

Cowboy za individualiste

Firebolt je za 2004 dobio potpuno novi agregat zapremine 1203 cm³, snage 101 KS i velikog okretnog momenta od 11 kgm. Ostale novosti odnose se na novu kombinaciju boja. Poneki detalji sada su izmijenjeni, a otklonjene su i neke mane dosadašnjih modela. Još uvijek je to vozilo puno šarma i osobnosti



PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Krajem 2003. godine "Buell Motorcycle Company" je predstavio proširenje svoje palete s dva nova modela, XB12S Lightning i XB12R Firebolt. Na prvi pogled gotovo su identični svojim prethodnicima XB9S i XB9R, ali to je samo na prvi pogled. Već ionako atraktivan izgled dodatno je "začinjen" kotačima u zlatnoj boji, crnim okvirom i zadnjom vilicom te poklopcima motora izvedenim u magnezij "look-u". Daljnje modifikacije? Demontaža stražnjeg kotača nešto je jednostavnija zahvaljujući izmijenjenom štitniku pogonskog zupčastog remena, a oslonci za noge namijenjeni suvozaču ovaj su puta postavljeni nešto niže. Ono najvažnije i najbitnije je izmjena pogonskog agregata koji je "ojačao" sa 984 na 1203 cm³.

Buell je prošle godine s modelom Firebolt predstavio potpuno novu kategoriju motocikala pod nazivom Sportfighter. "S novim pogonskim agregatom koji ugrađujemo u XB12R nudimo snagu i okretni moment koji će zadovoljiti i najzahtjevnije sportski nastrojene vozače", izjavljuje Erik Buell, predsjedavajući i glavni tehnički savjetnik Buell M.C.-a. Čudna izjava, ako uzmemo u obzir onu danu prošle godine gdje je isti gospodin rekao kako cilj nisu

performanse već užitak u vožnji! Ipak će biti da su performanse itekako bitne! No, nepobitno je da je gospodin Erik s modelom XB9R stvorio motocikl potpuno nove arhitekture kod kojega su svaka nadogradnja i usavršavanje cilj koji u potpunosti opravdava uložena sredstva.

Pogonski agregat ostao je istih dimenzija kao i "slabiji" prethodnik, ali zbog povećane zapremine nudi nešto više "vitamina". Veća zapremina uz pomoć većeg hoda - tako bi glasila dobitna formula za pretvaranje "devetke" u "dvanaesticu". Zračno hlađeni V-twin kojem su cilindri smješteni pod kutom od 45° sada ima vrijednosti promjera i hoda 88,9 x 96,2 mm (prije 88,9 x 79,38 mm), a unutar njega izmijenjene su karike klipova i ležajevi. Konceptija uljnih kanala vrlo je slična onoj na legendarnom Harleyevom motoru Twin Cam 88. Promjer leptirastih tijela narastao je sa 45 mm na 49 mm, a i cijevi ispušnog sustava sada su većeg promjera. Sve ovo omogućilo je da se istisne i veća snaga, a ona ovoga puta iznosi 101,4 KS pri 6 600 okr/min umjesto prijašnjih 85,6 KS na "devetki". Dakle, napredak je vidljiv, iako će se mnogi složiti da im se ne "tresu gaće" od ovih vrijednosti. Okretni moment od gotovo 11 kgm dostojan je poštovanja, te u tom segmentu zaostaju i neki supersportaši, primjerice Yamaha R1 sa svojih 10,6 kgm!

"Interactive Exhaust System" naziva se sustav reguliranja ispušnih plinova iz ispušne cijevi. Zavisno o broju okretaja motora i položaju leptirastih tijela u sustavu ubrizgavanja, elektromotor otvara poklopac u ispušnom loncu te odvodi ispušne plinove kroz tri komore, ili pri potpuno otvorenom položaju poklopca direktno van. IES time osigurava idealnu krivulju snage na gotovo svim režimima vrtnje, te poboljšava elastičnost motora.

Završni prijenos riješen je uz pomoć zupčastog remena koji omogućava dug vijek tra-

Cijena **118.364 kn**



Široko izveden upravljač, nisko postavljeno težište, odlična elastičnost motora, te vrlo dobre kočnice čine Firebolt motociklom s kojim je vožnja po natjecateljskoj stazi pravi užitek



Kao prepoznatljivost novog XB12R Firebolta nameću se kotači u zlatnoj boji, crno izveden okvir i stražnja vilica, te crvena ili crna boja oplata. Oslonci za noge suvozača ovoga su puta postavljeni nešto niže, dok su poklopci motora izvedeni u magnezij "look-u"



Završni prijenos riješen je uz pomoć zupčastog remena. Širina mu je s prijašnjih 11 narasla na 14 mm



Prednji kočioni sustav inženjeri Buell-a nazvali su ZTL, Zero Torsion Load, a sastoji se od diska promjera 375 mm i čeljusti sa 6 klipića

janja i uglađenost, a u vožnji je vrlo tih. Najveća mu je prednost jer ga nije potrebno podešavati, što je smanjilo broj dijelova cjelokupnog završnog prijenosa, a samim time i masu cijelog sustava. Širina mu je s prijašnjih 11 mm narasla na 14 mm, što se objašnjava porastom snage i okretnog momenta, te činjenicom da se izrađuje od još otpornijeg materijala.

Okvir je u potpunosti ostao isti, dakle dvostruke aluminijske grede, djelo jednog od najboljih proizvođača okvira na svijetu, talijanskog Verlicchi-a. Spremnik goriva smješten je pri samom dnu okvira da bi se težište motocikla spustilo što je niže moguće, dok je tamo gdje se na većini motocikala inače nalazi spremnik goriva, smješten veliki airbox. "Uniplanar" sustav ugradnje motora, koji je djelo poteklo iz vlastite radionice, smanjuje vibracije motora i povećava krutost motocikla. Zadnja vilica izrađena je kao i okvir, od aluminija, te zajedno s njime tvori vrlo čvrstu cjelinu. Ujedno služi i kao spremnik ulja, što je još jedno u nizu rješenja u svrhu centralizacije masa i spuštavanja težišta motocikla.

Još jedno inovativno rješenje je ZTL, "Zero Torsion Load" sustav prednje kočnice. Sastoji se od prednjeg diska promjera 375 mm koji je pričvršćen na sam rub kotača, a na njega djeluju šesteroklipna kočiona klijesta. Zadnji disk promjera je 240 mm, a na njega djeluje čeljust s jednim klipom. Ovjes je proizvod tvrtke Showa. Sprijeda je ugrađena upside-down vilica promjera 41 mm i hoda 119 mm, a straga monoamortizer hoda 127 mm, oboje podesivi po sva tri parametra.

Dimenzije Firebolta zaista su kompaktne! Međuosovinski razmak od samo 1 320 mm, kut vilice od svega 21°, te 52% težine motocikla smještene na prednjem dijelu djeluju vrlo impresivno. Ove specifikacije omogućili su



Zadnja vilica, koja ujedno služi i kao spremnik ulja, zajedno sa okvirom čini vrlo čvrstu cjelinu

Novi pogonski agregat zapremine je 1.203 cm³, te razvija snagu od 101 KS i najveći okretni moment od 11 kgm. Dimenzije su ostale identične prethodniku



faktori poput čvrstoće okvira, niskog težišta motocikla i vrlo malih dimenzija pogonskog agregata.

Položaj za upravljačem nije se promijenio. Sjedalo, koje je sada presvučeno hrpavim materijalom kako bi se spriječilo neželjeno klizanje po njemu, smješteno je svega 775 mm od tla, dok nešto otvoreniji tip upravljača neće baš "ležati" svakome. Ergonomija motocikla dozvoljava i sportsku vožnju bez odricanja od udobnosti koja je potrebna za svakodnevnu upotrebu ovog motocikla. U prolascima kroz zavoje motocikl je izrazito čvrst i precizan, čak i u bržim zavojima. Vrlo mali međuosovinski razmak nadomjestio je odličan rad ovjesa koji vrlo dobro "upija" i veće neravnine, tako da uopće nema govora o nekakvoj nesigurnosti ili nestabilnosti u zavojima zbog malog međuosovinskog razmaka. Vidi se da je ovjes najviše unapredovao naviše prema starim Buellima.

Pogonski agregat puno je upotrebljiviji za vožnju po cesti od svog prethodnika. Radno područje počinje mu već na 2 000 okr/min, odakle motor povlači gotovo jednolično, bez ikakvih rupa u snazi, sve do crvenog polja koje počinje negdje u blizini 7000 okr/min.

Upotrebljivost motocikla ovime je uvelike porasla, što se naročito pozitivno odrazilo na izlaske iz zavoja, gdje čak i ne igra veliku ulogu ako ste se slučajno našli i stupanj iznad onoga koji ste željeli. IES ispušni sustav i novi sustav ubrizgavanja ovdje su svoju zadaću odradili vrhunski, tako da smo dobili motocikl koji vrlo ugladeno odgovara na odvrtnje ručice gasa i vrlo jednolično razvija snagu. Međutim, zahvalju-

jući petbrzinskom mjenjaču kazaljka obrtnjera vrlo brzo dolazi do svoga limita, što je bio problem koji je imala i "devetka". Tako ćete Firebolta vrlo brzo potjerati do krajnje brzine od 211 km/h, ali će vam vožnja pri toj brzini biti vrlo neobična zbog blizine kazaljke obrtnjera crvenom području, a i same buke agregata. Ono što je, nažalost, još ostalo od prethodnika su vrlo tvrda spojka te neprecizna i bučna

mjenjačka kutija, koja je uz to i vrlo spora, tako da mijenjanje stupnja prijenosa traje čitavu vječnost.

U gradskoj vožnji i dalje nervira neprestano uključivanje bučnog rashladnog ventilatora koji napadno privlači znatizeljne poglede prolaznika, a ne prestaje čak ni onda kad motor ugasi i ostavite na parkiralištu.

Kočnice su na visini zadatka, pri tome naročito mislimo na prednju. "Dječje bolesti" poput podrhtavanja prednjeg diska koje je bilo prisutno na nekim prvim modelima XB9R-a ili S-a sada je prošlost. Koči upravo onako kako vi želite i koliko želite. Modulacija i doziranje su odlični, a snaga iznad prosjeka ove klase. Zadnja kočnica nešto je slabijeg



Na ovom motociklu i ljubitelji estetike dolaze na svoje. Svaki detalj izrađen je s posebnom pažnjom

Usporedba XB9 sa XB12

	XB 9	XB 12
zapremina	984 cm ³	1.203 cm ³
promjer x hod (mm)	88,9 x 79,38	88,9 x 96,83
snaga (KS-okr/min)	101 - 6.600	84,2 - 7.400
okr. mom. (kgm-okr./min.)	11 - 6.000	8,6 - 5.600
napajanje	leptirasta tijela ø45mm	leptirasta tijela ø49mm
težina	175 kg	179 kg
cijena	108.123 kn	118.364 kn

Tko je Erik Buell?

● Erik F. Buell se krajem 70-ih godina prošlog stoljeća zaposlio kao inženjer u Harley-Davidsonu. Projektiranje okvira i ovjesa bilo je njegovo zanimanje, vožnja utrka na motociklima velika strast. 1983. godine napušta H.D. da bi sa nekolicinom prijatelja u kućnoj garaži izradio originalni američki sportski motocikl s kojim je želio voziti utrke na prvenstvu AMA. Njegov san, RW 750, samo što nije bio dovršen, kad su se pojavile komplikacije zbog kojih je Erik Buell umalo bankrotirao. Poučen tim iskustvom orijentirao se na izradu cestovnih motocikala kojima je konstrukcijska baza bila H.D.

Nesvakidašnji dizajn, karakterni i šarmantni pogonski agregati te avangardna tehnička rješenja bili su zajednički elementi koji su krasili sve Buell motocikle. Od 1998. godine H.D. je većinski vlasnik dionica Buell-a, a Erik je zadržao svega 2% poslovnog udjela u tvrtci i mjesto glavnog tehničkog službenika.

Oba proizvođača profitirala su od zajedničkog rada: Buell Motorcycle Company fascinira sa američkim V-2 doživljajem potpuno novi krug kupaca, dok H.D. omogućava Buell-u daljnja istraživanja i razvoj novih projekata.

Motocikli poput Lightninga S1, Tunderbolta S3, Cyclonea M2 i Lightninga X1, kao i aktualni modeli Lightning City X, Lightning XB 12S i Firebolt XB 12R plodovi su uspješne suradnje ove dvije tvrke.

U samim počecima proizvodnje ekipa Erika Buella brojala je svega 7 zaposlenika, dok danas ta brojka iznosi 179! Godišnje tvrka, smještena u East Troy-u država Wisconsin, godišnje proizvede oko 11.000 motocikala. U tvornici gotovo da nema pokretne trake, a naglasak je stavljen na timski rad. Motocikli se sastavljaju u deset odjeljaka, dok se na četiri odjeljka vrši konačna montaža. Radnici nemaju stalno radno mjesto, već se neprestano rotiraju tako da svatko radi sve i dio je cjelokupnog ciklusa sastavljanja motocikla.

Pojedine komponente tvornica proizvodi vlastito, dok se neki dijelovi, poput okvira motocikla i ZTL kočionih diskova, proizvode u renomiranim i uglednim svjetskim tvrtkama.

**Erik Buell
uz RW750**



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V 45°, 4T
Obujam: 1.203 cm ³
Promjer x hod: 88.9 x 96.82 mm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: dvije motke i dva ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 49 mm
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 119 mm, straga monoamortizer hoda 127 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed jednostruki obodni disk promjera 375 mm i čeljust sa 6 klipčića, straga disk promjera 240 mm i čeljust sa jednim klipčićem
Dimenzije (u mm): duljina 1.924, širina 768, visina sjedala 775, međuosovinski razmak 1.320
Težina: 179 kg
Spremnik goriva: 14 l.
Deklarirano: snaga - 101 KS pri 6.600 okr./min., max. okretni moment 110 Nm pri 6.000 okr./min.
Max. brzina: 211 km/h
Ubrzanje: od 0 do 100 km/h - 3.4 s ; od 0 do 400 m - 11.8 s
Potrošnja: na otvorenoj cesti od 5.5 do 7 l./100 km
Ustupio: Forticar, Maksimirska 280, Zagreb, tel. 01/2912-305

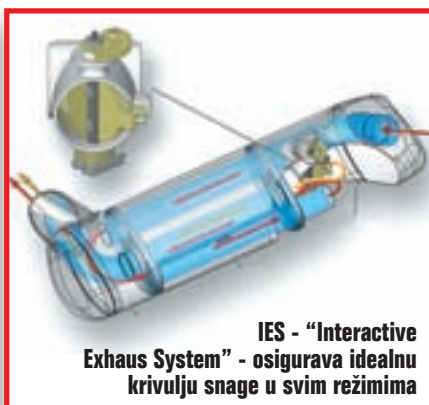
+ okretnost, dizajn, šarm, prednja kočnica, pogonski agregat, ovjes

- bučna i spora mjenjačka kutija, tvrda spojka, nedostatak 6. brzine, bučan rashladni ventilator

intenziteta i kvalitete, no uz ovakvu prednju kome uopće i treba zadnja!

Zbog sportske orijentacije ovog motocikla odlasci na natjecateljsku stazu nisu nepoznata. Zbog visoko podignutih oslonaca za noge, vrlo lakog prebacivanja u zavojima, stabilnosti te elastičnosti pogonskog agregata vožnja stazom predstavljat će čistu zabavu. No, da nas krivo ne shvatite - samo zabavu. Prave natjecateljske duše morati će potražiti konkurenciju.

Firebolt se još uvijek isporučuje sa starijim modelom pneumatika Dunlop D207, koje je preporučljivo zamijeniti (primjerice, s novijim modelom iz iste kuće, kao D208 ili "evergreenom" D207RR), čime se dodatno po-



IES - "Interactive Exhaust System" - osigurava idealnu krivulju snage u svim režimima

boljšavaju vozne karakteristike i sigurnost motocikla.

Prosječna potrošnja na otvorenoj cesti kretala se u okvirima od 5,5 do 7 l na 100 prijeđenih kilometara, što govori da je novi sustav ubrizgavanja ne samo ugađen, nego i štedljiv. Tako s spremnikom goriva koji je kapaciteta samo 14 l teoretski možete prijeći i do 240 km.

Uza svo poboljšanje voznih karakteristika na svoje su došli i ljubitelji estetike. Prednja oplata, kao i ostatak plastika, obojan je u crnu ili racing crvenu boju, što je vrlo dobra kombinacija zajedno sa crno izvedenim okvirom i stražnjom vilicom, toniranim vjetrobranskim staklom te kotačima u boji zlata. Motocikl djeluje atraktivno, poput neke skulpture, te i dalje isijava šarmom koji je krašio i prethodni model.

Buell XB 12R stoji 118.364 kn, te je sigurno da će zbog razlike u cijeni od svega 10 000 kn XB9R izgubiti dio svojih potencijalnih kupaca. Buell je ovim potezom na neki način sam sebi, unutar kuće, napravio konkurenciju. Uvidjevši to, na tržište su hitno izbacili XB 9SX City X, koji nije ništa drugo no "ušmin-kani" XB 9S.

Na kraju testa postavili smo si pitanje: nije li moglo odmah tako? Povećanje zapremine, snage i okretnog momenta Fireboltu su došli itekako dobro, te zajedno sa promijenjenom izvedbom nekih detalja učinili ovaj motocikl pravim "kaubojem za individualiste". Dakle, gospodine Buell, ipak ima nešto i u samoj snazi, koja itekako povećava užitek u vožnji. ■