

KRZYSZTOF WYDRZYCKI

Honda CBR 900RR Fire Blade



premiera



Pojawienie się w 1992 roku CBR 900RR Fire Blade postawiło na głowie wszystkie dotychczasowe stereotypy dotyczące rasowego, sportowego motocykla. Okazało się bowiem, że poprzez skojarzenie gabarytów sześćsetki i silnika klasy 1000 można stworzyć motocykl lepszy od większych i silniejszych konkurentów. Honda pozostała wierna tej koncepcji. Od samego początku Honda CBR 900RR była synonimem perfekcji. A jednak po

czterech latach produkcji zdecydowano się na jej modernizację. Modernizację posuniętą tak daleko, że w jej wyniku powstał zupełnie nowy motocykl. Nie straciła przy tym nic z charakteru znanego do tej pory Fire Blade'a.

Silnik nowej CBR 900RR rozszerzono, powiększając średnicę cylindrów o 1 mm. Oprócz mocy silnika (obecnie 128 KM) wzrósł moment obrotowy. W efekcie uzyskano korzystną charakterystyką silnika z wy-

jątkowo szerokim zakresem użytecznych obrotów. Jest to także zasługą nowego układu zapłonowego z przestrzenną mapą zapłonów. Silnik imponuje nie tylko swoją mocą, lecz przede wszystkim elastycznością. Użyteczny zakres obrotów zaczyna się już przy 2000 obrotów, by skończyć na poziomie 11 000. Nieźle, co? W praktyce znaczy to, że silnik „ciągnie” niezależnie od tego, na którym biegu się jedzie! Sprawdziłem! Wiele uwagi poświęcono wnętrznościom silnika. Układ korbowo-łukowy, sprzęgło, skrzynia biegów, alternator, jakkolwiek oparte na dotychczasowym modelu, zostały zaprojektowane na nowo. Przy tych wszystkich zmianach masa silnika wzrosła ledwie o 200 g, podczas gdy jego gabaryty (np. szerokość) zmalały. Tak, trzeba przyznać, że Fire Blade dba o smukłą linię. Niczym Cindy Crawford!

Nowa rama i sztywniejszy tylny wahacz to kolejny krok na drodze do jeszcze pewniejszego prowadzenia i większej zwrotności w sportowej jeździe. Dzięki nowym profilom łączącym główkę ramy ze wspornikami wahacza wzrosła odporność ramy na skręcanie.

Wiele troski poświęcono aerodynamice nowej CBR 900RR. Szczególniej uwagi godny jest przedni błotnik, ukształtowany tak, by podczas jazdy z dużymi prędkościami zaprzęgnąć siły aerodynamiczne dla dociągnięcia przedniego koła do nawierzchni. Ponadto tak zaprojektowano przepływ strug powietrza, by zassa- ne kierować następnie do góry – prosto pod przednią owiewkę. Dzięki temu powstaje tam strefa nadciśnienia odchylająca stru-

gi opływającego powietrza napierającego na kierowcę, pomagając mu tym samym w utrzymaniu normalnej wyprostowanej pozycji. A jest ona zdecydowanie wygodniejsza niż w poprzednim modelu. Zmniejszono wrażenie ślizgania na boczno-przód – tak typowe dla tychczas. Wyższą i mocniej oddziaływającą tylną kierownicę, niższą i mocniej wyolbrzytowaną palivą, należy umieszczone siódmą sprawując, że w porównaniu z ubiegłorocznym modelem Kierowca ma dla siebie więcej miejsca.

Wynik konfrontacji z CBR drugiej generacji – wg „Światła Motocykl” to K.O., – wypada na korzyść Hondy, rzecz jasna. 183 kg masy Fire Blade drugiej generacji wraz z 128 konim mechanizmami czynią ten motocykl kwinieszącą sportowego stylu, lekką, zwrotną, a do tego jeszcze zwierzęcą siłą. Co istotne, CBR 900RR model '96

znajduje się w programie importera Hondy – Motopoli i będzie dostępny dla każdego (zasobnego) klienta w sieci dealerów na terenie całego kraju. W praktyce oznacza to, że w 1996 roku po raz kolejny Honda CBR 900RR będzie dzierżyć berło najsilniejszego i najszybszego motocykla dostępnego dla polskiego motocyklisty. (Pomijam oczywiście motocykle znajdujące się w ofercie innych importerów, sprawowane jednak na inienne zamówienie, z którymi klient może zapoznać się tak naprawdę dopiero po fakcie zakupu.) A ja już zaczynam oddać na nią pieniądze. Mam nadzieję, że zdąży ubierać pęta, kwotę, nim pojawi się Fire Blade trzeciej generacji.



Thumik dostosowany do coraz ostrzejszych przepisów emisji hałasu ma dodatkową, (szostą) litę pomieszcza

Rama, na pozor nie do odróżnienia w obu modelach, jest skonstruowana całkowicie na nowo, była jeszcze odporniejsza na skręcanie profilu i holowych odlewów wsporników wahacza

Z karoserii '95 pozostały tylko „okulary” i górna część owiewki wraz z szybą. Pozostałe części drugiego „mieczone” w karoserii nowego modelu, w tym nabrały obecnego kształtu. Powiększono otwory wentylacyjne odprowadzające ciepłe powietrze z wyłazłałej chłodnicy. Zbiornik paliwa chłodzony o 5 mm i izolowany jego kształt. Pojemność pozostała niezmieniona 18 l. Ograniczono otwór o 10 mm słabo kierowcy. Ręcznik kierownicy znajdują się obecnie o 10 mm wyżej i są mocniej podchwytywane do tyłu

Szywniejczy wahacz typu Yagura (pasy-
wany z aluminiowych profili i rur)
o zmniejszonej grubości ścianek. Dzięki
zmniejszeniu układu dwigłki Pro-link skok
kola wynosi teraz 112 mm do 125 mm.
Zmniejszona także element resorujący-
tłumiący. Oczywiście na leższy

Nowy silnik rozwinął 2-888 ccm do 918,5 ccm pojemności, ma moc większą o 4 KM (128
KM). W układzie zapłonowym znalazł się dodatkowy chwytik sterujący zapłonem w zależności
od położenia przepustnicy gazników. Moment przekrotki silny określany jest na podstawie za-
kodowanej krzywoliniowej mapy zapłonów. Nowy alternator jest mniejszy i lżejszy, a to dzięki
efektywnemu magnesom wykonanym z metalu szlachetnego (neodym). Poziom dółko sprawia
się obecnie poprzez „okienko” (w miejsce bagetu). Włożona od kartera silnika gumowy
przekładkami pokrywa spręża obniżła poziom emitowanego przez niego, a powstającego pod-
czas pracy silnika, hałasu pochodzenia mechanicznego. Z tego samego powodu zmniejszo
całkowicie wewnętrzność alumina, szczególnie uwagi poświęcając kołom zębatym wstępnej prze-
kładni silnik-spręża. Nowy jest mechanizm zmiany biegów, również przekształcenie skrzyni bie-
gów uległy zmianie. Nowa aluminiowa chłodnica ma kształt litery „U”. W układzie zasilania
zrzucono z pompy paliwowej w miejsce tradycyjnego zasilania grawitacyjnego

Kształt przedniego błotnika jest wynikiem zmud-
nych studiów, których rezultatem są kierownice po-
wietrza poprawiające stateczność motocykla przy
dużych prędkościach

Basujący na rozwla-
niach z poprzedniego mo-
delu, lecz całkowicie no-
wy widok z rurami no-
nymi o średnicy 45 mm



premera

DANE TECHNICZNE:

SILNIK

Typ: czterosuwowy, chłodzony cieczą
Układ: czterocylinrowy, rzędowy
Średnica x skok tłoka: 71 mm x 58 mm
Rozrząd: DOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność składowa: 918,5 ccm
Stopień sprężania: 11,1:1
Moc maksymalna: 128 KM przy 10 500 obr./min
Moment obrotowy: 93 Nm przy 8700 obr./min

Zasilanie: cztery gaźniki 38 mm
Zapłon: sterowany mikroprocesorem

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Skrzynia biegów: sześciostopniowa
Przekładnia:
Napęd tylnego koła: łańcuch o-ring

PODWOZIE

Rama: otwarta, aluminiowa, boczna
Zawieszenie przednie: teleskopowe, skok 120 mm
Zawieszenie tylne: wahacz aluminiowy, skok 125 mm
Hamulec przedni: dwie tarcze 296 mm, dwa zaciski czteroboczkowe
Hamulec tylny: jedna tarcza 220 mm
Opory przedz/ tyl: 130/70 ZR 16 / 180/55 ZR 17

WYMIARY I MASY

Długość: 2030 mm
Szerokość: 675 mm
Wysokość: 1130 mm
Wysokość siedzenia: 810 mm
Rozstaw osi: 1405 mm
Minimalny prześwit: 130 mm
Masa bez płynów: 183 kg
Zbiornik paliwa: 18 l