



Race Zone

■ Czytaj strona 36-48



Stunt Zone

■ Czytaj strona 32-33



Speedway Zone

■ Czytaj strona 39-40

WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE

WMC

DWUTYGODNIK

numer 25 (52), 5 grudnia 2008

cena 2,40 zł (w tym 7% vat)

Jako jedyna redakcja z Polski dosiadamy fabrycznego superbike'a.

HONDA HANSPREE TEN KATE CBR1000RR

OSTRA JAZDA



www.wmc.media.pl



PREMIERA

Ducati 1198S

Czy będzie najlepszym motocyklem dekady?

TEST

Honda Forza

Życie w mieście jeszcze nigdy nie było prościej...



GP Wyrzowa czyli jak można zorganizować wyścigi w Polsce

Magia Ten Kate



Tekst: Pejser

Św. Mikołaj przyszedł do nas o miesiąc wcześniej. Pejser dostał w prezencie jazdę na fabrycznej Hondzie Hanspree Ten Kate.

- „anti-wheelie” system
- czujnik GPS
- zawieszenie WP
- monobloki Brembo
- kontrola trakcji
- ponad 215KM na kole

PRZYSZŁY MISTRZ Są rzeczy, których nie można kupić za pieniądze (lub byłoby to bardzo trudne). Z całą pewnością jedną z nich jest jazda na fabrycznej Hondzie przyszłego, wielokrotnego Mistrza Świata. Nie ma bowiem wątpliwości, że kiedy 21 let-

ni dzisiaj, Johnny Rea (czytaj: Rej) zdecyduje się zakończyć swoją karierę będzie miał za sobą kilka tytułów mistrzowskich. Dokładnie rok temu okazał się być na tyle uprzejmy, żeby dobrowolnie skazać się na żółwie tempo jazdy i „pociągnąć” mnie za sobą na katarskim torze podczas premiery

...ZNOWU TA PLOMBA W SZÓSTCE.

PEJSER, RONALD TEN KATE PYTA CZY MOŻESZ POKAZAĆ PRAWO JAZDY?

MNIE NA HONDZIE NIE CHIELI... POKAŻE IM CO ZNACZY MAX I APRILIA!



Hondy Fireblade 2008 (sprawdź film z jazdy za Johnny Rea na www.wmc.media.pl). W przeszłości miałem szczęście spotkać się na torze z Kenanem Sofuoglu, Fabien Foretem, Kevinem Schwantzem czy Jamesem Toselandem, ale żaden z nich nie wywarł na mnie takiego wrażenia jak Irlandczyk. Małolat odkręcał gaz w pełnym złożeniu motocykla tak mocno, że tylne koło zostawiało potężny ślad wgrzyzającej się w asfalt, czarnej gumy po czym ciągnęło zważając się linię aż do samego wyjścia z zakrętu. Jonathan w wieku 19 lat wygrywał swoje pierwsze wyścigi w brytyjskiej serii Superbike i stało się oczywiste, że jego przeznaczeniem są Mistrzostwa Świata. Nie trzeba było mieć kryształowej kuli aby przewidzieć, że pomimo debiutu w klasie Supersport od razu będzie walczył o tytuł. Niestety kiedy został „skasowany” przez innego zawodnika na trzy rundy przed końcem sezonu, było oczywiste, że klasę wygra jego kolega z zespołu Honda Ten Kate, Andrew Pitt. Po tym wydarzeniu Rea zrobił zaskakujący ruch. Zamiast walczyć o utrzymanie drugiego miejsca, stwierdził, że pozycja „pierwszego przegranego” zupełnie go nie interesuje i na ostatniej rundzie wsiadł na fabrycznego Fireblade’a Ten Kate aby „zaaklimatyzować” się przed sezonem 2009. Po spektakularnej jeździe zajął czwarte miejsce w swoim pierwszym wyścigu WSBK i pokazał, że będzie poważnym kandydatem do walki o tytuł. Dzień później udało mi się wskoczyć na jego motocykl.

PORTIMAO

Nowy portugalski tor to miejsce, o którym będziecie słyszeć coraz częściej. Jest po prostu fenomenalny. Zaprojektował go Paolo Pinheiro- były zawodnik klasy superbike. Na końcu prostej startowej czeka was znaczne obniżenie terenu, które na hamowaniu będzie dodatkowo odciążać tył motocykla i powodować niestabilność. Następnie mamy ostry, ale szybki prawy zakręt na wyjściu z którego dajemy się wynieść szeroko, po to aby zapikować w kolejny, prawy. Następnie dojeżdżamy do „agrałki” gdzie trzeba właściwie zawrócić motocykl i ruszyć pod górę. Za horyzontem asfaltu czeka nas szeroki lewy zakręt i długa prosta. To jedynie początek rollercoastera jaki funduje nam ten niesamowity tor. 18 metrów szerokości gwarantuje jednak ogromne pole manewru, a po pięciu okrążeniach wykonanych wcześniej Yamahą R1 Troy’a Corser’a zaczynałem się na nim czuć jak u siebie w domu.

HANSPREE TEN KATE HONDA FIREBLADE

Pozycja na fabrycznym superbike’u Hondy wydaje się być bardzo podobna do tej, z którą mamy do czynienia na drogowej wersji. Mogłem przejechać jedynie pięć okrążeń więc nie tracąc czasu wyrwałem z depa. „Blade” Johnny Rea od razu zaskoczył mnie swoją nieprawdopodobną przyjaznością prowadzenia. Jeszcze kiedy odwracałem się za siebie sprawdzając czy mogę bezpiecznie wjechać na tor



poczułem jak maszyna staje się naturalnym przedłużeniem mojego ciała. To było niespotykane, momentalne wycucie rozłożenia masy w motocyklu i sposobu jego reakcji na ruchy ciała, przy czym proces ten wydawał się zupełnie naturalny. Krótko mówiąc zanim dojechałem do pierwszego zakrętu czułem się jakbym ten motocykl od dawna znał i jeżeli nie nabrałem jeszcze stu procentowej pewności siebie to tylko dlatego, że w duchu powtarzałem sobie „tylko nie myśl, że jesteś drugim Johnny Rea”. Szczerze mówiąc nie udało się. Ten motocykl automatycznie wpompuje w ciebie tony zawadiactwa, charyzmy i głodu prędkości. Prowadzenie było dziecinnie proste. Kolejne zakręty pierwszego okrążenia pokazywały, że nie czytają na nas żadne nietypowe, lub kapryśne zachowania. Skręt był szybki, ale bardzo progresywny. Ta progresja złożenia była zachowywana przez cały proces pochylania motocykla. Motocykl wydawał się być stabilny jak skała, a jednocześnie dostarczał bardzo dobrego wycucia. Wszystkie klamki i dźwignie znajdowały się na idealnym miejscu w perfekcyjnej odległości od moich stóp i dłoni. Nic dziwnego, że na wyjściu na prostą postanowiłem wykorzystać cały tabun ponad 215 koni czyhających na tylnym kole motocykla. Za przednią owiewką było wystarczająco dużo miejsca, żebym mógł przylgnąć do baku i oprzeć o niego brodę. Motocykl zmieniał biegi instynktownie, zamienił się w pocisk i kiedy zbliżałem się do końca prostej startowej nie wykazał nawet cienia niestabilności. Trzeci z kolei zakręt, najwolniejszy na torze, zaskoczył mnie reakcją sprzęgła typu sliper. Brak tego urządzenia w mojej wyścigowej Hondzie CBR 600RR nauczył mnie dosyć dokładnych, późnych redukcji i „przegazowań”. Pomimo, że w moim mniemaniu poszedłem do tego zakrętu dosyć „konserwatywnie”, po wypuszczeniu sprzęgła tylne koło straciło trakcję na dohamowywaniu i tył zaczął zamiatać na lewo i prawo. Z wejściem w zakręt nie było najmniejszych kłopotów, ale zaskoczenie wynikało stąd, że wyobrażałem sobie iż sprzęgło typu sliper w fabrycznym superbike’u pozwala na znacznie więcej niż w motocyklu drogowym. Tak nie jest, ale ów objaw „normalności” paradoksalnie zaowocował inspiracją jeszcze większej dawki pewności siebie. Hamowanie w zakręty wymagało delikatnego użycia dwóch palców na dźwigni hamulca, a przednie zawieszenie ulegało kompresji tak płynnie iż wydawała się ona zupełnie nieodczuwalna. Komfort psychiczny jaki zapewniała świadomość posiadania jednego z najlepszych na świecie systemów kontroli trakcji powodował, że z każdym zakrętem odkręcałem manetkę gazu wcześniej i bardziej zdecydowanie. Nieprawdopodobna wręcz komunikacja jaką odbierałem przez ultra czułe, ale niezmiennie stabilne podwozie mówiła mi, że nie wykorzystuję nawet 10 % możliwości tego motocykla. W końcu moja prędkość wzrosła na tyle, że przednie koło zaczęło odrywać się gwałtownie od powierzchni asfaltu podczas przejazdu przez sekcje toru charakteryzujące się

... kiedy mój mózg wysyłał maila do ręki, elektronika Hondy Ten Kate odcięła zapłon...



Zestawienie wybranych danych technicznych

	Honda CBR 1000RR	Hanspro Ten Kate Honda CBR 1000 RR
Silnik	Chłodzony cieczą, 16V, rzędowa 4	bez zmian
Pojemność	999.8cc	bez zmian
Śred. x skok tłoka	76 x 55.1 mm	bez zmian
Stopień sprężania	12.3:1	dane zastrzeżone
Moc maksymalna	około 155KM na kole	ponad 215KM na kole
Maks moment obrotowy	112 Nm @ 8,500 obr./min.	dane zastrzeżone
Poziom wolnych obrotów	1200 obr./min.	regulowany (2100-3000)
Ilość oleju	3.7 l	4.0l Castrol Power 1
Zasilanie paliwem	elektryczny wtrysk PGM-DSFI	P1 Research PECTEL
Gardziele wtryskowe	46mm	bez zmian
Filtr powietrza	suchy, papierowy filtr cylindrowy	HRC kit
Zbiornik paliwa	17.7 l	22l
Rama	alumiowa typu diament	bez zmian
Rozstaw osi	1,410 mm	zmienny
Kąt główki ramy	23 stopnie	regulowany
Wyprzedzenie	96.3 mm	regulowane
Przednie zawieszenie	widelec HMAS 43 mm	widelec WP RCMA 4800
Tylne zawieszenie	amortyzator HMAS	amortyzator WP 4618
Koło przód	trójamienne aluminiowe	siedmioramienne PVM magnesowe
Koło tył	trójamienne aluminiowe	siedmioramienne PVM magnesowe
Rozmiar przedniej obręczy	17 M/C x MT3.5	16.5 x 3.5
Rozmiar tylnej obręczy	17 M/C x MT6	16.5 x 6.25
Hamulec przód	tarcze 320 x 4.5mm, 4 tłoczk. zaciski	Nissin/Yutaka, 320 x 7mm
Hamulec tył	tarcza 220 x 5mm, 1 tłoczk. zacisk	Nissin/ Yutaka, 220 x 5mm

gwałtownymi spadkami terenu. W pewnym momencie uznałem, że muszę odjąć gazu żeby nie „zaliczyć” pleców. Podczas kiedy mój mózg wysyłał maila do ręki, elektronika Hondy Ten Kate odcięła zapłon na ułamek sekundy i koło powędrowało z powrotem w dół. Niestety mail do ręki już poszedł i nie dało się go zatrzymać. Spowodował jej niepotrzebną reakcję po tym jak system motocykla już opanował sytuację. W rezultacie motocykl opadł gwałtownie na ziemię i spadł z obrotów. Na kolejnym okrążeniu, w tym samym miejscu przełamałem barierę psychiczną i trzymałem manetkę otwartą do oporu. „Anty-wheelie” zadziałał bezbłędnie i spowodował, że na krótko po oderwaniu się przedniego koła od ziemi zapłon został błyskawicznie odcięty, a maszyna wróciła ponownie obydwojoma kołami na terra firma. Muszę jednak przyznać, że ten moment miał również przykry aspekt. Poczułem się zupełnie niepotrzebny na motocyklu. Reagował sam, szybciej i bardziej skutecznie. Smutek jednak trwał przez całe dwie lub trzy sekundy jakie zajęło mi dotarcie do następnego zakrętu, rzucenie motocykla na „ucho” i pogrążenie się w adrenalinie pompowanej przez przyspieszenie i prowadzenie fabrycznego Fireblade’a. Niestety moje pięć okrążeń skończyło się w czasie krótszym niż ten, który potrzebny jest do przeczytania tego testu.

PODSUMOWANIE

Napisałem „testu”, ale to słowo jest tutaj nadużyciem. Tak jak w przypadku Yamaha R1 Troy'a Corser'a (publikacja w poprzednim numerze WMC) tak i tu trudno jest mówić o przeprowadzeniu testu kiedy mogliśmy siedzieć na motocyklu zaledwie kilka minut. Mam jednak nadzieję, że z pew-

ną dążą zadowolenia przyjmiecie informację iż prowadzenie fabrycznych superbików jest bardzo zbliżonym doświadczeniem do jazdy maszynami, które czekają na nas w salonie. Liczba i koszty zmian dokonywanych w superbikach są kolosalne- niestety dają zaledwie dziesiąte sekundy przewagi i tylko najlepsi potrafią je wykrzesać. Przy-

kładem niech będzie przedostatnia runda WSBK (ostatniej nie możemy brać pod uwagę gdyż porównywane klasy ścigały się w różnych warunkach pogodowych). Podczas wyścigu w Magny Cours najszybszy czas okrążenia fabrycznego Fireblade'a wynosił 1min 40. 283. Najszybszy Fireblade'e stockowy (czyli z minimalnymi przeróbkami)

uzyskał czas 1 min 42. 725. Bez slicków, bez kontroli trakcji i ze standardowymi hamulcami Czech Matej Smrz pojechał nieco ponad dwie sekundy wolniej od Carlosa Checki. Krótko mówiąc jeszcze nigdy motocykle z salonów nie były tak zbliżone do swoich wyścigowych odpowiedników kosztujących setki tysięcy złotych.

WMC: Ronald Ten Kate o pracy nad Firebladem

„Kiedy w ubiegłym roku nowy CBR1000RR został zaprezentowany wyglądał fantastycznie, ale nasz problem polegał na tym, że dostaliśmy go dopiero na tydzień przed świętami. To bardzo późno jeżeli chodzi o prace związane z przygotowaniem maszyny do sezonu. Niestety to opóźnienie spowodowało, że musieliśmy zrezygnować z naszego zimowego programu testów. Pierwszą rzeczą za jaką musieliśmy się zabrać to wykonanie najważniejszych części: nowych wahaczy, ram pomocniczych, chłodnic, układów wydechowych i elektryki. Oczywiście przed otrzymaniem motocykla rozpoczęcie jakichkolwiek działań było niemożliwe. Potem okazało się, że prace nad silnikiem należy zacząć od zera ponieważ różnice w porównaniu z poprzednią jednostką napędową Fireblade'a są znaczne. Pod koniec stycznia przygotowaliśmy sześć motocykli do pierwszego testu kontrolnego na torze Almeria w Hiszpanii. Trzeba pamiętać, że wszyscy nasi trzej zawodnicy byli debiutantami w Mistrzostwach Świata superbike. Zaledwie dwa tygodnie później pakowaliśmy nasze motocykle w podróż do Kataru gdzie odbywała się pierwsza runda sezonu 2008. Szczerze mówiąc na początku stycznia myśleliśmy, że będziemy musieli rozpocząć ściganie na starych maszynach z 2007 roku- w końcu udowodniły, że potrafią wygrywać wyścigi, a w rezultacie Mistrzostwo Świata. Jednak po pomiarach na hamowni i teście w Almeri wiedzieliśmy, że nowy Fireblade jest wystarczająco konkurencyjny. Naturalnie brak zimowego programu testowego oznaczał, że prawdziwe prace nad rozwinięciem motocykla musiały się odbywać na bieżąco podczas ścigania. Delikatnie mówiąc, postawiło nas to w bardzo trudnej sytuacji. Na szczęście już na Phillip Island Carlosowi udało się zdobyć pierwsze podium zarówno dla siebie jak i nowego motocykla. Jeżeli chodzi o silnik jednym z naszych najważniejszych założeń było upewnienie się, że będzie wytrzymały. Kiedy rozebraliśmy silniki po powrocie z pierwszych dwóch rund okazało się, że zużycie wewnętrzne było dalekie od limitów bezpieczeństwa. Wtedy podjęliśmy decyzję o zwiększeniu jego osiągnięć. Obecnie jesteśmy w trzeciej fazie pracy nad jednostką napędową, ale zużycie oraz trwałość są ciągle dalekie od limitów, zatem podczas zimy dalej będziemy pracować nad zwiększeniem mocy. Jeżeli chodzi

o elektronikę to używamy niemalże identycznego pakietu jaki znajdował się w motocyklu Jamesa Toseland. Wprowadziliśmy jedynie kilka mniej istotnych zmian kosmetycznych. W przypadku podwozia mamy sytuację, w której nasi zawodnicy preferują diametralnie różne ustawienia. Car-

los lubi kiedy motocykl jest ustawiony bardzo sztywno co prawdopodobnie zawdzięcza karierze w MotoGP. Natomiast Kio preferuje maszynę ustawioną miękko. Fakt, że obydwaj zawodnicy byli zdolni wygrywać wyścigi przy tak różnych ustawieniach wskazuje jak bardzo wszechstronny jest nowy Fireblade.

W gruncie rzeczy jesteśmy zadowoleni, że w sezonie w którym debiutował zarówno motocykl jak i nasi zawodnicy udało się wygrać kilka wyścigów. Jestem przekonany, że w przyszłym roku będziemy w stanie pokazać prawdziwy potencjał naszego motocykla i skutecznie powalczymy o odzyskanie tytułu.”



Pejser na szkoleniu u Ronald Ten Kate- lekcja pierwsza: co ci zrobię jeżeli rozbijesz mój motocykl.