

Honda Valkyrie F6C po 100 tys. km - zaproszenie do valca

Tekst Marek Szostek i Marek Janus Zdjęcia Marek Janus i archiwum 2007-09-28, ostatnia aktualizacja 2007-09-28 15:55



Honda Valkyrie F6C

Na Valkyrie przejechałem 100 000 km. Moje przygody oraz spostrzeżenia dotyczące eksploatacji motocykla mogą być przydatne przyszłym jej użytkownikom.



Natchnieniem dla nowego wzoru lakierowania była biomechaniczna twórczość Hansa Gigera



Moja przygoda z motocyklami zaczęła się już w latach młodości. Najpierw pojawiło się zainteresowanie weteranami, którym poświęciłem dużo pasji i pracy. Remontowałem i ujeżdżałem kilka różnych ciekawych egzemplarzy, także większości wyrobów byłych "demoludów". Z czasów tych pozostało wiele ciekawych doświadczeń i niezapomnianych przeżyć.

Już jako dojrzały motocyklista podjąłem decyzję nabycia nowego motocykla, który nie tylko miał zapewniać przemieszczanie się z miejsca na miejsce, ale także powinien spełniać kilka moich oczekiwań związanych z wyglądem zewnętrznym i charakterystyką techniczną. Mój sentyment do weteranów podpowiadał, iż musi to być motocykl stylem i wyglądem podobny do "starych" krążowników szos, jednakże charakteryzujący się zastosowaniem najnowszych zdobyczy techniki oraz osiąganymi zbliżonymi do szybkich motocykli turystycznych końca XX wieku. Z takimi oczekiwaniami rozpocząłem żmudną drogę poznawania poszczególnych modeli wielu marek motocyklowych. Pierwszy wybór padł na wyroby marki z Milwaukee w USA. Klasyczny wygląd i styl oferowany przez produkty tej fabryki w znacznej mierze spełniały moje oczekiwania. Byłem już bliski nabycia jednego z nich.

Pewnego razu, całkiem przypadkowo, trafiłem do salonu Hondy w Warszawie, gdzie mój wzrok i uwagę przyciągnął motocykl, który swoim wyglądem spełniał prawie w stu procentach moje oczekiwania. To była Honda Valkyrie F6C. Po kilku przymiarkach i rozmowach z właścicielem salonu dobiliśmy targu. Valec był mój. Jakże piękny. Srebrno-czarny z olbrzymią ilością chromów oraz niepowtarzalnym wyglądem. Drogowy tytan, zapewniający wygodę, trwałość i bezpieczeństwo. Moje pierwsze, bardzo pozytywne odczucia, spotęgowały się jeszcze bardziej podczas ciągłego użytkowania motocykla w różnych warunkach atmosferycznych i drogowych.



W sześciocylindrowcu F6C napęd wałków rozrządu powierzono paskom zębatym. Zasila go bateria sześciu gaźników



Osiągnięcie przebiegu 100 000 km przychodzi Valkyrie nadspodziewanie łatwo.



Tak, 100 000 km! Wydaje się niemożliwe, a jednak z Valcem i na Valcu okazało się faktem. Moja Valkyrie F6C zakupiona została w roku 1999 w salonie. Dziś wiem, że był to bardzo dobry wybór. Proporcjonalna budowa, klasyczna sylwetka, styl i techniczne możliwości. Niezwłocznie po zakupie "ubrałem" Valca w dodatkowe akcesoria, takie jak: oryginalna szyba Hondy (za kolosalną wówczas cenę), sakwy ze stelażami, bagażnik etc. Wszystko po to, aby moje "juczne zwierzę" było jeszcze bardziej pojemne i przygotowane do dalekich wojaży.

Pierwsze przejażdżki dowiodły, że ergonomia motocykla stoi na wysokim poziomie. Szeroka kierownica, co prawda może nastęrczać pewnych kłopotów początkującemu valkyrieriderowi, ale tylko podczas manewrów. Później już nawet nie zauważa się, że miało się co do niej jakieś wątpliwości. Układ przełączników zapewnia sprawną i komfortową obsługę podczas jazdy. Po lewej stronie znajdują się: ciągnio ssania, przełącznik świateł, przełącznik kierunkowskazów i klakson. Cały osprzęt nie nastęrczał żadnych problemów podczas długoletniej eksploatacji.

Valec wydawać się może wysoki i nieporęczny, przytłaczający swoimi gabarytami. Jakże mylą się ci, którzy tak myślą. Motocykl już przy niewielkiej prędkości staje się tak neutralny w prowadzeniu i manewrowaniu, jakby ważył nie 330 kilogramów, a był co najmniej o 150 kilogramów lżejszy. Honda Valkyrie jest także bardzo poręczna w pokonywaniu zakrętów. Nie występują wtedy żadne negatywne objawy, tor jazdy jest neutralny, a motocykl sprawia wrażenie, iż sam układa się do zakrętu. Także przyspieszenia i opóźnienia w przechyle nie wprawiają jeźdźca Valca w zakłopotanie. Prowadzenie tego olbrzymiego przecież motocykla jest tak dobre, iż pokonywanie nawet najbardziej krętych dróg może co najwyżej zaszkodzić pokrywom zaworów lub podnóżkom, jako najbardziej narażonym na kontakt z podłożem.

Wyprofilowane fabryczne siedzenie kierowcy jest jak klubowy fotel i zapewnia niesamowity komfort. Pasażer także nie może narzekać. Co prawda tylna "bułka" nie jest tak imponująca, jak przednie siedzisko, ale na tyle duża, że kilkaset kilometrów nie robi wrażenia na tylnej części ciała. Dodatkowym atutem jest oparcie pasażera, podnoszące komfort podróżowania. Oczywiście cała rzesza posiadaczy Valkyrie dokonuje zamiany siedzeń na produkty firm Corbin, Ultimate, Mustang, ale wynika to głównie albo z indywidualnej chęci dopasowania wysokości siedziska do wzrostu motocyklisty, albo z chęci zapewnienia jeszcze większego komfortu podróży.

Imponująca masa wymusiła na projektantach konieczność uzbrojenia Valkyrie w niebagatelny napęd oraz system hamulcowy umożliwiający zatrzymanie tego giganta. Sześciocylindrowy, ponadstukonny boxer, o rzadko spotykanej wartości momentu obrotowego, świetnie radzi sobie z masą motocykla. Nawet przy maksymalnym dociążeniu F6C dodatkowym bagażem, reakcja na ruch manetki gazu pozostaje niezmienna. Silnik reaguje natychmiast, przyspieszając na równi z niejednym "ścigaczem" czy też podrasowanym turystykiem, a co ważniejsze, zapewnia równomierny rozkład mocy i momentu obrotowego w całym paśmie obrotów aż do osiągnięcia czerwonego pola na obrotomierzu. Pozwala to na spokojne operowanie dźwignią zmiany biegów. Elastyczność pracy silnika wraz z dużym zapasem momentu obrotowego zapewniają odczuwalne przyspieszenia nawet na piątym biegu bez konieczności redukcji i to prawie w całym zakresie obrotów.



Rok po roku: 1997 r.



1998 r.



1999 r.



2000 r.

Pięciobiegowa skrzynia zapewnia właściwą charakterystykę i tylko przy bardziej agresywnej jeździe niektórzy mogą mieć niedosyt i wymagać dodatkowego szóstego biegu. Zdarzyło się kilka razy, że podczas podróży próbowałem wrzucić szóstkę. Ewentualna modyfikacja skrzyni mogłaby przynieść korzyści w postaci jeszcze pełniejszego wykorzystania możliwości silnika oraz zmniejszenia zużycia paliwa. Napęd ze skrzyni biegów jest przekazywany na tylne koło za pomocą wału, a solidny układ wielowypustów w tylnym mechanizmie pracuje tak łagodnie, jakby nie przenosił aż tak olbrzymich naprężeń. Jedyne, o czym należy pamiętać, to regularne smarowanie wielowypustów smarem z dodatkiem dwusiarczku molibdenu. Zapewni to bezawaryjne użytkowanie oraz niskie zużycie. Najczęściej dokonuje się tego zabiegu przy okazji wymiany opon, kiedy to należy zdemontować tylne koło, umożliwiając tym samym dostęp do smarowanego miejsca.

System hamulcowy Valkyrie jest wystarczająco efektywny. Dwie tarcze z przodu o średnicy 296 mm oraz jedna tarcza tylna o średnicy 316 mm wraz z dwutłoczkowymi zaciskami i pływającymi tarczami, zapewniają wystarczające opóźnienia. W przypadku wymagających motonitów można pokusić się o zamontowanie przewodów hamulcowych w oplocie stalowym oraz napełnienie układu płynem syntetycznym. Zapewni to możliwość obsługi klamki przedniego i dźwigni tylnego hamulca ze znacznie mniejszą siłą oraz podniesie efektywność opóźnień do poziomu dobrej klasy motocykla wyczynowego. W moim motocyklu dokonałem tego typu zabiegów i mogę potwierdzić znaczący wzrost skuteczności hamowania. Tarcze hamulcowe, choć na pierwszy rzut oka wydają się nie dość grube, to jednak wystarczają na ok. 100 tys. km, pod warunkiem stosowania klocków hamulcowych zalecanych przez producenta. Klocki starzały mi średnio na 6-8 tys. km. Choć zdarzyło się, iż raz przejechałem 12 tys. km na jednym komplecie, ale było to w sezonie, gdy dużo podróżowałem na długich dystansach.

Czegóż można byliby dokonać, dysponując tak wspaniałym napędem bez zapewnienia właściwej trakcji oraz wysokiego poziomu wybierania nierówności nawierzchni? W Valkyrie czuwają nad tym potężne zawieszenie oraz niebagatelne ogumienie. Dwie przednie lągi o grubości 45 mm zapewniają wystarczającą sztywność i poziom tłumienia. Pewien niedosyt pozostawiają tylne amortyzatory. Nie oznacza to jednak, że ich zdolność amortyzująca jest niewystarczająca. W moim motocyklu co prawda nie dokonałem żadnych zmian, a pomimo tego dość komfortowo udało mi się dojeździć do 100 tys. km. Jednakże po motocyklu klasy Valkyrie można by się spodziewać bardziej efektywnych amorków.

Niewątpliwie znacznie poprawiłoby to komfort jazdy. Valkyrie obuta jest w potężne opony o wymiarach 150/80R17 na przodzie i 180/70R16 z tyłu. Opony o takich wymiarach do niedawna były produkowane tylko specjalnie dla Valkyrie. Przez pierwsze dwa lata produkcji F6C opuszczały fabrykę z oponami Dunlop D206 i były to jedyne dostępne ówczasie opony dla tego modelu. Obecnie na rynku dostępne są również opony firm Bridgestone, Metzeler i Avon. Osobiście zawsze jeździłem na Dunlopach, aczkolwiek od kolegów z VRCC Poland słyszałem wiele dobrych opinii dotyczących Metzelerów ME 880. Średni przebieg osiągnąłem przeze mnie na jednym komplecie opon to 10-12 tys. km. Przy okazji opon na uwagę zasługuje fakt, iż dość często Dunlopy "zabkują" na obrzeżach przedniej opony, co może być przyczyną drażniącego kierowcę "warczenia", szczególnie w przechyłach. Tego typu zjawiska nie mają miejsca w przypadku opon innych firm. Swoistym rekordem z zakresu ogumienia jest "zjechanie" dwóch kompletów opon w jednym sezonie. Przejechałem wtedy ponad 30 tys. km po Polsce i Europie.



2001 r.



2002 r.

Mój motocykl był serwisowany dokładnie według zaleceń producenta. Średnio każda czynność serwisowa przewidziana dla danego systemu czy też mechanizmu odbywała się co 12 tys. km. Zazwyczaj dokonując przeglądów serwisowych oraz dokonując różnych modyfikacji, bazowałem na częściach oraz elementach zalecanych przez Hondę. Silnik pracował zawsze na półsyntetycznym oleju Motul, nigdy nie wykazując żadnych niepokojących objawów.

W czasie gwarancji wszystkie przeglądy były dokonywane w autoryzowanym salonie Hondy. Po zakończeniu okresu gwarancji większości przeglądów dokonuję sam, stosując się do wszelkich zaleceń książki serwisowej oraz wykorzystując oryginalne części oraz fabryczne nastawy. W czasie ponad sześciu lat posiadania Valkyrie dokonałem kilku zmian, m.in. modyfikacji układu wydechowego, zamontowałem koło przyspieszacza zapłonu przestawione o kilka stopni. Obie modyfikacje przyniosły niewielką poprawę głośności wydechu, a w przypadku "advancera", poprawiło się zadowolenie właściciela. Niestety nie odnotowałem pozytywnych następstw w postaci zdecydowanego wzrostu mocy czy też momentu obrotowego lub spadku zużycia paliwa.

Skoro przy paliwie jesteśmy, to należy wspomnieć, że Valec zużywał średnio 7,5- 8,5 l/100 km. Zdarzały się przypadki, gdy zużycie sięgało 10-11 litrów, ale wtedy podróż odbywała się pod maksymalnym obciążeniem z wysoką szybkością oraz pod wiatr. Nie za bardzo chce mi się wierzyć w opinie niektórych valkyrieriderów o konsumpcji na poziomie 5-6 l/100km. Chyba że mowa tu o spożyciu kierowcy? Olbrzymi, 21-litrowy zbiornik paliwa zapewnia komfort niezbyt częstego odwiedzania stacji benzynowych. Średnio wystarcza na 250-300 km. przebiegu.

Valkyrie nie jest wyposażona w kontrolkę rezerwy, ale sposób, w jaki sygnalizuje nam potrzebę przekręcenia kranika na "res" jest bardzo delikatny, silnik wytraca obroty i nie reaguje na odkręcanie manetki gazu. W takiej sytuacji wystarczy tylko dokonać stosownej zmiany położenia pokrętki zaworu paliwa umieszczonego pod prawą częścią zbiornika i możemy jechać dalej około 50-60 kilometrów.

Kolejna modyfikacja została wymuszona przez niezbyt efektywny system oświetlenia. Przednia lampa okazała się nie dość wystarczająca do komfortowego pokonywania meandrów polskich dróg po zapadnięciu zmroku. Dołożyłem solidny lightbar i problem znikł. Dodatkowe obciążenie nie zrobiło żadnego wrażenia na alternatorze i innych elementach układu elektrycznego Valca. Doświadczenia kolegów z VRCC Poland wskazują, że montowanie różnych innych cudeniek elektrycznych i elektronicznych i to nawet w dość mocno przekraczającej zdrowy rozsądek ilości, także nie naraża alternatora na ewentualne zagrożenia.

Niedawno zdecydowałem się również na zmianę "szaty graficznej" mojej Valkyrie. Motocykl otrzymał nową powłokę lakierniczą. Indywidualny projekt malowania został zainspirowany elementami filmu "Obcy" rozszerzonymi o moje własne pomysły i wyobrażenia. Nowy układ graficzny podkreśla jeszcze bardziej drapieżny charakter motocykla.

Podsumowując, stwierdzam, że Honda Valkyrie F6C (zarówno w wersji zza oceanu, jak i europejskiej) jest motocyklem, który wykracza poza standardowe oczekiwania i osiągi tego typu maszyn i to z olbrzymim nadatkiem. Wraz z pojawianiem się na liczniku przebiegu dodatkowych dziesiątek kilometrów poziom szacunku i podziwu dla tego motocykla wzrasta. W ciągu całego przebiegu 100 tys. km jedynymi niedomaganiem, czy też uszkodzeniem były: - nieszczelne uszczelniacze przedniego zawieszenia (wymiana po 50 tys. km), - uszkodzone mocowanie sprężynki stopki bocznej (spawanie), - nieszczelne połączenie przewodu instalacji chłodzącej (dokręcenie opaski zaciskowej).

Przy okazji ostatniego przeglądu technicznego okazało się, że należy poprawić napięcie pasków rozrządu. Ze względu na niewielkie, lecz zauważalne zużycie rolek napinacza zdecydowałem się na wymianę całego zestawu dwóch pasków oraz obu napinaczy (zgodnie z danymi instrukcji taki zestaw powinien wytrzymać 160 tys. km!).

Honda Valkyrie oprócz swojej niezawodności i powyżej opisanych zalet charakteryzuje się również wysoką odpornością na warunki atmosferyczne, a szczególnie deszcz. Wysoko pod zbiornikiem umieszczone filtry powietrza i moduł zapłonu zapewniają (podobnie jak w motocyklach enduro) dużą odporność na wilgoć i ewentualne inne zanieczyszczenia i zagrożenia. Valec jest pogromcą kolein i to bez względu na obciążenie i prędkość. Pokonuje wszelkie wyzwania na drodze, dumnie prezentując swój styl i z iście jedwabistą pracą silnika, demonstruje monstrualną wolę pokonywania kolejnych tysięcy kilometrów. Doświadczenia i przebiegi egzemplarzy należących do członków VRCC Poland (osiągających nawet 400 000 km przebiegu) wskazują, iż moja Valkyrie będzie mi służyć jeszcze przez co najmniej kolejne 100 000 km.

Wszystkich zainteresowanych innymi ciekawymi danymi dotyczącymi Hondy Valkyrie odsyłam na stronę VRCC Poland: www.valkyrieriders.com.pl - znajdziecie tam dużo ciekawych i szczegółowych informacji o tym wspaniałym, kultowym motocyklu.

HONDA F6C VALKYRIE	DANE TECHNICZNE
SILNIK	.
Typ:	czterosuwowy, chłodzony cieczą
Układ:	sześciocylindrowy, bokser
Rozrząd:	OHC, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	1520 ccm
Srednica x skok tłoka:	71 x 64 mm
Stoień sprężania:	9,8:1
Moc maksymalna:	107 KM (75 kW) przy 6000 obr/min
Moment obrotowy:	132 Nm przy 4250 obr/min
Zasilanie:	sześć gaźników Keihin 28 mm
Smarowanie:	z mokrej miski olejowej
Rozruch:	elektryczny
Alternator:	546 W
Akumulator:	12 V 20 Ah
Zapłon:	CDI
PRZENIESIENIE NAPĘDU	.
Silnik-sprzężenie:	koła ze batą 1,59
Sprzężenie:	wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów:	pieciostopniowa
Przełożenia:	1:2,67; 2:1,72; 3:1,29; 4:1,00; 5:0,81
Napęd tylnego koła:	wał Kardana 2,83
PODWOZIE	.
Rama:	podwójna zamknięta, stalowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe upside-down 45 mm, skok 110 mm
Zawieszenie tylne:	wahacz
Hamulec przedni:	podwójny tarczowy 296 mm, zaciski dwutłoczkowe, pływające
Hamulec tylny:	tarczowy 316 mm, zacisk dwutłoczkowy pływający
Opony przód/tył:	150/80ZR17 / 180/70ZR16
WYMIARY I MASY	.
Długość:	2560 mm
Szerokość:	980 mm
Wysokość:	1185 mm
Wysokość siedzenia:	740 mm
Rozstaw osi:	1690 mm
Minimalny prześwit:	155 mm
Kąt nachylenia ramiączek ramy:	57,8°
Masa pojazdu gotowego do jazdy:	333 kg
Zbiornik paliwa:	20 l
DANE EKSPLOATACYJNE	.
Prędkość maksymalna:	210 km/h
Zużycie paliwa:	6,0-7,5 l/100 km
Przyspieszenia:	0-100 km/h w 3,5 s, 0-160 km/h w 10,0 sek, 0-400 m w 12,1 s (172 km/h)
DANE OBSŁUGOWE	.
Luzy zaworowe:	0,15 mm ssanie, 0,22 mm wydech
Świece zapłonowe:	NGK DPR7EA-9
Olej silnikowy:	10W/40 SG 3,7 l
Olej przekładniowy:	80W 150 ccm
Ciśnienie w oponach:	przód 2,2 bar, tył 2,2-2,5 bar