Стратегический разведывательный самолет дальнего радиуса действия Lockheed SR-71 Blackbird известен благодаря рекордной скорости, троекратно превысившей скорость звука. Несмотря на гениальные и уникальные технические решения, в 1998 году SR-71 потерял актуальность и был почетно списан на пенсию. Двумя годами раньше у него родился «младший брат», который также установил рекорд скорости, но он до сих пор несет «боевое дежурство».

☆ HONDA CBR1100XX SUPER BLACKBIRD 2004

ТЕКСТ: Антон Барсуков
ФОТО: Виктор Акилов и автора

- 4 цилиндра
- 1137 см^3
- 150 л.с.
- 223 кг
- пробег 47000 км
- от 86000 грн.

Ветеран на службе

Чёрный цвет мотоциклам к лицу. В отличие от более легкомысленных цветов, он символизирует серьезность намерений, возраст и опыт, тайну, зло, небытие. Такой суровой серьезностью веет и от Honda Superblackbird, созданного в 1996 году для достижения стратегического превосходства над королем скорости того времени – Kawasaki ZX-11. С тех пор узнаваемая внешность CBR1100XX почти не изменилась.

Конструкция «дрозда» по меркам современных гипербайков – гражданская и практичная. Он оборудован подножками с резиновыми вставками, большим обтекателем и высоким стеклом, могучей оптикой головного освещения и центральной подставкой. Даже вилку установили классическую, а не перевёрнутую, что в туристическом контексте можно смело отнести к достоинствам. Экземпляр 2004 года по сравнению с первым поколением «дроздов», помимо прочего, получил электронную систему впрыска топлива и иммобилайзер, цифровую приборную панель, инерционный наддув и... неожиданное уменьшение мощности на 12 л.с.

Комбинированная тормозная система «черной птички» соответствует общей концепции мотоцикла. Она не радикально гоночная, а наоборот, рассчитывалась на удобство повседневного использования и на пилотов с небольшим опытом. На тестируемый мотоцикл хозяин установил ксенон, роскошное тюнинговое седло со «ступенькой», защитные слайдеры и кофр Givi. Это оборудование ещё больше сдвинуло когда-то радикальный аппарат класса

«гиперспорт» в сторону комфортного скоростного туризма.

Приборная панель скомпонована по канонам спортивных мотоциклов: центральный стрелочный тахометр, ЖК-спидометр, такой же цифровой одометр, привычные счетчики промежуточного пробега, термометр, часы и даже шкала уровня топлива. К сожалению, отсутствует индикатор включенной ступени. Но двигатель объемом почти 1200 «кубиков» вряд ли потребует от пилота частых переключений, поэтому большой необходимости в нём нет. Зато эстетическое удовольствие от приборки гарантировано.

Иммобилайзер быстро опознал чип в недрах ключа зажигания, и двигатель завелся с полоборота. Ожили и засветились приятным оранжевым светом приборы, вспыхнула и начала медленно разгораться бело-голубая плазма ксенона. Разгон на первой передаче под звук нарастающих оборотов, напоминающий шум реактивной турбины, мгновенно вызвал широченную улыбку.

Некоторые считают, что двигатели большого рабочего объема и мощности – развращающее излишество, ненужное и даже вредное. Такие люди, как и те, кто избегает вина, азартных игр и общества прелестных дам, либо тяжело больны, либо втайне ненавидят окружающих. Ускорение, развиваемое «Дроздом», очень приятное и энергичное, но одновременно мягкое и контролируемое. Если полностью открыть газ на любой передаче, кроме первой, не возникает ощущения, что совершил главную ошибку своей жизни и спустя несколько миллисекунд наступит кровавая расплата. Вместо знакомой владельцам литровых супербайков мысли «Бааалин!...» в мозгу звучит «Ммм…, Кайф!».

Причина «невзрывного» характера кроется в значительной массе вращающихся частей двигателя и самой «черной птицы». Движок (по данным производителя) весит 83 кг. Это почти на 25 кг больше веса мотора литрового джиксера. Логично предположить, что коленвал «дрозда» можно использовать для боди-билдинга.

Бездонный момент и достойная мощность, развиваемые двигателем, вместе с чётко работающей КПП легко разогнали мотоцикл до 260 км/ч. Но даже на столь высокой скорости не возникает ощущения, что у персонального ангела-хранителя, летящего рядом, скоро будет много работы. Байк стабильно держит траекторию, как острый нож разрезает плотный поток воздуха и не проявляет ни малейшего намека на нервозность. А отменная ветрозащита и седло-ступенька позволяют пилоту ехать вполне расслабленно.

Снизив скорость до законопослушных значений, неожиданно осознаешь, что переключаться «вниз» не обязательно. Эластичность мотора настолько велика, что на шестой передаче он достойно тянет в диапазоне скоростей от 60 до 260км/ч. Но не ждите от него характера современных спортивных болидов. Из-за тяжёлого коленвала и остальных вращающихся деталей отсутствует столь ценимая рейсерами «прямая связь» между ручкой газа и задним колесом.

На открытие дроссельных заслонок двигатель реагирует грубовато и с небольшим, но чувствительным запаздыванием, из-за чего возникает ощущение некоторой первобытности его рефлексов.

1. Обтекатель «Дрозда» напоминает нос SR-71.

2. Приборная панель – красива, информативна и легко читается.

3. Тюнинговое седло со «ступенькой» действительно роскошное.

4-5: Комбинированные тормоза прощают ошибки, но разочаруют асов.

Как будто питекантроп Гоги только что душевно «отоварил» вас дубиной из окаменевшего кала мамонта, а теперь, довольный собой, без лишних церемоний и спешки подвешивает тушку за руки для дальнейшего препарирования.

На «дозвуковых» скоростях. несмотря на сравнительно высокие клипоны, нагрузка на руки оказалась значительной. Это не вяжется с туристической составляющей «Дрозда» и присуще, скорее, чистокровным спортбайкам. Владельцам, регулярно эксплуатирующим такие мотоциклы в городе, есть смысл задуматься об установке регулируемых туристических клипонов. По сравнению с руками, ноги «дроздофилов» не испытывают никакого дискомфорта и без труда перенесут продолжительное путешествие. Что же касается «батонов», то благодаря тюнинговому седлу редкий спорт-турист сможет конкурировать по удобству с этим экземпляром Honda Superblackbird.

Особенно удивил комфорт в поворотах. Взаимное расположение седла, бака, клипонов и подножек создают идеальную позу в свешенном состоянии для пилотов ростом около 180 см. Внутренняя сторона локтя удобно упирается в бак, одна «булка» висит в воздухе, другая царственно восседает в седле, упираясь в ступеньку. Третья точка опоры – нога на подножке, надёжно фиксирует пилота, позволяя сосредоточиться не на посадке и удержании тела, а на управлении мотоциклом.

Подвеска «суперптицы» качественная. Если не пытаться выжать из мотоцикла больше 70% его потенциала, то найти изъяны в её работе не получится. Однако, при энергичной езде по неидеальной дороге байк начинает «нервничать», и впечатление от работы вилки и амортизатора портится. Как будто им не хватает длины рабочего хода для эффективного поглощения неровностей. В конце сжатия вилка становится слишком жёсткой, из-за чего даже мелкие выбоины могут привести к вобблингу или перестановке мотоцикла в повороте. Небольшие изменения в демпфировании сжатия могли бы устранить эту особенность, но, к сожалению, вилка «дрозда» не регулируется.

Дополнительно управляемость в поворотах портит кофр, поэтому, перед активными «полётами» его рекомендуется снимать. Большее же влияние на поведение байка имеет не масса кофра, а его аэродинамическое сопротивление. В любом случае, без «багажника» мотоцикл проходит виражи гораздо стабильнее. Зеркала «дрозда» работают сносно. Но панорамного обзора они не дают, поэтому не стоит пренебрегать поворотами головы для прямого наблюдения за мёртвыми зонами.

Отдельная история – комбинированные тормоза. Не очень опытным пилотам с симптомами лени и гипертрофированной верой в технологии они точно понравятся. Потому что позволяют меньше переживать о распределении тормозного усилия и о риске заблокировать колесо. Но опытные любители высшего пилотажа окажутся разочарованы. Не считая обычных недостатков автоматических систем, «думающих» за водителя, они заметно огрубляют чувство тормоза. При агрессивном торможении трудно оценить, насколько близко к пределу сцепления находится то или иное колесо – ручка «переднего» тормоза почти лишена

И это возможно. Но повторять, всё же, не рекомендуется...

информативности. По этой же причине не получается с точностью модулировать тормозное усилие в зависимости от меняющихся внешних условий.

Хуже всего обстоят дела при входе в повороты. Из-за менее выраженного переноса веса при торможении и возросшей неподрессоренной массы страдает обратная связь, помогающая контролировать сцепление передней шины с асфальтом. Поэтому, в самой ответственной точке виража пилот не может полностью довериться мотоциклу и, в какой-то мере, чувствует себя не в своей тарелке.

Пытаясь позиционировать «Дрозда» в современном мире гипербайков и спорт-туристов, можно оказаться в затруднении. Потому, что одноклассники от других производителей зачастую спортивнее и комфортнее «черной птицы». Но неожиданно для Хонды, блистающей умением строить безликие мотоциклы, «Дрозд» получился с «ядерным» потенциалом. Этот потенциал замаскирован, как межконтинентальная баллистическая ракета, переделанная по программе конверсии в гражданский авиалайнер. Но, несмотря на мирную внешность и возраст, ветеран всё ещё годен к службе.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА:

Мотоцикл отличный. Многократно ездил на нем в тысячекилометровые поездки. Одинаково приятно ехать со скоростями как 15 км/ч, так и 215 км/ч, причём, с 15 км/ч можно разгоняться на шестой передаче. Очень нравится «эффект телепортации»: увидел окно, прицелился, передачу вниз (что, в принципе, не обязательно!) и – через мгновение ты там. При всей «гипербайковости» «Дрозд» прощал множество ошибок, а комбинированные тормоза при росте 191см оказались очень кстати. Нажатие рычага «переднего» тормоза эффективно осаживает мотоцикл всем корпусом. Так что ногой приходилось работать только при экстренном торможении. Жаль, что Honda не выпустила «Дрозду» достойного преемника.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Honda CBR1100XX Super Blackbird	
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный, DOHC, 4 клапана на цилиндр, жидкостное охлаждение
Рабочий объем, см³	1137
Диаметр/ход поршня, мм	79 / 58
Степень сжатия	11,0:1
Макс. мощность, л.с.	150
при об/мин	9500
Макс. крутящий момент, Нм	119
при об/мин	7250
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	6-ти ступенчатая
Привод	цепь
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, алюминиевая
Передняя подвеска	телескопическая вилка картриджного типа, Ø 43 мм
Ход подвески, мм	109
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Ход подвески, мм	120
ТОРМОЗА	
Передний	два диска, Ø 310 мм, трёхпоршневые комбинированные суппорты
Задний	дисковый, Ø 256 мм, трёхпоршневые комбинированные суппорты
ШИНЫ	
Передняя	120/70 ZR17
Задняя	180/55 ZR17
ПАРАМЕТРЫ	
Д/Ш/В, мм	2160/ 720/ 1200
Высота по седлу, мм	810
Колесная база, мм	1490
Дорожный просвет, мм	130
Угол наклона / вылет вилки, мм	25° / 99
Топливный бак, л	23
Сухой/снаряженый вес, кг	227 / 253
Цена в Украине	от 86000 грн.

Автор благодарит, Михаила МИНУСА Гаева из мотоклуба «Ворон» за предоставленный на тест мотоцикл.