Αυτό που είχε στο μυαλό του ο ιδρυτής, από τότε που ξεκινούσε, φτωχός και άγνωστος, από το Χαμαμάτσου της Ιαπωνίας, όχι μόνον δεν έκλεισε τον κύκλο του από τότε που εγκατέλειψε τα εγκόσμια, αλλά γιγαντώ θηκε. Το Type R και η CBR 1000 RR αποτελούν δυο, ακόμα, αποδείξεις.





Ο Ταντάο Μπάμπα (αριστερά στη φωτό) γεννήθηκε στη δίνη του δεύτερου Παγκοσμίου πολέμου. Τότε που συμπατριώ τες του έχαναν κάθε πιθανότητα να κερδίσουν αυτό που ξεκίνησαν στο Περλ Χάρμπορ και οι πρώ τοι καμικάζε έκαναν την εμφάνιση τους στην μάχη των Φιλιππίνων.Ένα χρόνο αργότερα, ήρθαν και τα χειρότερα. Η αυτοκρατορία παραδόθηκε άνευ όρων.

Το '62 ο Μπάμπα τελειώνει ο Γυμνάσιο. Είναι δεκαοκτώ ετών και προσλαμβάνεται στην Honda, που τότε μετρά μόλις 14 χρόνια από την ίδρυσή της. Για δυο χρόνια ο Μπάμπα εργάστηκε στο μηχανουργείο κατασκευάζοντας μπλοκ και κυλινδροκεφαλές για τα CB 72 & 77. Το '64 μεταπήδησε στο τμήμα έρευνας και εξέλιξης. Θα παράμενε εκεί, για τα επόμενα σαράντα χρόνια.

Στα τέλη της δεκαετίας του '80 συνειδητοποίησε ότι οι φερόμενες ως σπορ μοτοσυκλέτες ήταν μεν γρήγορες, αλλά ήταν βαριές, μεγάλες σε διαστάσεις και επιπροσθέτως δεν έστριβαν.

Σκέφτηκε λοιπόν να χρησιμοποιήσει τον μικρότερο σκελετό από μια 750 και να χτίσει πάνω της μια μεγαλύτερου κυβισμού, ισχυρότερη αλλά όχι βαρύτερη μοτοσυκλέτα. Χρειάστηκε να δώσει μάχη με τα εμπορικά, τα μαρκετινίστικα τμήματα, να τους πείσει για το επιτυχημένο του εγχειρήματος.



Έτσι γεννήθηκε η «πύρινη λεπίδα». Το Fireblade ή CBR 1000 RR (αριστερά στη φωτό), είχε πατέρα τον Μπάμπα, μανιώδη καπνιστή και επιθετικό αναβάτη, τον οποίον οι αναβάτες δοκιμών του εργοστασίου τον χρεώνουν με αρκετές καταστροφές μοτοσυκλετών.

Ο ίδιος αποδέχεται μόνον τέσσερις. Όταν πρωτοκυκλοφόρησε το 1000 RR, το '92, ήταν 41 κιλά πιο αδύνατη από το επόμενο ελαφρύτερο δίκυκλο του ανταγωνισμού. Η εταιρεία με το διαπασών χρειάστηκε έξι χρόνια για να αντιδράσει με το R1.

Πέντε χρόνια μετά την παρουσίαση του δημιουργήματος του Μπάμπα, τον Αύγουστο του '97 άρχισε να διατίθεται η σειρά του πρώτου Type R, το οποίο κατασκευαζόταν στη Σουζούκα της Ιαπωνίας. Λανσαρίστηκε λιτό, χωρίς ηλεκτρικά παράθυρα, δίχως κλιματισμό, ούτε καν με υδραυλικό τιμόνι.

Οι χάρες του ήταν άλλες. Στο καπώ, υπήρχε ένας ατμοσφαιρικός VTEC κινητήρας 1,6 λίτρου που στροφάριζε μέχρι τις 9.000 σ.α.λ., αποδίδοντας 185 ίππους. Από τους πιο ισχυρούς που βρίσκονταν τότε στην παραγωγή με κριτήριο την ισχύ ανά λίτρο.

Τέσσερα χρόνια αργότερα στη δεύτερη γενιά, ο κυβισμός έφθασε τα δυο λίτρα, η ιπποδύναμη τους 215 ίππους, ενώ η παραγωγή από την Σουζούκα, μεταφέρθηκε στο Swindon της Μ. Βρετανίας.
Ο Soichiro δεν ήταν παρών ούτε στην γέννηση του δίτροχου, ούτε πολύ περισσότερο σε εκείνη του τετράτροχου. Είχε εγκαταλείψει τον μάταιο κόσμο μας τον Αύγουστο του '91. Πλην όμως το πνεύμα του ήταν παρόν και όλα δείχνουν ότι παραμένει παρόν.



Τότε και τώ ρα

Το πρώτο CBR900RR (το SC28), είχε τετρακύλινδρο σε σειρά κινητήρα με μόλις «μόλις» 893 cc, απέδιδε κάτι παραπάνω από 100 ίππους στις 10.500 στροφές ανά λεπτό, ζύγιζε 185 κιλά άδειο, είχε στρόγγυλα φωτιστικά στοιχεία, αφού δεν είχε αποκτήσει ακόμα τα «αλεπουδίσια μάτια» του, που τα πρωταντικρύσαμε στην επόμενη γενιά.

Στις μέρες μας, η χωρητικότητα έχει ανέβει στα 999 cc, η ιπποδύναμη στους 170 ίππους, στροφάρει ελάχιστα πιο ψηλά (10.670), το μετατρόχιο της είναι πέντε χιλιοστά μακρύτερο και ζυγίζει 175 κιλά άδεια.

Όλα τούτα υπόσχονται τα πρώτα 100 χιλιόμετρα ανά ώρα από στάση, σε λιγότερο από τρία δευτερόλεπτα και τελική σχεδόν 290 km/h.
Σε συνδυασμό με τις τεράστιες διαφορές στην σχεδίαση, στα υλικά των αναρτήσεων και των φρένων, μιλάμε για μοτοσυκλέτες, που δεν τις χωρίζουν μόνον τα χρόνια της εξέλιξης αλλά και η φιλοσοφία κατασκευής τους.

Ακόμα πιο εντυπωσιακές είναι οι αλλαγές στο τρέχον τετράτροχο, καθώς είναι το πρώτο Type R, με τούρμπο. Με οροφή τις 7.000 σ.α.λ., ο 1.996 κ. εκ. νέος κινητήρας, είναι γνήσιος εκπρόσωπος της γενιάς Earth Dreams Technology. Πέρα από την τεχνολογία VTE, συναντούμε και την λειτουργία VTC (Dual-Variable Timing Control - Διπλού Μεταβλητού Ελέγχου Χρονισμού) ώστε να μεγιστοποιείται η απόδοση στις χαμηλές στροφές και να προσφέρει μία αντίστοιχη επιτάχυνση.

Αναρτησιακά, συναντούμε το νέο Σύστημα Ενεργής Προσαρμογής Απόσβεσης τεσσάρων σημείων (Adaptive Damper System) που εξελίχθηκε ειδικά για το Civic Type R. Αυτό επιτρέπει το συνεχή, ανεξάρτητο έλεγχο κάθε τροχού. Το σύστημα χρησιμοποιεί πολλαπλούς αισθητήρες που παρακολουθούν την κατάσταση του αυτοκινήτου διαρκώς με συχνότητα χιλιοστών του δευτερολέπτου.

Στους καλοκαιρινούς μας δρόμους.
Ξεκινώντας με το δίτροχο, η RR είναι μια πολύ compact κατασκευή. Σχεδόν ρατσιστικά κόμπακτ. Οποιοσδήποτε με ύψος πάνω από 1,75 και με περισσότερα από 80 κιλά βάρους, δυσκολεύεται να χωρέσει, να χωνευτεί πάνω της. Για να καταλάβουμε πόσο έχουν πακτωθεί οι μοτοσυκλέτες, για να αποκτήσουμε ένα συγκριτικό μέτρο με το σχετικά κοντινό παρελθόν, ας αναφερθεί ότι η CB 250 N, που βρισκόταν στην παραγωγή μέχρι το '86, ζύγισε, οκτώ μόλις κιλά λιγότερο, είχε μόλις 15 χιλιοστά κοντύτερο μεταξόνιο, άλλο θέμα αν στη σέλα της κάθονταν άνετα δυο ευτραφείς, την ώρα που το μοτεράκι των 250 cc απέδιδε 27 ίππους.



Είναι σαφές ότι RR δεν είναι ένα δίκυκλο για να πας στη δουλειά σου. Στα 200 κιλά έμφορτο καυσίμων, λιπαντικών και ψυκτικών υγρών και με 171 διαθέσιμους ίππους, που βρίσκονται παρόντες σε όλη την κλίμακα των στροφών, με τις απολήξεις των κλιπ όνς κάτω από την ψηλότερη επιφάνεια του πλαστικού φλατ, στην οροφή, ρεζερβουάρ, με τα coup de pied του αναβάτη να φλέγονται κάτω και πίσω από την μοτερούκλα της, και τον πιθανό συνεπιβάτη να εδρεύει στον πάνω όροφο της πίσω μεζονέτας, το RR, μας δείχνει

κάθε στιγμή ότι έχει μια μονάχα αποστολή.



Τη δυσκολότερη. Την πιο ανταγωνιστική. Εκείνη που ψάχνεις, την τελευταία υπομονάδα χρόνου, κρυμμένη στα τελευταία εκατοστά του πλάτους του δρόμου και στις τελευταίες μοίρες κλήσεων. Προφανώς απευθύνεται σε λίγους, και η επιπόλαιη εμπλοκή μαζί της δεν ενδείκνυται. Δεν είναι δίκυκλο που προκαλεί τα βλέμματα, με εξαίρεση όσων είναι πιστοί σε αυτή την τεχνολογία αιχμής και την αντίστοιχη φιλοσοφία.

Ο ήχος από το μοτέρ στις 4.000 σ.α.λ. με 6η, παράγει έναν βόμβο, σαν κάποιος να σε ακολουθεί, λίγο πιο κάτω σβήνει, λίγο πιο πάνω τον καλύπτει ο αεροδυναμικός. Αυτό το πιο πάνω δεν έχει τέλος. Η ισχύς είναι περισσευούμενη και για τον ασυνήθιστο τρομακτική. Είναι μοτοσυκλέτα που για την τελειώσεις έστω και στο μισό ωφέλιμο των στροφών της, θέλει δουλειά, προσοχή και προσήλωση. Στρίβει, επιταχύνει και επιβραδύνει, υπερβολικά υποδειγματικά.

Κατανάλωση; Είναι μάλλον άκαιρη συζήτηση για το περί της κατανάλωσης θέμα. Ταξιδεύοντας με σταθερή ταχύτητα 120km/h, το RR καλύπτει με ένα λίτρο 18 χιλιόμετρα, ή με 5,5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Μα ποιος στα αλήθεια, κατέχει ή οδηγεί RR για να καίει 5,5 και να ταξιδεύει με 120 σταθερά;
Στον αντίποδα, αν φορτώσεις τις τρεις πρώτες και κρατήσεις ένα δευτερόλεπτο την τρίτη ελάχιστα κάτω από τις 13 χιλιάδες σ.α.λ., εκεί που το ταχύμετρο σου δείχνει 230 km/hr χρειάζεται για 450 περίπου μέτρα 0,2 του λίτρου. Ας μην κάνουμε την αναγωγή στα λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα.

Το CBR 1000 RR δεν είναι για κάθε μέρα, δεν είναι για τον καθένα μας, δεν είναι συνηθισμένο. Είναι ένα απαύγασμα τεχνολογίας, μια λιτά εντυπωσιακή μοτοσυκλέτα, που χαιρόμαστε που υπάρχει, που επιθυμούμε να οδηγήσουμε και φοβόμαστε να την

προκαλέσουμε.



Το Type R στο πεδίο του, στο αυτοκινητικό σύμπαν, είναι πιο γήινο. Όχι ότι είναι σύνηθες, ή αδιάφορο. Τουναντίον. Αλλά κάτι το τετράπορτο της υπόθεσης, κάτι το όνομα Civic, κάτι όλη αυτή η ολοένα και πιο διογκούμενη κίνηση με τα υπεραυτοκίνητα δεν το αντιμετωπίζεις ως κάτι εξωτικό. Αυτό σαν πρώτη προσωπική προσέγγιση. Ο Β.Π. πάντως, που το κυκλοφόρησε και στο κέντρο της πόλης, έκανε λόγο για μια πολύ έντονη κοινωνική παρέμβαση που έφερε η παρουσία του (του type R όχι του Β.Π.).

Τύποι με παπάκια που το θαύμαζαν, μεσήλικες πάνω σε αρχαία δίκυκλα που το γλυκοκοιτούσαν, οδηγοί από τα δίπλα οχήματα που χάζευαν με καψούρα τις δαγκάνες, ματιά γλαρά πάνω στις φτερούγες και βλέμματα θολά για στους διαχύτες. Είχε, έχει ρεύμα και εκτός τους φανατικούς θαυμαστές του. Καθόλου άδικα μάλιστα.



Η δύναμη περισσεύει, 300 ίπποι είναι αυτή με την κλιμάκωση του κιβωτίου σε αγωνιστικό επίπεδο, τα φρένα αποτελεσματικά. Τιμόνι ακριβές και άριστη θέση οδήγησης με τα κόκκινα μπάκετ, τις θέσεις των ποδοστηρίων σε έναν ταιριαστό και ενδιαφέροντα συνδυασμό. Ο επιλογέας ταχυτήτων με μικρές διαδρομές ακριβής, άμεσος. Τα φαρδιά, μεγάλης διαμέτρου (235 – R19) ελαστικά, μέχρι τα διψήφια χιλιόμετρα ακούγονται κάπως περισσότερο από το συνηθισμένο, μετά τα καλύπτουν οι αεροδυναμικοί θόρυβοι, ενώ στα άσχημα κομμάτια των ημεδαπών δρόμων, το χαμηλό προφίλ τους (35άρια), μπορεί να γίνει

προβληματικό, καθώς λακκούβες και νεροφαγώματα παραμονεύουν και θέλει κάποια προσοχή.

Τα κλειστά κομμάτια δεν είναι το πιο ταιριαστό περιβάλλον για το Type R, αλλά στα ανοικτά κεντά. Κινητήρας, ανάρτηση, κατευθυντικότητα, έρχονται να συνθέσουν ένα θαυμαστό σύνολο που με λίγη προσπάθεια, προσφέρει μεγάλη χαρά.
Οι ανάσες, οι λαχανιασμένες αναπνοές της πλήρωσης, ασφαλώς ασυνήθιστες για ένα, μέχρι πέρσι, αποκλειστικά ατμοσφαιρικό μοντέλο, προσφέρουν μια δόση ακουστικής επιθετικότητας. Συμπερασματικά, είναι ένα ακριβές εργαλείο, που αν ακολουθήσεις τις νόρμες του, ροκανίζεις από παντού χρόνο και αν το χειριστείς ευφυώς θα τρομάξει με τις επιδόσεις του πολύ κόσμο.



Ζεστά (ένεκα η εποχή) συμπεράσματα.
Έχουμε με δύο δείγματα συγκεκριμένης κατασκευαστικής γραφής. Η φιλοσοφία της Honda δεν ήταν ποτέ φλύαρη. Δεν είχε ούτε στοιχεία αυταρέσκειας, μήτε δόσεις ναρκισσισμού. Είχε, έχει αυστηρές φόρμες και αυτές ακολουθεί.
Ειδικά σε προϊόντα αιχμής, όπως το CBR 1000 RR και το Type R είναι περισσότερο εμφανής. Συγκεντρωμένα σε δυο έξοχα οχήματα όλα τα χαρακτηριστικά ενός σπουδαίου κατασκευαστή, έρχονται να ομορφύνουν τις οδηγικές μας εμπειρίες και να μας υπενθυμίσουν ότι το πνεύμα του Soichiro είναι παρόν.