znacznie zmniejszony i odlewany z aluminium. Dzięki kompaktowemu silnikowi udało się wydłużyć wahacz o 16mm (rozstaw osi pozostał praktycznie taki sam). Szybkość skrętu została zwiększona między innymi poprzez zastosowanie lżejszych koł i lekkich zacisków hamulcowych typu monoblok. Nawet łańcuch jest o 101g lżejszy.



... motocykl opuszcza zakręty z dynamiką odrzutowca, a jazda po torze przypomina sekwencję z filmu Top Gun...

wartościom nie mającym ze sportem zbyt wiele wspólnego. Przy nowym CBR1000 RR obydwa konkurencyjne motocykle są raczej turystycznymi niż sportowymi, a sposób w jaki Fireblade się prowadzi potęguje wrażenie przepaści.

Honda dokonała fenomenalnej centralizacji masy. Fireblade nie tylko waży znacznie mniej niż konkurencja (w pełni załany 199kg), ale ma znacznie bardziej kompaktową konstrukcję. Centralizacja masy i obniżenie środka ciężkości za pomocą specyficznej konstrukcji układu wydechowego zintensyfikowało mocną stronę Hondy jaką była szybka zmiana kierunków. Teraz motocykl skręca absolutnie instynktownie i turbo błyskawicznie. Wystarczy właściwie tylko pomyśleć, w którą stronę chcesz jechać a Fireblade zeskanuje twój mózg i zanim zdążysz coś zrobić zabierze cię w pożądanym kierunku.

Pomimo mojej złamanej lewej ręki sekcję zakrętów po wyjściu z „Małej Patelni” toru Poznań udawało mi się pokonywać niemalże z prędkością poręcznego motocykla klasy 600. Przy tej ogromnej łatwości w zmianie kierunków Fireblade dorównuje neutralnością skrętu Suzuki. Nie wpada w zakręt tylko składa się na ucho ze stałą prędkością potęgując wrażenie kontroli i pewności siebie. Ultra sztywna, kompaktowa konstrukcja generuje ogromną przyczepność mechaniczną pomagając oponom w utrzymaniu traktacji. Dzięki temu możemy wykorzystać ogromną moc średnich obrotów tego motocykla. Ta moc w średnim zakresie nowego Fireblade już teraz staje się legendarna. Trudno ostatecznie weryfikować bez bezpośredniego porównania, ale jesteśmy skłonni zaryzykować stwierdzenie, że moc średniego zakresu Hondy jest porównywalna z osiągnięciami nieod-

wołanego GSX-R 1000K6. W połączeniu z ultra lekką, poręczną konstrukcją oznacza to, że motocykl opuszcza zakręty z dynamiką odrzutowca, a jazda po torze przypomina sekwencję z filmu Top Gun. Jak już wspomnieliśmy wcześniej w standardowym ustawieniu tylny amortyzator nie dawał sobie rady z moją wagą. Potężne przyspieszenie powodowało bujanie, ale test w Katarze pokazał, że zawieszenie można ustawić z morderczą precyzją. Poprawienie odbicia pozwoli wam tak mocno odkręcać manetkę gazu na wyjściu z zakrętu na ile wystarczy odwagi i wyczucia przyczepności opon. Jeszcze nigdy przedtem jazda standardowym superbike'em nie była tak skuteczna i tak łatwa. Fireblade to podróż w nowy wymiar i zakosztowanie dalekiej namiastki tego z czym mają do czynienia najlepsi zawodnicy świata podczas zawodów MotoGP.



SILNIK	
Typ	999,8cc, rzędowa czwórka, chłodzony cieczą
Średn. x skok tłoka	76,0mm x 55,1mm
Stopień sprężenia	12,3:0:1
Zasilanie paliwem	EFI
Moc maks.	153 KM/ 12,000 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	104Nm/8500 obr./min.
PODWOZIE	
Rama	aluminiowa
Zawieszenie przód	widelec 43mm, pełna reg.
Zawieszenie tył	amortyzator centr, pełna reg.
Hamulec przód	tarcze 310mm, czterotłoczkowe zaciski
Hamulec tył	tarcza 220mm, jednotłoczkowy zacisk
WYMIARY	
Rozstaw osi	1405mm
Wys. siedzenia	820mm
Waga sucha	199kg
Poj. zbiornika paliwa	17,7 L

WMC: CBR1000RR na Torze Poznań



Motocykl zachwycał poręcznością w krętych sekcjach toru. Szczególnie po wyjściu z lewego zakrętu za „Sławiniakiem” gdzie trzeba szybko przetrząsnąć motocykl na dużej prędkości w prawą stronę. Jedyнным nieznacznym minusem jest mniejsza stabilność od K7 podczas jazdy na wprost.

WMC: PRZYSPIESZENIA

Honda była testowana jako ostatni motocykl z całej trójki. W odróżnieniu od prób R1 i K7 przy przejazdach CBR'em pojawił się bardzo lekki wiatr w plecy. Temperatura powietrza 10 stopni.

0-60 km/h @ 2,10s
0-100 km/h @ 3,31s
0-160 km/h @ 5,40s
0-200 km/h @ 8,29s
Prędkość maks. 286,18 km/h



Nie ma wątpliwości...

Nie ma wątpliwości, że trzecie miejsce przypadło Yamasze R1. To nie znaczy od razu, że tym motocyklem będziecie jeździć najwolniej. To znaczy, że w standardowej wersji ma najwięcej małych niedoskonałości. Jego ogromnym atutem jest wspaniały agresywny wygląd i pewnie właśnie dla tego wielu z was i tak uznaje go za najlepszą maszynę pod słońcem. Jeżeli jesteście miłośnikami wyglądu Yamahy to kup ten motocykl i zrób następujące rzeczy. Spróbuj urwać się da z ceny zakupu i zaoszczędzone pieniądze przeznaczyć na dofinansowanie Power Commandera. Umiejętne zaprogramowanie tego urządzenia na hamowani w połączeniu ze sportowym układem wydechowym znacznie wzmocni środkowy zakres obrotów. Następnie obniż o 5 mm półkę na widelcu. Tą zmianą geometrii zwiększysz prędkość z jaką R1 zmienia kierunki. Po tych zabiegach będziesz dysponować maszyną o najlepszym wyglądzie, a średni zakres obrotów i zwrotność będzie zbliżona do fenomenalnej Hondy Fireblade.

Suzuki GSX-R 1000K7 plasuje się na drugim miejscu. To ciągle wspaniały i bardzo efektywny motocykl, którego jedynym wyraźnym brakiem jest słabszy niż w Hondzie zakres średnich obrotów. Poza tym praktycznie nic nie można mu zarzucić, ponieważ ciągle oferuje doskonałe właściwości jezdne. Problem polega jednak na tym, że Fireblade podniósł poprzeczkę tak wysoko, że stworzył nową ligę. Suzuki jeszcze tam nie gra. Subtelność instynktownego prowadzenia Hondy jest z innej planety co w połączeniu z mocnym środkiem obrotów deklasuje każdy inny mo-

tocykl w klasie. Jeżeli model GSX-R1000K9 ma w przyszłym roku zaprezentować analogiczny poziom zmian do tegorocznych modeli GSX-R600 i 750 (czyli praktycznie żaden) to Suzuki dalej będzie miało kłopot. W tej sytuacji najlepiej zrobić to co Honda po tym jak zaskoczył ich fenomenalny K5. Na rok przed prezentacją wyrzucili prawie gotowy model Fireblade 2006 do kosza i zaczęli od nowa próbując dorównać konkurencji (niestety nie udało się i poprzedni model Hondy zajmował ostatnie miejsca w większości testów porównawczych - również w naszym). Może Suzuki pójdzie lepiej. Trzeba się brać do pracy od zaraz i stworzyć nową, lekką maszynę zupełnie od podstaw. No chyba, że taka już istnieje - odpowiedź na to pytanie poznamy już wkrótce.

Bezapelacyjnym zwycięzcą testu porównawczego 2008 jest Honda Fireblade. Od czasów GSX-R 1000K5/K6 to pierwszy motocykl, któremu nie można nic zarzucić i nokautuje konkurencję jeszcze skuteczniej niż kiedyś Suzuki. Po dostrojeniu zawieszenia do indywidualnych wymagań kierowcy prześwit oraz mechaniczna przyczepność generowana przez podwozie pozwala na przycieranie łokciami w zakrętach. Mocarny zakres średnich obrotów powoduje, że motocykl wyjeżdża z pełnego złożenia znacznie szybciej niż konkurencja, a kiedy dojeżdża do kolejnej szykany zmienia kierunki szybciej niż sędzia piłkarski na widok CBA. Tak naprawdę trudno jest znaleźć słowa opisujące subtelność prowadzenia tego motocykla. Tego trzeba doświadczyć, czego wam serdecznie życzymy.

WMC: A gdzie Kawasaki ZX-10?

Obawiamy się, że tak długo jak nie zmieni się polski importer Kawasaki marka ta będzie nieustannie zaniebdywana na polskim rynku, a takie rzeczy jak szybkie dostarczanie części czy motocykle testowe pozostaną w sferze pobożnych życzeń. Szkoda, ponieważ ZX-10 był poważnym kandydatem do zwycięstwa tego testu porównawczego. Dzięki uprzejmości firmy Bridgestone mieliśmy okazję doświadczyć Kawasaki podczas testu opon BT-016 na torze w Jerez (test opublikowany w nr 7/2008 WMC). Motocykl znacznie zwiększył prześwit w porównaniu z poprzednim modelem i został obdarzony zaskakująco mocną jednostką napędową. Pomimo, że charakterystyka wzrostu mocy nie jest idealna to siła z jaką motocykl wyrwa do przodu jest w stanie zrekompensować wiele niedoskonałości. Jazda na ZX-10 to najbardziej hardcorowe przeżycie jakie może obecnie zafundować

sobie motocyklista. Jednak w porównaniu z podwoziem oraz mocnym środkiem Hondy Fireblade ZX-10 prawdopodobnie nie zdąży rozwinąć skrzydeł. Oczywiście bez bezpośredniego porównania trudno ostatecznie wyrokować, ale mamy „przekonanie graniczące z pewnością”, że motocykl ten zdeklasowałby Yamahę oraz Suzuki. Prawdopodobnie zająłby bardzo mocne, drugie miejsce (takie miejsce zajął w najbardziej prestiżowym brytyjskim magazynie: MCN).

