

Tekst JAKUB BIGORA | Zdjęcia BOGDAN BIGORA

HONDA XR 350RD I XR 500R

CZERWONE
TRZYDZIESTKI
HONDY

JAK NA MOTOCYKLE
ENDURO Z LAT
OSIEMDZIESIĄTYCH,
PREZENTOWANE HONDY
MIAŁY DUŻO
INNOWACYJNYCH
ROZWIĄZAŃ.

Pojawienie się w 1983 roku Hondy XR 350R oraz jej większej siostry XR 500R wzbudziło duże emocje. Hasło kampanii reklamowej w USA „It's not just another big-bore” (w wolnym tłumaczeniu „to nie jest po prostu kolejny wielkocylindrowiec”) nie było ani trochę przesadzone. Co tak rewolucyjnego opracowała Honda, aby zdeklasować rywali? Przyjrzyjmy się naszym bohaterkom.

Litery RFVC na pokrywie zaworów (Radial Four-Valve Combustion Chamber) oznaczały ich radialne ustawienie. Dzięki temu osiągnięto szybsze, wydajniejsze spalanie. Zawory były także o 1mm większe niż w modelach z tradycyjnym silnikiem. Czymś zupełnie nowym był także system dwóch, specyficznie połączonych ze sobą gaźników Keihin o średnicy gardzieli 26 mm w modelu XR350R oraz 28 mm w XR 500R. Pełne odkręcenie manetki gazu skutkuje pełnym

otwarcie przepustnic dwóch gaźników. Za to do 30% wychyle-
nia silnik Hondy zasila tylko je-
den, lewy gaźnik. Zalety tego
rozwiązania są doskonale wi-
doczne – motocykl przy spokoj-
nym operowaniu manetką jest
oszczędny. Należy także wspom-
nieć o sześciobiegowej skrzyni
biegów w XR 350R, która spr-
awia, że spalanie na poziomie 3,5
l w egzemplarzu autora, przy
spokojnym „zwiedzaniu bezdro-
ży” jest normą.

Oba modele mają chromowo-
molibdenową ramę, w której sil-
nik stanowi element nośny. Za-
wieszenie jest dziełem
popularnej i do dziś mocno
związanej z Hondą firmy Sho-
wa. Z tyłu zastosowano alumi-
niowy wahacz zawieszony w sy-
stemie ProLink – układu
dźwigni współpracujących
z centralnym amortyzatorem.
W dostosowaniu zawieszenia do
własnych potrzeb pomóc ma
pompowanie amortyzatorów
z przodu oraz dwunastostopnio-
wa regulacja tłumienia i cztero-
stopniowa regulacja odbicia
z tyłu. Standardowo możemy
także regulować napięcie
wstępne tylnej sprężyny.
Trzeba pamiętać, że mamy do
czynienia z motocyklem w tam-
tych latach wyczynowym. Liter-
ka R oznacza, że sprzęt był
przeznaczony do sportu.

W przeciwieństwie do popular-
niejszych wersji L nie znajdzie-
my tutaj kierunkowskazów,
akumulatora, jakichkolwiek
kontrolki czy obrotomierza,
a bak został wykonany z plasti-
ku. Drogomierz, prędkości-
omierz, przełącznik świateł
i tzw. „kill switch” (awaryjny
wyłącznik zapłonu) to wyposa-
żenie typowe i wystarczające
dla motocykla wyczynowego.
Co dziwne, inżynierowie Hon-
dy zamontowali także sygnał
dźwiękowy oraz przełącznik
świateł mijania/drogowe. Dzie-
ki temu możliwe jest zareje-
strowanie motocykla w Polsce
bez żadnych przeróbek.
Start! Po zajęciu miejsca na
Hondzie nie mamy wrażenia
dosiadania motocykla wyczyno-
wego – kanapa jest miękka,
a odległość od ziemi zadowoli
nawet mniej rośłych kierow-
ców. Ale pamiętajmy o wieku
tego motocykla: smukłe baki,
z zachodzącymi na nie płaski-
mi kanapami są domeną dzi-
siejszych motocykli wyczyno-
wych – stara szkoła była inna.
Odpalenie motocykla nie jest
tak proste jak w przypadku
współczesnych maszyn. Od-
prężnik połączono z kopnia-
kiem, ale aby bezproblemowo
ożywić serce Hondy, należy za-
stosować jego ręczną dźwignię
tuż przy kłamce sprzęgła.

W przeciwnym wypadku kop-
niak może dość mocno odbić.
W czasie pracy na wolnych
obrotach silnik XR 350R przy-
pomina swą pracą dobrą ma-
szynę do szycia. Tłumik z wyj-
mowanym „dB killerem”
wydaje miły basowy dźwięk.
Biegi wchodzi precyzyjnie. Je-
dyne do czego możemy mieć
zastrzeżenia, to praca kłamki
sprzęgła, które wymaga użycia
sporej siły.

Jazda XR 350R znacząco różni
się od prowadzenia motocykla-
mi wyczynowymi o podobnej
pojemności. Masa około 130 kg
nie jest odczuwalna, a sposób
oddawania mocy, geometria
i pozycja za kierownicą spr-
awiają, że motocykl jest bardzo
przewidywalny. Jednym sło-
wem – to dobry wybór dla po-
czątkujących jeźdźców. Jeżeli
chcemy jeździć nim bardziej
wyczynowo i nie zależy nam
na zachowaniu oryginalnego
stanu, pierwszą rzeczą jaką po-
winniśmy wymienić, są hamul-
ce. Bęben z przodu nie spisuje
się zbyt dobrze przy szybszej
jeździe – brakuje skuteczności
i dozowności. Z tego powodu
od roku 1984 Honda jest wypo-
sażana w przednie, hydraulicz-
ne hamulce. Możemy więc za-
stosować układ z nowszego
modelu. Identyczny układ ha-
mulcowy występował także
w późniejszych modelach XL,
które z racji wielu podobieństw
technicznych często stają się
źródłem części zamiennych do
rzadszych XR.

Bęben z tyłu z racji niskiej ma-
sy motocykla i pełnienia roli
hamulca wspomagającego jest
rozwiązaniem wystarczającym.
Moc silnika oraz tym samym
osiągi samego motocykla może-
my bardzo łatwo zwiększyć sto-
sując inny filtr powietrza i wię-
ksze dysze. Warto także
wymienić seryjny zestaw napę-
dowy. Po wszystkich tych mo-
dyfikacjach możemy spokojnie
używać XR nawet w cięższym
terenie. Choć nie będzie ona

DANE TECHNICZNE

HONDA XR 350R (1983 R.)

SILNIK

Typ: czterosurowy, chłodzony powietrzem
Układ: singel
Rozrząd: SOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa: 339 ccm
Średnica x skok tłoka: 84 x 61.3 mm
Stożek sprężania: 9.5:1
Moc maksymalna: 22.4 KM (16.7 kW) przy 7500 obr/min
Moment obrotowy: 25,8 Nm
Zasilanie: dwa gaźniki Keihin o średnicy Ø 26 mm
Smarowanie: z suchą miską olejową
Rozruch: nożny
Alternator: 50 W
Akumulator: brak
Zapłon: elektroniczny CDI

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło: wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów: sześciostopniowa
Napęd tylnego koła: łańcuch

PODWOZIE

Rama: kołyskowa, pojedyncza, stalowa
Zawieszenie przednie: teleskopowe Showa, Ø 41 mm, skok 280 mm
Zawieszenie tylne: wahacz stalowy, system Pro-Link i centralny amortyzator gazowy Showa, skok 270 mm
Hamulec przedni: bębnowy
Hamulec tylny: bębnowy
Opony przed/ tył: 90/90 -21 / 130/80 -17

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia: 920 mm
Rozstaw osi: 1405 mm
Masa pojazdu w stanie suchym: 121 kg
Zbiornik paliwa: 9 l (3 l rezerwa)

DANE EKSPLOATACYJNE:

Prędkość maksymalna: 115 km/h
Zużycie paliwa: 4 l/100 km

XR350R/500R



CENA:
**2-6
tys. zł**





tak szybka i poręczna jak współczesne wyczynowe sprzęty klasy 250 ccm, ale z pewnością będzie tańsza, a nawet bardziej niezawodna co dla początkującego, młodego amatora ma ogromne znaczenie. Zawodnicy używający XR w latach osiemdziesiątych skarżyli się na szybkie zużycie tarcz sprzęgłowych. Rozwiązaniem tego problemu była wymiana sprężyn na dłuższe – Honda

wprowadziła je w kolejnych rocznikach modeli XR. Problemem było także gaśnięcie silnika przy nagłym, całkowitym odkręceniu manetki gazu. Z tym problemem radzono sobie, wymieniając dyszę wolnych obrotów z rozmiaru 45 na 47. Poza wyżej wymienionymi wadami posiadacze Hondy nie skarżyli się na inne typowe usterki, a innowacje jakie zastosowano pozwalały na osiągnięcie bardzo dobrych wyników. Zawory regulowane śrubkami oraz wymiana oleju co 2400 km nie wymagają sporo pracy, ale nie nadwyrażają budżetu właściciela. Czas życia układu napędowego oraz opon jest już sprawą zależną od stylu jazdy oraz dbałości o łańcuch. Jeśli chodzi o poważniejsze na-

prawy, Honda dysponuje dużym zapleczem części zapasowych i kupno drobnych części silnikowych nawet w Polsce nie stanowi większego problemu. Wiele części jest wspólnych z modelami XL/XR nawet do lat dziewięćdziesiątych, ale przed zakupem używanych części z siostrzanych modeli zawsze warto zadzwonić do polskiego oddziału Hondy bądź zajrzeć do dokumentacji porównując numery. Często mówi się, że najlepszą miarą wartości danego produktu jest jego długowieczność na rynku. Bo jeśli coś istnieje przez lata, dobrze się sprzedaje i jest udoskonalane zgodnie z oczekiwaniami klientów, to czyż może być lepsza rekomendacja? ■

DANE TECHNICZNE

HONDA XR 500R (1983 R.)

SILNIK

Typ: czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:
Rozrząd: SOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa: 497 ccm
Średnica x skok tłoka: 89 x 80mm
Stopień sprężania: 8.6:1
Moc maksymalna: 32 KM (27.5 kW) @ 6500 obr./min.
Moment obrotowy:
Zasilanie: dwa gaźniki Keihin o średnicy Ø 28 mm
Smarowanie: sucha miska olejowa
Rozruch: nożny
Alternator: 50W
Akumulator: brak
Zapłon: elektroniczny CDI

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło: wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów: pięciostopniowa
Napęd tylnego koła: łańcuch

PODWOZIE:

Rama: kołyskowa, pojedyncza, stalowa
Zawieszenie przednie: teleskopowe Showa, Ø 43 mm
Zawieszenie tylne: wahacz stalowy, system Pro-Link i centralny amortyzator gazowy Showa
Hamulec przedni: tarczowy
Hamulec tylny: bębnowy
Opony przód/ tył: 90/90 -21 / 130/80 -17

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia: 945 mm
Rozstaw osi: 1425 mm
Masa pojazdu w stanie suchym: 137 kg
Zbiornik paliwa: 12l

DANE EKSPLOATACYJNE:

Prędkość maksymalna: 120 km/h

CENA:
2-6
tys. zł