

2001 FIREBLADE

2001 ERION FIREBLADE

2002 FIREBLADE



OSTROŚĆ „ŻYLET”

HONDA POPRAWIŁA FIREBLADE'A NA ROK 2002, ALE JAK BARDZO I CZY SKUTECZNIE?
NOWY I STARY MODEL TESTUJEMY WRAZ Z WERSJĄ SPECJALNĄ FIRMY ERION RACING

TEKST: JAMIE WILKINS. ZDJĘCIA: CHRIS BROWN

NOWY vs STARY vs WERSJA SPECJALNA
HONDA FIREBLADE



Tutaj w redakcji SuperBike'a zawsze byliśmy wielkimi fanami Hondy CBR900RR (chodzi o angielską redakcję bo my w polskiej nie zawsze – przyp. nac.). Prawdą jest, że maszyna zaczynała znacznie odstawać od konkurencji w końcu lat 90., ale Honda wróciła z rewelacyjnym modelem na rok 2000, który wygrał nasz test Superbika Roku przeprowadzony dwa lata temu. Jednakże krótko potem Suzuki wyznaczyło zupełnie nowy poziom w tej grze wystawiając na boisko wściekłego GSX-R 1000 zostawiając Hondę znowu

w tyle. Jednym ze sposobów załatwienia tej sprawy mogła być próba zaopatrzenia motocykla w jeszcze większą ilość koni niż ma Suzuki. Można było iść w innym kierunku, zostawiając pierwotny projekt jednocześnie produkując motocykl o mniejszych proporcjach, zmniejszając masę i poprawiając prowadzenie. To ostatnie rozwiązanie jest o wiele trudniejsze do wykonania biorąc pod uwagę, że motocykl który trzeba skasować to 170 kilowy GSX-R 1000 a nie ważący 226 kg 1100, którego Blade znokautował swoim

pojawieniem w 1992 roku. Honda nie była jedyną w swoich zamysłach o powiększeniu pojemności skokowej 'Bleda'. W Kaliforni firma Erion racing już od kilku lat rozwierała Fireblade'y do pojemności 954cc. Jeżeli weźmiemy pod uwagę możliwość dodania do tego

wydechu Erion'a i power comandera to od razu rodzi się w głowie pytanie czy nowa Honda Fireblade 2002 stanowi coś więcej niż po prostu rozwierzony stary model? Po sukcesie jakim były pierwsze testy na torach wyścigowych musieliśmy sprawdzić jak to wszystko wygląda na drodze. Miejskie korki, autostrada, podrzędne drogi, gumy, stopki, deszcz, słońce, wyciskanie ile fabryka dała, pomiary na hamowni – to wszystko tutaj znajdziecie – i oczywiście macie rację... bardzo dobrze się przy tym wszystkim bawiliśmy.



Silniki i osiągi

Silnik Fireblade'e 2001 jest rozwierzony o 1 mm uzyskując w ten sposób dodatkowe 25 cc pojemności przewagi nad modelem 2001, co daje ogółem 954 cc i, jak uważa Honda, zwiększa moc w całym zakresie obrotów. Na hamowni rzeczy zaczęły nabierać rumieńców po tym jak zmierzaliśmy w nowym motocyklu 136KM (na tylnym kole- przyp. nac.) przy ogromnej przewadze momentu obrotowego nad starym modelem. Motocykl Erion'a miał problemy z dorównaniem temu wynikowi. Wskazywał

nawet do 10KM mniej w niektórych miejscach w średnim zakresie obrotów a wartość maksymalna wynosiła 138KM przy maksymalnej ilości obrotów i była uzyskana głównie dzięki sportowemu wydechowi. Należy odnotować, że firma Performance House- importer Eriona w Anglii- nie zdążyła założyć Power Comandera i zrewidować pracę pompy wtryskowej w celu wykorzystania maksimum z silnika. Mieliśmy za mało czasu przed drukiem magazynu aby czekać na to aż zdąży założyć pełno dodatkowych

zabaweczek także motocykl Eriona będzie musiał być traktowany nieć pobłażliwiej.

Po wyjeździe na drogę pokrewieństwo tych maszyn od razu staje się oczywiste. Z wlotów powietrza dochodzących pod bak wydobywa się ten sam głęboki ryk i można odnotować ten sam entuzjazm w przypadku najmniejszych ruchów manetką. Najbardziej krewniakiem jest oczywiście model 2001, który wydaje się wyjątkowo grzeczny w tym agresywnym towarzystwie. Zawsze chwaliliśmy go za wyjątkową praktyczność



“...po przekręceniu manetki z puszki wydobywa się metaliczny dźwięk... wszystkie hardcore'owe motocykle powinny tak brzmieć...”

ale w tej klasie motocykli poszukuje się jednak większych wrażeń. Jak wykazały badania marketingowe Hondy, wielu motocyklistów stwierdziło, że chętnie przesiedli by się na nowego Blade'a gdyby był to trochę bardziej podkręcony motocykl. Uważajcie bo życzenia mogą się spełnić...

Czas na „buta” - odkręcenie typu „nie weźmiesz mnie żywcem”, prosto do czerwonej strefy obrotomierza – okazuje się, że Blade odzyskał sporo brakującego wigoru niezbędnego do walki w tej klasie. Chodzi o to subtelne je ne sais quoi, lub jak kto woli czynnik typu „o.. ja pierdole”. Nie można powstrzymać się od przeklinań prosto w szybką kasku



bo Blade wyrywa do przodu jak amerykański bombowiec napalony na rzucanie bomb pod najmniejszym pretekstem. Nowy CBR900 zrywa się do biegu jak żaden inny motocykl, który do tej pory nosił tę nazwę.

W normalnych warunkach sam tylko układ wydechowy Eriona powinien być wystarczający do tego aby zagrozić osiągom standardowej maszyny, ale tutaj nie był on niestety zestrojony z Power Comanderem i pracą układu wtryskowego. Pomimo to Yankeska przeróbka wykręciła takie same czasy na przyspieszeniu na 400m oraz była minimalnie szybsza przy pomiarze prędkości maksymalnych. Jeżdżąc na motocyklu Eriona i na modelu 2002 ma się zupełnie

odmienne odczucia. Nowym modelem trudniej jest ruszyć ale szybko nadrabia w momencie kiedy przednie koło powróci z powrotem na terra firma a silnik może się rozkręcić. Nie możemy się oprzeć wrażeniu, że przy odpowiednim zestrojeniu silnika maszyna Eriona miałaby znacznie lepsze osiągi w średnim zakresie obrotów. Maksymalna moc Eriona pomaga mu w osiągnięciu nieznacznie lepszych rezultatów przy pomiarze prędkości maksymalnej, pomimo tego, że współczynnik oporu powietrza jest lepszy w modelu 02.

Natomiast na dotarcie do prędkości maksymalnej trzeba wykorzystać różne sposoby, zmiany biegów na nowym Blade'ym wrzucają silnik w zakres bardzo silnego średniego zakresu obrotów dysponującego dużym momentem obrotowym. Wsiadając na stary motocykl i pędząc po drodze wszystko wydaje się aż za łatwe. Motocykl nie daje ci żadnych wyzwań i zbyt często próbujesz wyciągnąć z niego więcej niż ma do zaoferowania. On zdaje się mówić do ciebie coś w rodzaju „tak, proszę pana”, kiedy nowy model krzyczy „...co, chcesz w ryj?!”.

To wrażenie jakie odczuwamy jest częściowo zasługą zawieszania, które inaczej pracuje na wersji 2001, i sprawia, że przyspieszenie jest mniej odczuwalne. Głównie jednak przyczyna jest poprawiony układ wtryskowy, który powoduje inne odczucia i rzuca wyzwanie twojemu sposobowi jazdy. Wszystkie systemy wtryskowe

cierpią na lekki brak tchu w niskim zakresie obrotów kiedy zaczynacie odkręcać zupełnie zamkniętą manetkę gazu i stary model nie należał tutaj do wyjątków. Powyżej 4000 obrotów reakcja na gaz jest jeszcze dość łagodna co czyni ten motocykl bardziej przyjaznym. Na 2002, reakcja na gaz została jeszcze bardziej dopracowana, co jest głównym powodem dla którego ten motocykl sprawia tyle przyjemności zarówno na torze jak i na drodze. Dostajesz dokładnie to czego chciałeś. Jest to na pewno takie zestrojenie układu wtryskowego, które może podjąć walkę z doskonałym systemem SDTV należącym do Suzuki. W niektórych testach można było przeczytać, że nowy Blade jest bardzo gwałtowny, a to jest krzywdzące. Ostra reakcja na przekręcenie nadgarstka zazwyczaj jest związana z niedokładnie działającą manetką. Wszystko przechodzi w przypadku CBR600 ale jeżeli chodzi o 900RR to jest to prawdziwy motocykl, dla prawdziwych twardzieli, którzy nie mają zamiaru być łagodnie traktowani przez motocykl. Jazda na gumie dokładnie ukazuje różnicę. Nowy, lepszy i mocniejszy motocykl jest o wiele bardziej gotowy do pójścia w górę niż

2001 ERION RACING: HONDA FIREBLADE



Cena	Moc maks. (zmierzona w teście)	Przyspieszenie 0-400 m (zmierzone w teście)	Prędkość maks. (zmierzone w teście)
56000 zł	136 KM	10.46 s	280 km/h

starszy CBR2001. Trzeba przyznać, że on to bardzo lubi. Tuningowana maszyna Erion Racing, tak samo, jak model 02, jest gotowa do pójścia na gumę na drugim biegu pod gaz lub po sprzęgle co jest dużo bardziej zabawowe niż tylko gumy na jedynce w przypadku modelu 2001, który stanowi dla niego bazę. Puszka wydaje metaliczny

dźwięk podczas mocnego odkręcenia manetki, a potem strzela i prycha przy odjęciu. Wszystkie hardcorowe motocykle powinny brzmieć właśnie w ten sposób. Lecz wszystko co jest uzyskane przez Eriona dzięki fantastycznemu dźwiękowi i przewadze w górnym zakresie obrotów zostaje zaprzeczane przez mniejsze możliwości w dolnych partiach. Wszystkie Blade'y mają słaby punkt w okolicy 3000 obrotów co jak przypuszczamy można łatwo naprawić zakładając system wydechowy oraz Power Comandera. Jako jedyny lepiej wyposażony motocykl w tym teście Erion powinien mieć najlepsze osiągi w zakresie od 3000 do 4000 obrotów, podczas gdy reszta będzie się dusić. Niestety bez odpowiedniego zestrojenia na które nie było czasu poszło mu znacznie gorzej niż pozostałym dwóm motocyklom, co dodatkowo było uwidocznione dzięki wrzeszczącemu tłumikowi. Jest szybszy niż motocykl prosto z salonu lecz niestety brakuje mu tego dopracowania na które Honda wydała ogromne pieniądze w przypadku modelu 2002. Czy jednak CBR900 będzie się w stanie zbliżyć do GSX-R 1000 i nawiązać walkę o zwycięstwo to się jeszcze okaże. Na razie wiemy, że silnik nie



jest tak mocny, ma 10 KM mniej i nie idzie na gumę przy prędkości 180 km/h. Z drugiej jednak strony może zdecydowanie nadrobić konstrukcją zawieszenia, tak że nie wszystkie punkty pójda dla Suzuki – tego jesteśmy pewni.

Prowadzenie oraz zawieszenie

Zawieszenie modelu 2002 stanowiło dobrze znaną wartość podczas tego testu. Motocykl prowadził się rewelacyjnie podczas prezentacji na torze, ale nie wątpimy, że został tam szczególnie dokładnie przygotowany. Wiedzieliśmy, że na drodze będzie się dobrze



spisywał przy standardowych zestrojeniach. Zestrojenia Hondy są zawsze przygotowane z myślą o jeździe po drogach, pomijając ekstremalną jazdę na torze wyścigowym. Zawieszenie radziło sobie na bocznych drogach z łatwością. Tak samo zresztą jak stary model. Zatem gdzie tkwi różnica?

Jest kilka kluczowych punktów odróżniających te motocykle. Waga, geometria, hamulce, rama i wahacz. Szczególnie bak jest o 10 mm krótszy, tak że teraz siedzi się bardziej nad przednim kołem. To daje lepsze wycucie kontaktu z przednią oponą, którą jest bardzo przyczepna - Bridgestone BT-012. Konstrukcja ramy została



wzmocniona przy główce, a ogromny wahacz jest teraz lżejszy co razem z powiększoną pojemnością silnika powoduje, że maszyna ma jeszcze większego kopa. Nowa geometria wykorzystuje mniejszą odległość osi przednich widelców od ramy w celu szybszego i bardziej wyważonego prowadzenia kosztem minimalnej utraty stabilności. To jest do przyjęcia bo przecież Honda chciała mieć bardziej żywiołowy motocykl a delikatna szyma od czasu do czasu wybitnie wpływa na wzrost adrenaliny. Firmowa polisa Hondy zakłada, że nigdy nie będą montować amortyzatorów skrętu ponieważ nigdy nie zbudują motocykla, który takowego by potrzebował gdyż to z kolei sugeruje, że został błędnie zaprojektowany. Rzeczywistość jest jednak taka, że motocykl który prowadzi się jak motocykl sportowy potrzebuje dobrej jakości amortyzatora skrętu kierownicy, koniec, kropka. Honda nie stanowi tutaj wyjątku. Generalnie na drodze motocykl zachowywał się znośnie, ale podczas pomiarów prędkości przydarzyła nam się jedna



„...nowy FIREBLADE został poprawiony bardziej, niż się spodziewaliśmy...”

2001: HONDA FIREBLADE

Cena	Moc maks. (zmierzona w teście)	Przyspieszenie 0-400 m (zmierzone w teście)	Prędkość maks. (zmierzone w teście)
51000 zł	135 KM	10.46 s	280 km/h

Cena	Moc maks. (zmierzona w teście)	Przyspieszenie 0-400 m (zmierzone w teście)	Prędkość maks. (zmierzone w teście)
47000 zł	127 KM	10.76 s	277 km/h

tak potężna szyma, że wydawało się, że to już koniec (to przez to, że jesteś takim bezlitosnym brutalnym przyp. naczelny). Gdyby to był mój motocykl, to pierwszą rzeczą jaką bym zrobił, byłoby założenie pięknego amorka, czegoś w stylu 916-tki. Celem podczas projektowania było „bardziej swobodne i lżejsze prowadzenie”. Ktoś chyba zostawał po godzinach bo ten nowy Blade sprawia wrażenie

Naprawdę nie można się doczepić do starego motocykla na bazie którego jest zrobiony Erion. W swej mądrości jaknisi nie ruszyli zawieszenia włączając w to bolce podnóżków. Zatem motocykl prowadzi się tak samo dobrze jak standardowy ale trochę



lżejszego i bardziej poręcznego niż 600-tka. I de facto jest o jeden kg lżejszy niż CBR600FS. Motocykl zmienia kierunki błyskawicznie bez względu na prędkość, szczerze mówiąc jest w tym teście niezrównany. To wszystko wróży mega zabójczy test w tej otwartej klasie najmocniejszych motocykli, ponieważ w naprawdę wymagających sytuacjach FireBlade zawsze dorównywał GSX-R1000. Z tymi poprawkami może się okazać, że jest lepiej prowadzącym się motocyklem. Stary model przypomina nam o tym, że ulepszenia zaczynały się i tak od bardzo wysokiego poziomu. Prowadzenie jest bardzo dokładne, stabilne i praktycznie trudno by było się doszukać słabych punktów gdyby nie nowy model.

Gdzie to wszystko ustawia motocykl przygotowany przez Eriona? Mniej więcej gdzieś pośrodku. Po pierwsze nigdy nie uważaliśmy, że coś jest nie tak z zawieszeniem poprzedniego modelu pomimo, że wersja 2002 prowadzi się jednak lepiej.

dodatkowego prześwitu jeszcze nikomu nie zaszkodziło tak samo zresztą jak założenie lepszych opon. W zasadzie jedyną zmianą dokonaną przez amerykańców to wymiana klocków hamulcowych. To równie dobrze mogły być klocki lego, na początku jazdy bardzo długo pozostawały nie rozgrzane hamując przez to dużo słabiej niż standardowe. Jedno mocne hamowanie na dużej prędkości wkrótce pozwoliło je rozgrzać ale wraz z odbijającą

2002: HONDA FIREBLADE

mocno dźwignią biegów od razu traci się wycucie i pozostaje wrażenie jakbyście jeździli na drewnianych hamulcach. Ponieważ nie można się doczepić do standardowych hamulców uznaliśmy, że w przypadku Eriona musimy chyba mieć do czynienia z wyciekami płynu hamulcowego. Dzięki Bogu Honda posiada dużą wiedzę, jest bogatą firmą i zdeterminowaną aby jej klienci mogli się zatrzymać tak szybko jak to tylko jest możliwe. Z nową, ulepszoną wersją hamulców Nissin, model 2002 bez problemów podnosi tylne koło przy 80 km/h kiedy zbyt entuzjastycznie naciśnięcie przedni hamulec. Te hamulce są naprawdę bardzo mocne i dostarczają taki poziom wycucia jaki powinien dostarczać każdy motocykl wyścigowy. Kiedy motocykl można przerzucić do przodu przy 160km/h wtedy wiesz, że to jest to, trudno szukać większej siły.

Przemierzając się po mieście idealne prowadzenie Fireblade pomaga w skutecznym pokonywaniu korków. Motocykle sportowe to w dalszym ciągu nasz ulubiony miejski środek transportu. Hornety, Fazery spisują się zawsze bardzo dobrze, ale nie posiadają takich możliwości szybkiego wyhamowania, agresywnego przyspieszenia, szybkiego złożenia w zakręt itp. Czasami na Firebladzie czujesz się jak na 400-tce a to ciągle jest motocykl walczący w wadze ciężkiej. Ale nie na autostradzie. Zmęczony i głodny o 8 wieczorem sprzyłem się i przycisnąłem żeby znaleźć się jak najszybciej w hotelu. Przy prędkości ok. 210km/h, jadąc w deszczu, CBR900RR zachowywał się stabilnie zachowując jednocześnie zdolność szybkiego manewrowania między samochodami. Ochrona przed wiatrem jest minimalnie lepsza niż w przypadku poprzedniego modelu ale można ją poprawić montując wyższą szybę.





Wygląd i praktyczność

Nowy Fireblade nie stracił nic ze swojej łatwości w użytkowaniu. Pozostał schówek pod tylnym siedzeniem. Zestaw zegarów jest jednym z najlepszych jakie istnieją i łączy się niezawodnie uruchamiając automatyczne ssanie. Jest tam nawet gdzieś kontrolka ekonomii zużycia benzyny, chociaż muszę przyznać, że zapomnieliśmy sprawdzić jak ekonomiczne jest pociąg-

niecie gumy na trzecim biegu. Ujemne punkty należą się maszynie Erionu za nie posiadanie możliwości blokady kierownicy. Wygląd to jak zawsze kwestia gustu, ale nam się podoba. W szczególności ten kolor - jest najlepszy. Sportowy, mimo to skomplikowany. Trochę jak Anna Kurnikowa na korcie lub poza nią. Cały zestaw wydaje się być bardziej użyteczny, a wygląd jest wyjątkowo sexy. Zgubiono ten ubiegłoroczny wygląd przodu przypominającego łopate, a plastiki sprawiają wrażenie bardziej zintegrowanych z bakiem. Zdania były podzielone jeżeli chodzi o maszynę Eriona, ale jak beznadziejnie byłoby skreślić sportowy motocykl tylko ze względu na malowanie. SuperBike nigdy się nie utożsamiał z kobiecym wyglądem motocykli (i całe kurwa szczęście - naczelnicy). „Jak ci się podoba? Nie, nie bardzo. Ten kolor...”. Muszę przyznać, że spotkał się jednak ktoś kto był nim zachwycony co udowadnia, że piękne jest to co się podoba ludziom przy kasie.

59

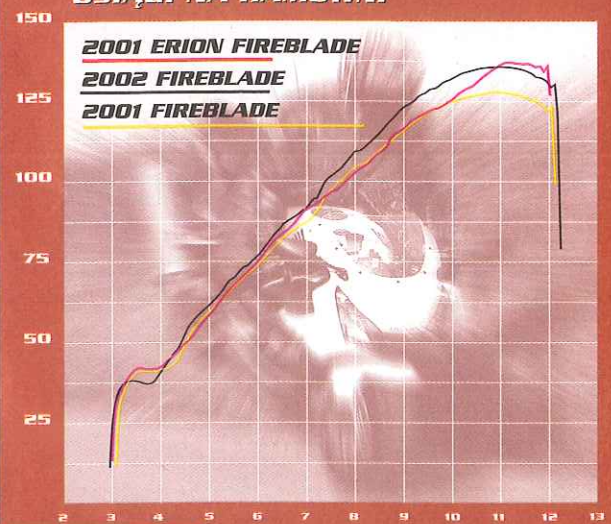
PODSUMOWANIE

Przychodzi nam to z bólem, ale model 2001 musimy ustawić na trzecim miejscu głównie z powodu, że jest trochę wolniejszy niż pozostałe dwa motocykle. Do tego dochodziłby fakt, że mniej zachęca do ostrej jazdy. CBR 900 2001 był zdecydowanie niedoceniany. Istniały spekulacje, że silnik praktycznie nie poprawił swoich osiągnięć, ale ten test dowiódł, że jest inaczej. To w dalszym ciągu fantastyczna maszyna, a w dodatku można teraz dostać modele 2001 w rewelacyjnych pieniądzach.

Model Eriona zawiódł nas głównie ze względu na nie zestrojony odpowiednio Power Commander i hamulce, gdzie prawdopodobnie był jakiś wyciek płynu. Albo to albo klocki po prostu się jeszcze nie dotarły. Można tu jedynie dodać, że po 500 km przebiegu praktycznie żaden duży motocykl nie dotarłby jeszcze hamulców.

Było jednak wystarczająco dużo przesłanek aby stwierdzić, że przy prawidłowo zestrojonym Power Commanderze FireBlade Eriona byłby zdecydowanie wart swoich pieniędzy.

OSIĄGI NA HAMOWNI



Podziękowania dla:

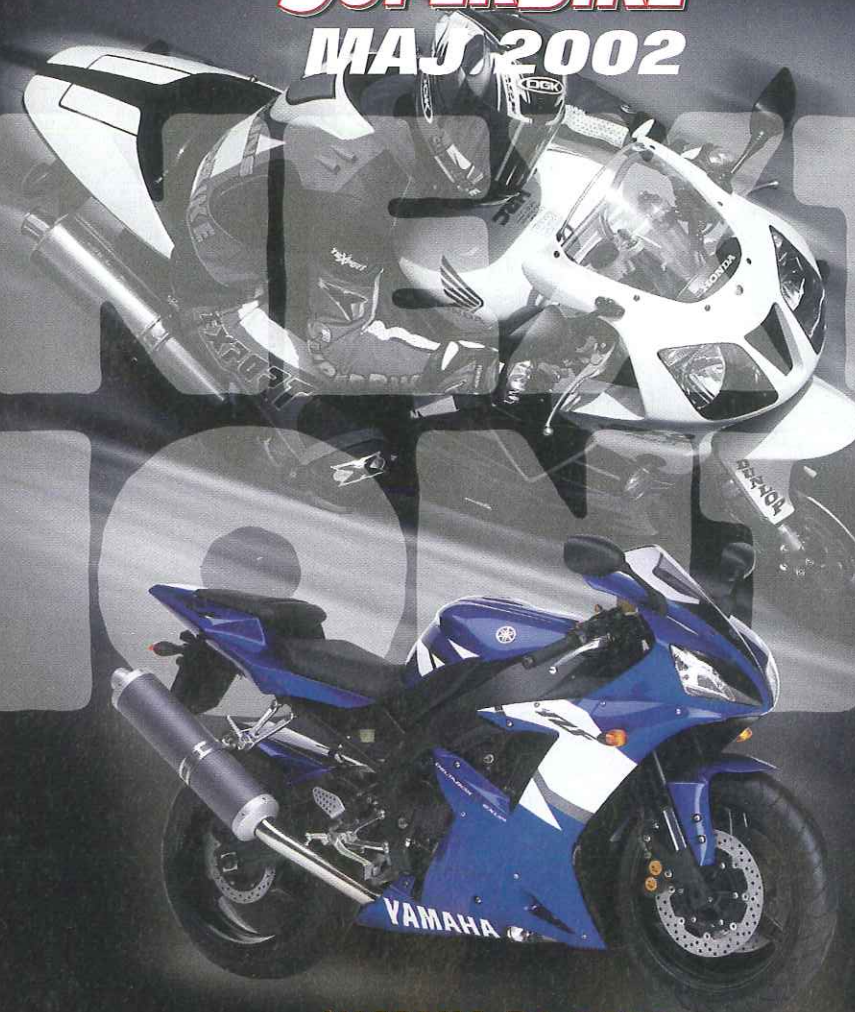
Honda UK
Performance House

Szczególnie jeżeli chodzi o moc w średnim zakresie obrotów. Trzeba jednak przyznać, że pomimo tego motocykl ten nie dorównuje modelowi 2002

w przypadku prowadzenia się. Z ekonomicznego punktu widzenia prawdopodobnie było by taniej kupić maszynę z 2000 roku i dokonać prze-

róbek za 7100 zł niż wywalać pieniądze na model 2002. Zależę się nawet, że moglibyście sobie pozwolić dodatkowo na nowe hamulce i modyfikacje przedniego zawieszenia, a reszta kasy wystarczyłaby jeszcze żeby zaprosić dziewczynę do kina. Nowy FireBlade poprawił się dużo bardziej niż byśmy się tego spodziewali. Przy teście grupowym wszystko będzie zależało od tego, który z motocykli ucierpi najmniej przez swoje słabe punkty. Czy Suzuki prowadzi się na tyle dobrze aby wspomóc swój niewątpliwie najmocniejszy silnik? Czy to nowy FireBlade będzie z taką łatwością objeżdżał GSX-R 1000, że większa moc nie będzie miała znaczenia? Pod koniec dnia każdy będzie sobie musiał zadać pytanie czy kupuje motocykl po to, aby pokazać, że ma największe przyrodzenie, czy też jego celem jest ciągłe podnoszenie swoich umiejętności i przyjemności z jazdy. Jeżeli odpowiedź na pierwsze pytanie brzmi „tak” to unikajcie FireBlade’a. Jeżeli jednak chcecie wskoczyć na wyższy poziom to nowa Honda już tam na was czeka.

SUPERBIKE MAGAZYN MAJ 2002



YAMAHA R1 2002

OSTATNI FRAGMENT UKŁADANKI W OTWARTEJ KLASIE. CZY YAMAHA OSIĄGNEŁA DUŻY POSTĘP, CZY W DALSZYM CIĄGU POZOSTANIE NA TYŁACH?

TEST DWUCYLINDROWCÓW

NOWI PRETENDENCI - DUCATI I HONDA - ZMIERZĄ SIĘ Z MISTRZEM KLASY - APRILĄ MILLE. BIERZEMY TEŻ SUZUKI.

998 V SP-2 V RSV MILLE V TL 1000R

KRĄŻOWNIKI

NAJWIĘKSZE PRODUKOWANE MOTOCYKLE. ODTWARZACZE CD, INTERKOMY, ELEKTRYCZNE SZYBY, FOTELE. PO CO TO WSZYSTKO? SPRAWDZAMY NOWĄ HONDĘ GOLD WING I BMW K 1200 LT

SUPERBIKE MAGAZYN

W SPRZEDAŻY: 22 KWIETNIA

