

HONDA

motocykl
używany



**Honda CBR 900 RR
od kilku lat
jest jednym
z najchętniej
kupowanych
motocykli
sportowych.
Lekka jak
sześćsetka,
z mocą
i osiągami
tysiączki,
podoba się
każdemu.
Jej kariera
pomyślnie
rozwija się
także w Polsce.**



CBR 900 RR FireBlade

Nowy motocykl jest bardzo drogi, lecz ponieważ Fireblade produkowany jest już szósty rok, łatwo kupić egzemplarz używany i jeśli nie ma się wybitnego pecha, to za cenę o wiele niższą można zdobyć motocykl wciąż świeży i nie ustępujący w niczym pojazdowi prosto z salonu. Bez zbytniej przesady można przyjąć, że jest to jeden z najlepszych (o ile nie najlepszy) motocykli w swej klasie w połowie lat 90. Szczególnie w polskich warunkach, gdzie w niewielkich ilościach występują jego naturalni rywale.

Pojawił się w 1992 roku oznaczony jako model N. Rok później (CBR 900 RR-P) zmieniło jedynie lakierowanie, zaś w 1994 (CBR 900 RR-R) zmieniło nieco przednią osłonę osadzając w niej reflektory o nowym kształcie – tzw. lisie oczy. W następnym sezonie (CBR 900 RR-S) najważniejsza zmiana to wzór lakierowania. Poważne innowacje wprowadzono dopiero w modelu na rok 1996 (CBR 900 RR-T), któremu powiększono pojemność silnika z 893 cm³ do 918 cm³, co jednocześnie podniosło moc ze 125 do 128 KM. Inne modyfikacje to: większy

tłumik, nieco zmieniona rama, wyższa kierownica, udoskonalony mechanizm zmiany biegów, bardziej miękkie zawieszenie, przekonstruowany zbiornik paliwa i kilka innych, drobniejszych usprawnień.

O ile do ubiegłego roku Fireblade był motocyklem bezkompromisowo sportowym, o tyle ostatni model przybliżył się nieco w kierunku konstrukcji turystycznych, pomimo zwiększenia mocy silnika. Jeśli więc ktoś szuka maszyny o maksymalnie sportowym charakterze, powinien wybierać w starszych rocznikach, gdzie znajduje twarde zawieszenia i niższą kierownicę. Motocykle od 1996 roku dają możliwość wygodniejszego podróżowania na dłuższych dystansach. Nawet pasażer jest w stanie wytrzymać bez trudu 500 – 700-kilometrową podróż w jeden dzień. Podczas jazdy w dwie osoby Fireblade chętnie podnosi koło i dynamiczna jazda wymaga dużej praktyki od kierowcy i jego towarzysza. Wyjątkowo dobrze sprawuje się w deszczu, dzięki osłonom skutecznie chroniącym kierownicę. Pomimo jednoznacznie określonego charakteru, jest motocyklem zaskakująco wygodnym na

miasto. Zawdzięcza to małej masie i dużej elastyczności silnika, któremu nawet powyżej drugiego biegu wystarczy 1000 obrotów na minutę, aby efektywnie przyspieszyć. Konieczność wolnej jazdy i manewrowanie z minimalną szybkością nie sprawi nikomu problemu, nawet nowicjuszom. Prowadzi się wspaniale, ale po dobrych drogach.

Na licznym w Polsce łatanym asfalcie i bruku, duża moc okaże się kłopotliwa, szczególnie dla kierowców z mniejszym doświadczeniem. Krótka kierownica zacznie tańczyć i nie ma innego wyjścia, jak zamknąć gaz. Wyjątkowo jak na pojazd tej klasy i mocy, można polecić go początkującemu motocykliście, pod warunkiem że jest inteligentny i nie zacznie w pierwszym tygodniu sprawdzać pełnych możliwości swej maszyny. 250 km/h to za dużo jak dla początkującego. Hamulce oceniane są jako wystarczająco skuteczne, lecz ustępują klasą najgroźniejszym rywalom Hondy, którymi są Kawasaki ZX-9R i Suzuki GSX-R 750. Decydując się na taki motocykl trzeba pamiętać o wysokich kosztach jego utrzymania. Jako przykład

warto przytoczyć, że eksploatacja „na maksa” owocuje błyskawicznym zużywaniem opon. Nie jest wyjątkiem przebieg 3000 km (trzy tysiące kilometrów!) na jednym komplecie opon. Wymiana na nowe, nie wchodząc w szczegóły, to około 1000 zł. Jeśli dojazd do Waszego domu jest wyboisty, a przed wjazdem do bramy trzeba pokonać wysokie krawężniki, pomyślcie o innym motocyklu, gdyż wadą Firebladea, w naszych warunkach, jest bardzo mały prześwit, uniemożliwiający jazdę po wertepach.

CBR 900 trudno jest popuścić (pomijając wypadki drogowe), lecz jak każda maszynieria ma swoje słabe punkty, o których warto pamiętać podczas przemyśleń przed zakupem. Dość charakterystyczna jest hałaśliwa zmiana biegów, szczególnie w rocznikach przed 1996, lecz to nie jest awaria, a raczej nieszkodliwa cecha. Typowym uszkodzeniem skrzyżń przekładniowych jest wypadający bieg (zazwyczaj drugi) i podobne zjawisko przy redukcji z szóstej na piątą. Problem polega na tym, że jest to trudne do wykrycia na szosie, szczególnie podczas kupowania, gdyż motocykl trzeba

świat
motocykli

„przykatować”, a na to stary właściciel niechętnie się zgodzi. Jeśli zabierzesz taką CBR-ę do Poznania na Polonię Open, stwierdzicie to na pierwszych okrażeniach toru. W skrajnych przypadkach biegi wyskakują podczas spokojnej jazdy, a nawet samoczynnie się zmieniają. Najpodatniejsze na szybkie zużycie są skrzynie modeli N i P. Przyczyna takiego uszkodzenia jest banalna – ciężka ręka poprzednika, a sposób na usunięcie jeden – wymiana uszkodzo-

Przykładowe ceny oryginalnych części zamiennych wg cennika Motopolu (w zł)

- 1. Przednia osłona (tylko górna) 1040,-
- 2. Komplet przednich reflektorów 1324,-
- 3. Przedni kierunkowskaz 121,-
- 4. Rura nośna przedniego zawieszenia 575,-
- 5. Ramię kierownicy 288,-
- 6. Przednie koło 1564,-
- 7. Podnóżek kierownicy 151,-
- 8. Tłumik 1843,-
- 9. Filtr powietrza 105,-
- 10. Filtr oleju 31,-
- 11. Komplet klocków hamulcowych (trzy tarcze) 84,- + 52,-
- 12. Uszczelniacze przedniego zawieszenia 2x57,-

DANE TECHNICZNE:

SILNIK

Typ : czterosuwowy, chłodzony cieczą
 Układ: czterocyklindrowy, rzędowy
 Rozrząd: DOHC
 Pojemność skokowa: 893 ccm
 Średnica x skok tłoka: 70x58 mm
 Stopień sprężania: 11:1
 Moc maksymalna: 125 KM (92 kW) przy 11000 obr/min
 Moment obrotowy: 93 Nm przy 7700 obr/min
 Zasilanie: 4 gaźniki Mikuni 38 mm
 Smarowanie: obiegowe pod ciśnieniem
 Rozruch: elektryczny
 Alternator: 445 W
 Akumulator: 12V 8Ah
 Zapłon: digital, świece NGK CR9EH9

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło: koła zębate
 Sprzęgło: wielotarczowe mokre
 Skrzynia biegów: sześciostopniowa
 Przełożenia: 1 bieg - 2,769
 2 bieg - 2,000
 3 bieg - 1,578
 4 bieg - 1,400
 5 bieg - 1,250
 6 bieg - 1,173

Naped tylnego koła: łańcuch

PODWOZIE

Rama: otwarta, boczna, aluminiowa
 Zawieszenie przednie: teleskopowe o skoku 120 mm
 Zawieszenie tylne: wahacz aluminiowy o skoku 120 mm
 Hamulec przedni: dwie tarcze o średnicy 296 mm
 Hamulec tylny: jedna tarcza o średnicy

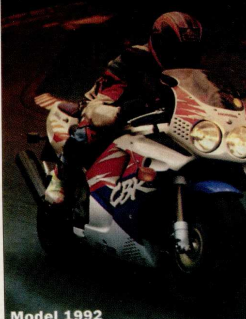
220 mm
 Opony przód/tył: Bridgestone Battlax BT 50 Radial 130/70 ZR16//180/55 ZR17
WYMIARY I MASY
 Długość: 2030 mm
 Szerokość: 685 mm
 Wysokość: 1130 mm
 Wysokość siedzenia: 800 mm
 Rozstaw osi: 1405 mm
 Minimalny prześwit: 150 mm
 Kąt pochylenia główki ramy: 66 stopni
 Masa: 185 kg
 Dopuszczalna masa całkowita: 395 kg
 Zbiornik paliwa: 18 l (w tym 3,8 l rezerwy)
 Pojemność miski olejowej: 4,4 l
DANE EKSPLOATACYJNE
 Prędkość maksymalna 252 km/h
 Przyspieszenie 0-100 km/h: 2,9 sek
 Zużycie paliwa: 5,5-9 l/100 km

nych zębatek i wadlików. W późniejszych wersjach skrzynia jest odporniejsza na brutalne traktowanie. Częstym przypadkiem jest zużycie się łożyska w piącie tylnego koła, czego powodem być może np. intensywne mycie motocykla wodą pod dużym ciśnieniem. Naprawa jest łatwa i tania, wymaga jedynie wymiany łożyska wraz z uszczelniającami. W motocyklach z numerem ramy 2004439 lub niższym, należy dokonać wnikliwego przeglądu przednich hamulców, a konkretnie

zaczisków i klocków, gdyż mają tendencję do zacierania się. Większość CBR-ów z „drugiej ręki” ma niefabryczne tłumiki zwiększające moc i jednocześnie hałas. Warto pomyśleć o tym przed przeglądem technicznym.



Tym bardziej, że bardzo szybko nadejdą czasy, w których pracownicy stacji diagnostycznych zaczęą orientować się w temacie. Sprawą zawsze najważniejszą jest nabranie pewności, że motocykl nie był nigdy poważnie uszkodzony w wypadku drogowym. O takiej „sztuce” należy zapomnieć, chyba że ktoś szuka materiału na trajkę.
 Jeśli już kupiłeś Fireblade'a pamiętaj, że jeździć na nim może każdy, ale wykorzystając do końca potrafi nie liczna garszka. Jego możliwości są bardzo duże. Zaskakująco duże.



Model 1992

