

test & technika

Test porównawczy big bike'ów: Honda X 11 – Suzuki GSX 1200 – Yamaha XJR 1300



Japończycy już w latach 70. ustalili zasady, jak powinien wyglądać dobry big bike: duży, chłodzony powietrzem czterocylindrowy silnik, podwójna, kołyskowa rama z rur stalowych, kanapa z lekkim uskokiem i krótkim kuperkiem oraz dwa wskaźniki w chromowanych oprawach. Dokładnie według tego wzoru budowano każdy, duży naked bike, który odniósł suk-

ces rynkowy w ostatnich latach.

A teraz przychodzi Honda ze swoją X 11 i stawia wszystko na głowie. Nowa ani nie ma silnika chłodzonego powietrzem, ani podwójnej, kołyskowej ramy. Swoją silnik chowa za dużą osłoną chłodnicą. Podobnie jak w Hornecie, tak również w X 11 inżynierowie sięgnęli po silnik z motocykla sportowego, wyznaczając tym samym nowy kla-

sowy standard mocy. 140 KM i ponad 240 km/h prędkości maksymalnej – tak Honda reklamuje swojego nowego naked bike'a.

Jednak konkurencja nie śpi. Jest więc Yamaha XJR 1300 z dużym, chłodzonym powietrzem silnikiem opracowanym kiedyś dla dobrej, starej FJ 1100. Klasyczny big bike. Nic tylko wsiąść na niego i dobrze się

czuć. Miejsca jest pod dostatkiem, siedzi się prosto, z wygodnie ugiętymi kolanami. Moc? Żaden problem. Jest jej pod dostatkiem zawsze i wszędzie. Na każdy ruch rączką gazu olbrzym reaguje spokojnie niskim buczeniem i potężnym momentem obrotowym.

Suzuki GSX 1200 jest udoskonaleniem tej koncepcji. Delikatnie uźbrowany, chłodzony po-

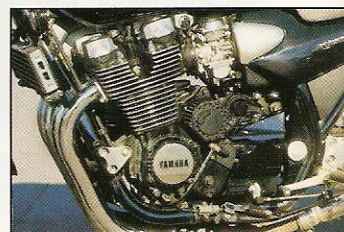
Honda ma aluminiową grzbietową ramę i ukrywa swój silnik za dużą osłoną chłodnicą. Kokpit kieruje pęd wiatru nad głowę kierowcy.



ładny jest silnik GSX, amortyzator łatwo regulować, ale podnóżki pasażera są za wysoko.



Silnik XJR wywodzi się jeszcze z FJ 1100, ale obecnie jest wyposażony w czujnik potożenia przepustnicy. Duża pojemność zapewnia siłę w każdej sytuacji.



Honda Suzuki Yamaha

Pojedynek atletów

Cztery cylindry, duża pojemność, wiele mocy wystawionej na widok publiczny – to materiał, z którego powstają marzenia o big bike'ach.

Honda X 11, Suzuki GSX 1200 i Yamaha XJR 1300

spotykają się, aby ustalić, kto jest najlepszy.



wietrzem i olejem czterocylindrowiec ze starego GSX-R 1100 to radość dla oczu. Ale nie tylko on. Wszystko wydaje się być delikatniejsze, nie tak masywne jak w Yamasze. Siadać i dziwić się. Tak wielkie może być tak małe – jak „750”. Wszystkim daje się łatwo kierować i strach przed tym pojemnościowym olbrzymem natychmiast znika, ma się od razu fascynujące uczucie, że się

nad nim panuje. Pozycja kierowcy jest wprowadzić nieco bardziej zwarta, ale nie mniej wygodna niż w Yamasze, a silnik pracuje jeszcze bardziej miękko. Dominuje uczucie łatwości. Nawet silnik wydaje się nie być specjalnie mocnym.

Jednak wartości pomiarów dowodzą czegoś innego: w 4,3 sekundy od 60 do 100 i od 100 do 140 nie każdy motocykl przy-

spiesza. A 110 KM oraz 110 Nm też nie każdy ma do zaoferowania. Również Yamaha miała lepsze osiągi, niż podano na firmowym papierze: 116 KM i nie mniej niż 121 Nm.

Jednak Honda to dopiero motor! Mimo że różnica na hamowni nie wypada tak wielka, jakby to wynikało z danych fabrycznych. Ale w 3,8 sekundy od 60 do 100 i w 4,1 sekundy od

100 do 140 km/h, przy tym błędnie nawet Super Blackbird, lepszą elastyczność ma tylko Hayabusa. A przy prędkości maksymalnej 243 km/h Honda odjedzie wszystkim innym naked bike'om. Mimo to, rozczarowanie przychodzi przy wszystkich jazdach testowych. Pozycja kierowcy na Hondzie nie pasuje do nikogo. Długi, strasznie szeroki zbiornik, daleko z przodu umieszczona kierownica oraz dość wysoko usytuowane podnóżki zmuszają kierowcę do bardzo nienaturalnej, kucającej pozycji, bez względu na to, jakiego jest wzrostu. Hondzie dużo brakuje do swobody prowadzenia Yamahy lub lekkości Suzuki. Właściwie szkoda. Przy płynnej jeździe szosowej jej wywodzące się z motocykla sportowego podwozie pokazuje, że ma wiele zalet.

Twardo tłumione elementy resorujące nie dają się pobić ani na długich zafalowaniach, ani na wzdłużnych koleinach. Hamulce pracują pierwszorzędnie, rozkład sił systemu kombi Hondy jest tak dobrany, że się go prawie nie czuje i przedni hamulec reaguje właściwie tylko na nacisk ręki, a tylny na nadeptanie na pedał. Do pozycji kierowcy można się na szosie z czasem przyzwyczaić, ma się wrażenie, że siedzi się na dużym Hornecie. Prowadzenie X 11 wymaga stosunkowo dużo siły. Yamahę jeździ się zawsze z poniesioną głową. Do jej prowadzenia potrzeba niewielkiej siły. Przy ostrej jeździe przeszkadza jednak zbyt miękki widelec dobijający przy mocnym hamowaniu. Na dużych muldach dochodzi do granic swoich możliwości i również tylne amortyzatory powodują



Sitacz: w X 11 przednie koło dostawnie wystrzeliwuje w górę.



Niedbała: GSX najlepiej rusza z niskich obrotów i jest potulna.



Wygodna: XJR zapewnia dużo miejsca i jeszcze więcej momentu obrotowego.

przy szybkiej jeździe pewien niepokój. Za to pasażer mniej się wytrzęsie niż na Hondzie.

Prawdziwą zabawką jest znowu Suzuki. Żadna z maszyn nie jest ruchliwsza, żadna nie cieszy się bardziej na ciasne zakręty. Jednak i tu granice wyznaczają elementy resorujące. Są wprawdzie komfortowe, jednak do dynamicznej jazdy powinny być mocniej tłumione.

Jeżeli w grę wchodzi jeszcze pasażer, to dobrze jest mu tylko na Yamasze. Ma wystarczająco dużo miejsca, podnóżki są odpowiednio usytuowane i na tym olbrzymie kierowca prawie nie zauważa, że kogoś wiezie. Ale tylko do muld, na nich nawet przy maksymalnym wstępnym napięciu sprężyn tylnych amortyzatorów zdarza się, że dobijają. To samo dotyczy Suzuki, chociaż, jeżeli tłumienie przy dobieciu dokręci się do oporu i zwiększy napięcie wstępne sprężyny, możliwa jest pewna poprawa.

Inna rzecz, że podnóżki są o wiele za wysoko i nadają się właściwie tylko do krótkich przejazdów. Jeszcze gorzej wiedzie się pasażerowi na Hondzie. Wprawdzie elementy resorujące nie mają problemów, ale pasażer kuca o wiele za wysoko i z całkowicie podkurczonymi nogami.

Na autostradzie Honda znajduje się w swoim żywiole. Odjeżdża wszystkim i to nie tylko ze względu na moc silnika. Pochyłona pozycja i kokpit kierujący pęd wiatru do góry, pozwalają wytrzymać szybkości do 200 km/h, na Suzuki i Yamasze wyprostowani kierowcy zamieniają się w żagiel. Powyżej 160 km/h nikt nie chce jechać.

Imre Paulovits/Lech Wangin
Fot. Barnabas Honeczy

Wnioski

Przoduje Honda – przynajmniej pod względem mocy silnika, podwozia i osiągnięć. Nie jest jednak kamieniem milowym dla big bike'ów. Przyjemność z jazdy za bardzo psuje pozycja kierowcy. Tę oferuje Suzuki. Kierowcy ceniący zwrotność będą z niego mieli niewiele radości. Niewiarygodnie poręczny. Tylko zastrzyku adrenaliny takiego jak w Hondzie jego silnik nie może zaofiarować. Najbardziej zrównoważona jest Yamaha. Jeżeli ktoś lubi podróżować we dwoje, nie cierpi nerwowości podczas jazdy, ten będzie najlepiej obsłużony przez XJR.

Honda

Suzuki

Yamaha



X 11

Silnik

Chłodzony cieczą, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, jeden wałek wyrównowazający. Dwa wałki rozrządu w głowicy napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder uruchamiane poprzez szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, elektroniczny wtrysk benzyny i zarządzanie silnikiem, katalizator z sondą lambda. Alternator 460 W, akumulator 12 V/10 Ah, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra x skok tłoka: 79 x 58 mm. Stopień sprężania: 11:1. Pojemność skokowa: 1137 cm³. Moc maksymalna: 140 KM (103 kW) przy 9000 obr./min. Maksymalny moment obrotowy: 113 Nm przy 7000 obr./min.

Przeniesienie mocy

Napęd pierwotny kołami zębatymi, mechanicznie sterowane wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd wtórny łańcuchem typu O-ring.

Podwozie

Grzbietowa rama z profili aluminiowych. Widelec teleskopowy z rurami nośnymi o średnicy 43 mm, z tyłu dwuramienny wahacz z profili aluminiowych, centralny element resorujący-tłumiący z mechanizmem dźwigniowym. Integralny system hamulcowy CBS. Z przodu podwójny hamulec tarczowy o średnicy 310 mm z zaciskami trójtłoczkowymi, z tyłu hamulec tarczowy o średnicy 256 mm z zaciskiem trójtłoczkowym. Koła odlewane z aluminium.

Skok zawieszenia przód/tył: 120/120 mm
Wymiar kół przód/tył: 3.50 x 17 / 5.50 x 17
Wymiar opon przód/tył: 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17.

Wymiary i masa

Rozstaw osi: 1500 mm
Kąt główki ramy: 64,5°
Wyprzedzenie: 102 mm
Wysokość siodła: 790 mm
Poj. zbiornika paliwa/rezerwa: 22/4 l
Masa w stanie gotowym do jazdy: 257 kg

Osiągi

Prędkość maksymalna: 243 km/h
Przyspieszenia:
0-100 km/h 2,9 s
0-140 km/h 5,1 s
0-200 km/h 12,2 s
Elastyczność:
60-100 km/h 3,8 s
100-140 km/h 4,1 s
140-180 km/h 4,7 s
Zużycie testowe paliwa: 7,0 l/100 km

Cena

44 700 zł

GSX 1200

Silnik

Chłodzony powietrzem i olejem, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy. Dwa wałki rozrządu w głowicy napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder uruchamiane poprzez widlaste dźwignienki, smarowanie z mokrą miską olejową, gaźniki podciśnieniowe Keihin o średnicy gardzieli 32 mm, bezstykowy zapłon tranzystorowy, alternator 550 W, akumulator 12 V/10 Ah, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra x skok tłoka: 79 x 59 mm. Pojemność skokowa: 1157 cm³. Stopień sprężania: 9,5:1. Moc maksymalna: 98 KM (72 kW) przy 8500 obr./min. Maksymalny moment obrotowy: 98 Nm przy 4500 obr./min.

Przeniesienie mocy

Napęd pierwotny kołami zębatymi, mechanicznie sterowane wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd wtórny łańcuchem typu O-ring.

Podwozie

Podwójna, kołyskowa rama z rur stalowych. Widelec teleskopowy z rurami nośnymi o średnicy 43 mm, z tyłu dwuramienny wahacz z profili aluminiowych, z dwoma elementami resorującymi-tłumiącymi. Z przodu podwójny hamulec tarczowy o średnicy 300 mm z zaciskami czterotłoczkowymi, z tyłu hamulec tarczowy o średnicy 240 mm z zaciskiem dwutłoczkowym. Koła odlewane z aluminium.

Skok zawieszenia przód/tył: 130/120 mm
Wymiar kół przód/tył: 3.50 x 17/5.50 x 17
Wymiar opon przód/tył: 120/70 ZR 17 / 170/60 ZR 17

Wymiary i masa

Rozstaw osi: 1465 mm
Kąt główki ramy: 64,5°
Wyprzedzenie: 102 mm
Wysokość siodła: 800 mm
Pojemność zbiornika paliwa: 18 l
Masa w stanie gotowym do jazdy: 233 kg

Osiągi

Prędkość maksymalna: 218 km/h
Przyspieszenia:
0-100 km/h 3,1 s
0-140 km/h 5,4 s
0-200 km/h 14,5 s
Elastyczność:
60-100 km/h 4,3 s
100-140 km/h 4,3 s
140-180 km/h 6,1 s
Zużycie testowe paliwa: 6,5 l/100 km

Cena

niedostępny w Polsce

XJR 1300

Silnik

Chłodzony powietrzem, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy. Dwa wałki rozrządu w głowicy, napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder uruchamiane poprzez szklankowe popychacze, gaźniki podciśnieniowe Mikuni, średnica 32 mm, bezstykowy zapłon tranzystorowy. Alternator 340 W, akumulator 12 V/14 Ah, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra x skok tłoka: 79 x 63,8 mm. Pojemność skokowa: 1251 cm³. Stopień sprężania: 9,7:1. Moc maksymalna: 106 KM (78 kW) przy 8000 obr./min. Maksymalny moment obrotowy: 100 Nm przy 6000 obr./min.

Przeniesienie mocy

Napęd pierwotny kołami zębatymi, hydraulicznie sterowane wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd wtórny łańcuchem typu O-ring.

Podwozie

Podwójna kołyskowa rama z rur stalowych, widelec teleskopowy z rurami nośnymi o średnicy 43 mm, z tyłu dwuramienny wahacz z profili aluminiowych z dwoma elementami resorującymi-tłumiącymi. Z przodu podwójny hamulec tarczowy o średnicy 320 mm z zaciskami czterotłoczkowymi, z tyłu hamulec tarczowy o średnicy 267 mm z zaciskiem jednotłoczkowym. Koła odlewane z aluminium.

Skok zawieszenia przód/tył: 130/110 mm
Wymiar kół przód/tył: 3.50 x 17/5.50 x 17
Wymiar opon przód/tył: 120/70 ZR 17/180/55 ZR 17

Wymiary i masa

Rozstaw osi: 1500 mm
Kąt główki ramy 64,5°
Wyprzedzenie: 100 mm
Wysokość siodła: 790 mm
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa: 21/4,5 l
Masa w stanie gotowym do jazdy: 254 kg

Osiągi

Prędkość maksymalna: 222 km/h
Przyspieszenia:
0-100 km/h 3,0 s
0-140 km/h 5,5 s
0-200 km/h 13,7 s
Elastyczność:
60-100 km/h 4,0 s
100-140 km/h 4,2 s
140-180 km/h 5,5 s
Zużycie testowe paliwa: 7,3 l/100 km

Cena

38 300 zł