

[Usporedni test]

Ultimate

Ultimate fight je borba izdržljivosti, snage, okretnosti, ali i tehnike. Upravo onakva kakvu i mi ovdje priželjkujemo. Borba za svaku stotinku, za svaki pedalj staze, a izazivači su jači no ikad. Kawasaki plijeni svojom divljom naravi, Yamaha vitkom linijom, Honda smirenošću, Aprilija talijanskim dizajnom, a Suzuki je stari lisac koji brani titulu. Utrka snova može početi!



Yamaha R1

Aprilia Mille Factory

fight

Kawasaki ZX-10R

Honda CBR 1000 RR

Suzuki GSX-R 1000

Evo nas ponovo na Hramu brzine. Grobnik i proljetna tišina ne otkrivaju kakav se dvoboj ovdje sprema. Pred nama su izazivači u istim Pirelli rukavicama spremni da ovo mirisno jutro pretvore u oblak spaljenih guma. Sprema se borba stoljeća o kojoj maštamo već mjesecima.

Određena su pravila borbe: dvanaest rundi za prvaka u teškoj kategoriji po verziji Superstock, bodovanje od 0-10, rukavice Pirelli Supercorsa: sprijeda SC1 i straga SC2, minimalna zaštitna maska i nema niskih udaraca ispod pojasa.

Izazivači u lijevom kutu: Kawasaki ZX-10R Ninja, Yamaha YZF 1000 R1, Honda CBR 1000 RR Fireblade, Aprilia RSV 1000 R Mile Factory, u napadačkoj formaciji, dok je u desnom kutu branitelj titule u verziji Superstock, Suzuki GSX-R 1000.

Suci, sve iskušani momci, neće imati lak zadatak, jer borci su opet nabrušeni za 2004., željni slave i spremni za borbu na tlu i stand-up fight. Oštro oko i brza ruka djelatelja pravde odlučit će pobjednika na bodove, ako borba u međuvremenu ne bude prekinuta knock downom. Poštenje sudaca branit će aktualni i bivši prvaci Hrvatske i Alpe Adrija Kupa, ali i oni koji to žele biti, sve redom naši stari znanci: Boris Zujčić - Zujo, Loris Valjan - Del Boy, Josip Drmeš - Leteći Karlovčanin, Krešimir Erdec - Kec, Boris Metikoš - Mek i Boris Pušćenik - glavni urednik Moto Pulsa.

Pozdrav boraca na ciljnoj ravnini poredanih rame uz rame i zajednička fotografija za medije označavaju da je sve spremno. Zvuk gonga prekida tišinu i euforično ulazimo u borbu za svaku rundu.



Honda je ukupno korak ispred konkurencije. Podjednako briljira i na cesti i na pisti

Ipak, tehničku rundu pobjeđuje Honda tehničkim nokautom. Progresivni elektronski amortizer upravljača, okrenuti stražnji monoamortizer usidren u okvir s gornje strane, te dva injektora po cilindru daju mu superiornost na ovom području. Pravi GP dragulj homologiran za cestu.

Neki detalji poput radijalnih kliješta i pumpe, ispušnih ventila i leptira na usisu nekad su bili samo plod mašte, a danas je to standardna serijska oprema bez koje bi kupci motocikl okarakterizirali kao zaostalu kantu. Sve ove tehničke detalje smo opširno opisali u pojedinačnim testovima, pa tu nećemo trošiti previše riječi.

DRUGA RUNDA: OPREMA
Prestiz i samo prestiz

Prvo nam u oči upada zlato i sve što njemu slič. Aprilija je po opremi puna do čepa, a o zlatnom Öhlinsovom ovjesu, amortizeru upravljača, karbonskim dodacima, Brembovim kočnicama i OZ naplaticima ne treba više trošiti riječi. Kao odijelo sa skupim potpisom, ali ne i cijenom. Osim toga, tu je i koristan lap timer i poklopac stražnjeg sjedala. Dovoljno za pobjedu u drugoj rundi.

Ostali standardno ugrađuju samo ono što moraju, jer ih konkurencija na to natjera. Tu su LED-diode stražnjeg svjetla, instrumenti koji se razlikuju jedino po boji pozadine, up-side down vilica, slični naplatci identičnih dimenzija i još štošta drugo što ne odskače od standardnih obrazaca. Kawasaki tu jedino malo «koči» s nedostatkom amortizera upravljača, isto onako kako je to radio do sada s pojačanjem stražnje vilice.

Pohvalno: Suzuki je to prvi napravio, Aprilija najkvalitetnije, a Honda najavangardnije.

Kawasaki, također, kao i GSX-R, škrtari na radijalnoj pumpi kočnice, koja će ionako uskoro biti standard bez kojeg se ne može.

Korisno: Aprilia i Kawasaki imaju sustav za smanjenje momenta nakon naglog otpuštanja gasa u visokim okretajima, kako kotač ne bi blokirao.

PRVA RUNDA: TEHNIKA
Šitne pikanterije život znače

Tehnički su svi dobro potkovani. Konceptijski odskače jedino Aprilija sa svoja dva cilindra, a ostalo sve slič kao jaje jajetu. Zapremi na oko 998 ccm, omjer kompresije oko 12:1, dvije bregaste u glavi, 4 ventila po cilindru (Yamaha 5), elektronsko digitalno napajanje, mjenjač s 6 brzina, spojka u ulju, dvogredni aluminijski okvir, up-side down vilica od 43 mm, monoamortizer, radijalna kliješta s 4 klipčića, gume 120/70-17 i 190/50-17, stražnji disk 220 mm i još mnogo zajedničkih detalja. Razlike su samo male, kreativne prirode. Dakle, idealni parametri su već odavno dogovoreni i jedino u čemu se razlikuju su finese ciklistike.

Kut prednje vilice najmanji je na Suzukiju (23,3o), a najveći na Apriliji (24,8o), što teoretski daje najbolju upravljivost upravo Suzi. S

druge strane, predtragom opet prednjači Suzuki sa 91 mm, dok Kawa i Honda imaju 102 mm. Priznajemo, ovi parametri u zbilji djeluju upravo suprotno. To je još jedan dokaz da favoriti na papiru pobjeđuju kao i na sportskoj kladionici - rijetko. Međuosovinskim prednjači Kawasaki s 1.385 mm, koji se iz šlepera pretvorio u biciklič. Aprilia je najduža, kao i po ostalim kotama ciklistike.

R1 fascinira okretnošću i brzim ulaskom u zavoj



Što košta da košta

■ Kako se račun ne radi bez krčmara, a crta se podvlači na kraju, i mi smo ostali malo zatečeni troškovima ovog testa koji je, možemo to reći, najskuplji u povijesti Moto Pula, a vrlo vjerojatno i povijesti oktanskog novinarstva u Hrvatskoj. Naravno, jelo se i pilo, vozilo i drobilo, ali smo na kraju svi ostali čitavi. Ukratko evo grubih troškova:

Gume Pirelli S.c. 5x3.288 kn	16.440
Gorivo 750l x 7,35 kn	5.512
Pista 5 x 260 kn	1.300
Cestarine 1.800 kn	1.800
Promjena guma 10 x 90 kn	900
Noćenje 5 x 2 noći x 220 kn	2.200
Hrana 3 dana x 5 osoba x 150 kn	2.250
Mjerenje snage 5 x 400	2.000



PIRELLI SUPERCORSA SC1 I SC2

Krotitelj snage

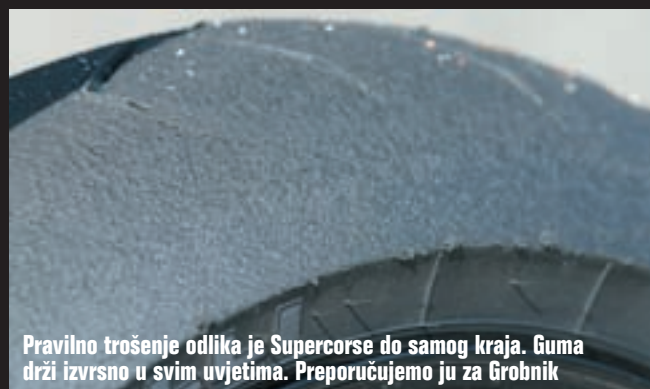
■ Pravila su jasna: iste gume za sve. Supersportske gume, kao i njihovi vlasnici, imaju različita svojstva, karakteristike i grip. S obzirom da su serijske i race gume vrlo različite po osobinama, odabrali smo race varijantu kao jedini mogući odabir za Grobnik. Sve ostalo je povlačenje sudbine za nos. Guma tipa Pirelli Diablo ne bi izdržala toplinska naprezanja grubog asfalta naše piste i vrlo brzo bi počela puštati na snažnijim ubrzanjima, već nakon 6-7 krugova.

Stoga smo za ovu priliku motocikle obukli u Pirelli obuču u varijanti Supercorsa, jer je to idealna guma za Grobnik. Prednja u mješavini SC1 dimenzija 120/70-17 i stražnja SC2 190/55-17 izvrsno su odradile posao. Možete upotrebljavati i varijante SC2 sprijeda i SC3 straga, kao i SC2 za obje gume, sve ovisi o temperaturi staze, ali i o vašim prolaznim vremenima. Ne uzimajte jedino SC1 za stražnju gumu ako vozite ovako snažne i teške motocikle, jer je premekana. Za prednju je to SC3, koja uglavnom služi za treninge i dužinske utrke. Ako se pak odlučite za Metzeler Renn-

sport, koja ima identičnu smjesu i brojčane oznake jer je Pirelli kupio Metzeler, možete birati tvrdoću od RS1, RS2 i RS3. Proizvodi se na istoj proizvodnoj liniji kao i Supercorsa, samo je šara drugačija. Ostale karakteristike su identične.

Profil Supercorse je naglašeno šiljat, kako i priliči race gumama, a to za razliku od serijskih guma osigurava bolju upravljivost i preciznost prednjeg kraja uz povećan grip u samom zavoju. Površina maksimalnog gripa u zavoju je veća, što daje veću sigurnost i odstupanje od zadane putanje. Čvršća je ponajviše na kočenju. S obzirom da su toplinska naprezanja viša u uvjetima na stazi, i sam pritisak zraka trebao bi biti niži od serijske postave, jer se tlak u gumama povećava linearno s porastom temperature. Preporuka proizvođača je da se prednja postavi na 2,1 bara dok bi idealan pritisak za stražnju bio 1,9 bara. Čak i većina konkurentnih proizvoda (Michelin, Bridgestone, Avon, Dunlop) namijenjenih stazi preporučuje upravo ove parametre.

Kako vidimo na slikama, Supercorsa se vrlo ravnomjerno troši u svim fazama nagiba. Vrlo je pouzdana i sitnija popuštanja su unaprijed najavljena. Svi naši test vozači dali su im odličnu ocjenu. To je zasigurno najbolja guma dostupna na našem tržištu. Jedino Michelin Pilot Race mogu im parirati, s obzirom da nema Bridgestonea BT 01 i Dunlopica GP 208 GPA. Vremena na testu bila su uglavnom znatno niža od 1 minute i 40 sekundi, što je respektabilno i za Alpe Adriju. Naši prvaci



Pravilno trošenje odlika je Supercorse do samog kraja. Guma drži izvrsno u svim uvjetima. Preporučujemo ju za Grobnik

Kec i Zujo odvozili su i svoje osobne rekorde na testu, a to još jednom potvrđuje potencijal ovih motocikala, ali i guma. One su za dobar rezultat neobično važne, čak i važnije od par konjskih snaga viška. Izdržljivost guma pokazuje broj kilometara na testu koji se kretao od prijedjenih 325 km za Apriliju do 380 km za Yamahu s jednim parom guma. Naravno, posljednje ovakvog testa gume su za otpis, barem što se rubova stražnje tiče. Iako, sa sredinom bi se moglo opisati još dosta "slavljeničkih krugova", ali to ćemo ostaviti kao xjokerfl za neki od sljedećih moto susreta.

Dakle, ode par guma u jednom danu, a s njima i 3.288 kn, koliko stoji komplet. Skuppektabilno i za Alpe Adriju. Naši prvaci

Stabilnost na brzim zavojima je prednost R1



Zgodno je i da svi motocikli, osim Suzukija koji ovdje pada na testu, imaju kodirani protu-provalni ključ i signalnu bljeskalicu koja upozorava na prekomjerni broj okretaja.

Broj ispuha tu ne bismo brojali, jer je to stvar koncepcije proizvođača.

TREĆA RUNDA: DIZAJN Mister moto

Treća runda završava kako je i počela: neriješeno. Ako želimo mir u kući, bolje da ne otvaramo tu temu. Ipak, moramo reći nekoliko riječi. Mačkasta dvostruka svjetla su postala

pomodni hit koji ne blijedi. Koriste je svi osim originalnog Suzukija. Aprilija djeluje najveće i najimpresivnije, dok je Honda najsićušnija. Nije to stvar samo vjetrobrana, nego i ostalih detalja. Ali, u zbilji i jest tako.

Usisnici zraka polako ali sigurno preuzimaju fokus prema prednjim svjetlima, isto kao i visoko uzdignuti ispuhi nad stražnjim svjetlom. U pogledu središnjeg dijela, ako već moramo vagati, dali bismo minimalnu prednost Kawasakiju zbog konkavnog spremnika goriva i masivnog mat okvira.

Packu moramo dati izboru boja. Ovakva anemičnost i nemaštovitost priliči turer motociklima, ali ne i ekstremnim sportašima o kojima mi danas govorimo. Jasno da je Kawasaki zelen, Suzuki poslovično plavo-bijeli, Honda HRC, a Aprilija racing crna, ali Yamaha, ta tupa siva boja nam nikako ne leži! Malo šara ne bi štetilo niti ostalima. Ovo su još i najbolje boje, kakvih sve ima.

Zanimljivo je koliko su svi uložili truda u izgled i profil ispuha, te u zanimljiva rješenja stražnje vilice koje sve više postaju GP-ovski trokutaste i bananaste.

Aprilija straga izgleda pomalo futuristički, a lijepo su sakrili i pokazivače pravca. Dizajn n

aplataka je također sjajan. Kapa sjedala stoji originalno. Sve je u stilu karbona i natjecateljskog dizajna. Pogledajte samo taj gornji most prednje vilice.

Suzuki djeluje malo spartanski i obično, bez nekih čvrstih detalja. Nije to ništa loše, samo nam nedostaje malo živosti. Kawasaki se pak prvi puta pozabavio dizajnom do detalja i ništa

'Ko maže, taj i vozi

■ Naši motocikli i dalje idu na benzin, barem to tako zovu na benziskim crpkama. Točimo bezolovni zeleni 98 oktana i s njime isprobavamo snagu. Koliko prosječno troše litara na 100 km? Pogledajte tablicu koja sve govori. Iako je ovo manje važan podatak za ovu namjenu motocikala, jer ne može ići ako ne troši, a bitnije je da dobro ide, mjerili smo posebno vožnju na cesti i na pisti. Napomena: cilj je bio što više potrošiti.

	Cesta	Pista
Suzuki	7,28	9,65
Yamaha	7,84	10,43
Honda	8,04	10,44
Aprilia	8,09	9,94
Kawasaki	8,81	9,94

Iako najteža Mille se najlakše obrušava u nagib



Fireblade je pravi izbor za sportske rekreativce: najlakšega je dovesti do limita



nisu ostavili netaknuto. Prekrasan usis, rezervoar, ali ti instrumenti su prejeftini. Yamaha i Honda su izrađene filigranski. Vidi se to na varovima, rubovima oplata i detaljima komandi. Yamaha djeluje najkompliciranije sa širokim prednjim krajem, razvedenim spremnikom i nabijenom stražnjicom. Honda je minimalistička, neupadljiva, ali detaljizirana perfektno. Sve sami epiteti.

Sve u svemu, što god vozili, vi ste faca.

ČETVRTA RUNDA: POLOŽAJ VOZAČA Na leđima divljih zvijeri

Ova runda može biti škakljiva kao i ona prethodna. Nemamo svi isti ukus, niti smo svi isto dugački, a niti smo svi podjednako teški. Kako su naši gostujući test vozači upola manji od našeg standardnog tima, bilo je dosta rasprava o položaju. Kao što vidite na slikama, ne sjede svi jednako.

Uglavnom, položaj vozača je dosta različit, mada to na prvi pogled i ne izgleda tako. Na Apriliji i Yamahi se sjedi najuže, najuži je spremnik goriva, ali je položaj nekako izdužen. Mille zatim zbog nisko i široko postavljenog upravljača dosta opterećuje ruke, kao i noge koje su poprilično zgrčene. Ako ste pak nižeg rasta, zaboravite ovaj dio. Istina, rub spremnika je na oba motocikla od velike pomoći.

Čista suprotnost je GSX-R koji zahtjeva široko razmaknute noge, također zgrčene, ali je vrlo udoban i natprosječno velik. Ovo se prvenstveno odnosi na prednji kraj. Sjedalo je predebelo i premekano za pravi feeling, no, na cesti je to ono za čime čeznemo. Honda je pak nešto sasvim po-

ZX-10R je kratak, vrlo reaktivan i oštre naravi



sebno i onaj tko još nije sjeo na nju ne zna o čemu govorimo. Blizina ruku i nogu ne zna o čemu govorimo. Blizina ruku i nogu je očita, mada ništa nije preopterećeno. Sam ulazak u zavoj ne potencira da se vozač mora malo premjestiti u sjedalu, već za sličan učinak može biti potpuno ukočen. I nakon mnogo kilometara složni smo u jednom: CBR je najsimpatičniji i

najzabavniji u sjedalu. ZX-10R je pak prava mala bomba, po položaju najbliža Hondi i podjednako tako zabavna. Ovo se odnosi na pistu i na gradsku upotrebu.

Na otvorenoj cesti vjerojatni pobjednik je Suzuki, a odmah za petama mu je Aprilia. Moramo napomenuti da nas je ugodnost koman-

Ježičac na vagi

■ Prije borbe, kako to i priliči, svi izazivači moraju na vagu. Kawasaki izlazi uzdignute glave dok Apriliji baš i nije do razgovora. Mjesto radnje je na novobaždarenoj vazi tehničkog pregleda za službene utrke. Motocikli su serijski, pun svih tekućina: ulje, rashladna tekućina i pun spremnik goriva.

	Ukupna težina	Prednja osovina	Stražnja osovina
Kawasaki	198	103	95
Suzuki	200	103	97
Yamaha	204	106	98
Honda	209	110	99
Aprilia	211	108	103



GSX-R je stari lisac kojem bolje leže veće brzine i čisti zavoji





Ima li tko jači?

■ Omiljena tema za razgovor između bikera je tko ima najjači motor. Znamo i to da snaga klade valja, a koji najbolje valja otkrili smo u Moto Tradeu u Karlovcu, na Dyno stolu koji, istina, nema pravi ventilator za simuliranje otpora struji zraka pri višim brzinama, ali osnovni parametri su mjerodavni. Postavke su poštene za sve: iste gume Pirelli Supercorsa poderane do bola - što je važno zbog istog otpora kotrljanja i promjera gume, isti tlak i temperatura zraka - mjerili smo tri mjerenja za svaki motor unutar dva sata, i naravno isti majstor koji zna što radi. Podaci se odnose na parametre na kotaču. Rezultat: bitno različit od deklariranih podataka. Iznenađenje? Uvijek ga ima.

	Okretni moment (Kgm)	Snaga (KS)
Yamaha	146,91	9,58
Kawasaki	143,43	9,50
Honda	141,46	10,50
Suzuki	141,07	10,50
Aprilia	118,45	9,41



di RSV-a ugodno iznenadila s obzirom na znatno grublje prethodnike. Možda je jedino Kawa donekle očvrstnula na spojici.

PETA RUNDA: PERFORMANSE Iz petnih žila

Ukupne performanse su zastrašujuće. I to posebno iznad 200 km/h. Došli smo do granice većine vozača. Sam motocikl može još. Po snazi prednjači R1, iako Kawasaki deklarira najviše. Ima tu i razlike od motora do motora istog proizvođača, no oni na našem testu su uzdigli Yamahu. R1 voli visoke okretaje, skoro 3000 okretaja više od Hondi, i sam način razvijanja snage je drukčiji. Potrebno ga je vrtjeti. Na srednjim okretajima pomalo plah, od 8000 okretaja pokazuje pravu snagu. Uglavnom je raspored snage prilagođeniji natjecateljima i zahtjevnijim vozačima koji više vole mijenjati brzine. Na granici maksimalne snage nije izražen jak pad performansi ubrzanja.

Kawasaki je najbliži Yamahi po karakteru, uz iznimku da mnogo prije, već oko 6000 ok-



Položaj je izdužen, opterećen na rukama ali zato odličan za pistu



Josip Drmeš

■ Ovi motocikli su snažniji nego moj Ducati s kojim sam obarao rekorde. Kawasaki i Yamaha su toliko jaki da na izlasku na ravnice nikako nisam uspijevao držati gas potpuno otvoren. Možda i nisam baš u najboljoj formi, ali ovi motocikli su izuzetno brzi.

■ **Honda** je najuravnoteženija i svaki dobar vozač će iz nje izvući najviše koristi. Podnaša pogreške, ide od malih okretaja i penje se ravnomjerno. Istina, malo je slabija od R1 i ZX-10. Amortizacija je malo premekana ali dobra, a tu je i izvrstan amortizer upravljača.

■ **Kawasaki** je drugi ali samo za sportsku vožnju. Vrlo borben i kratak motocikl sa kvalitetnim rasporedom snage. Ovo je motocikl za sportaša sa iskustvom. Ovjes je čak i premekan za pistu kao uostalom i kod svih konkurenata. Ali, jasno, da podesimo set-up za pistu bilo bi to katastrofalno za cestu. Kočnice su snažne, mada dosta neugodne na skliskoj podlozi. Spojka mi ne leži kako treba.

■ U **Yamahu** sam se prvo razočarao jer mi nije legla na stazi ali bih ju za cestu pohvalio. Ima previše široki raspon snage koji nije dostupan svim vozačima. Upravljivost, naprotiv, izvrsna. Na velikim brzinama stabilna i što si brži ona je sigurnija.

■ **Suzuki** je standardno dobar ali ništa više od četvrtog mjesta. Orijentiran je za cestu i duže pruge. Pošto je dugačak zaostaje za ZX-10 na naglim kočenjima i brzim rušenjima u zavoj. Na cesti je uz rame Hondi. Kočenje bi moglo i sigurnije, ali u globalu dosta dobro.

■ **Aprilia** je definitivno najlakša za voziti, mislim najlakše se spušta brzo u zavoj. Yamaha je ljepša za vožnju, ali Mille ipak brže pada u zavoj mada za dužu vožnju ima neugodan položaj. Začuđuju vibracije na kočenju pri velikim brzinama, iako je ukupna snaga kočenja dobra. Snaga agregata je ujednačena, ali nedovoljna.

ŠESTA RUNDA: DINAMIKA NA STAZI Ljuljaj me nježno, polako

Ovo je runda za koju su ovi motocikli i stvoreni. Moramo napomenuti da bi se prije konačne odluke na motociklima još moglo puno raditi i donositi različite zaključke. Totalno prilagođavanje set up-a svima, koje je od presudne važnosti za konačnu ocjenu, nemoguće je jer su naši test vozači ekstremnih dimenzija i kilaže. Ipak, imamo vrlo jasnu globalnu sliku.

Da bismo vam dočarali kako to izgleda na stazi, pozvat ćemo vas da sjednete s nama u sjedalo i zamislite jedan krug po Grobniku. Svi su motocikli poredani na ciljnoj ravnini, spremni za start. Pali se zeleno svjetlo i urlik iz motora nadglasava i avionske motore s obližnje piste. Kawasaki je na zadnjem kotaču i teško može pokazati sav svoj talent. Suzuki je poveo jer u niskim okretajima nema premca. Uz to mu malo duža ciklistika omogućava pravilan start. Slično je i s Hondom, koja mu je uz sam bok. Yamaha dobro kreće, ali kao i Kawasaki ima problema s propinjanjem kada okretaji prijeđu magičnih 10000. Gube se značajne stotine. Aprilia to iskorištava i prati ritam, ali samo dok druga ne uhvati zamah, a onda Japanci nezaustavljivo bježe.

retaja, počne vući kako treba. Nabiranje okretaja ide glatko, a maksimalna brzina je za 10-tak kilometara veća nego kod konkurencije. U ubrzanjima do 200 km/h ZX-10R bježi konkurentima desetinku, iako su do stotke svi poravnati.

Čista suprotnost je Honda s brzim dostizanjem okretaja i iznenađujućom lakoćom prograde limitatora. Puna je na svim okretajima, a to potvrđuje i najveći okretni moment. Nema nikakvih oscilacija u isporuci snage stoga i je najfriendly motocikl na testu.

Suzuki obara protivnike elastičnošću i pokazuje da je još uvijek u top formi. Iz niskih poteže prvi, čvrsto se drži u sredini, no, viši okretaji otkrivaju da se čeka novi agregat. U ubrzanjima ne zaostaje ni dlaku.

Iako je Aprilija najjači dvocilindraš, nema šanse u usporedbi s japanskom četvorkom. Ova runda je za nju nokaut. Razvijanje snage je linearno, vuče svojski, ponajviše na srednjim režimima, ali joj fali zraka i okretaja blizu maksimalne snage. Na ubrzanjima i elastičnosti nema nikakve šanse, jedino krajnja brzina je u okviru klase. Brzinomjer joj najmanje laže, na ravno na više.



Kawasaki ispoljava snagu brutalno a ispućavanje iz zavoja je urnebesno



Ulaz u prvi zavoj i kočenje u nagibu su detalji na kojima se dobiva bitka. Aprilija je vrlo sigurna, kao i Honda. Mali stisak jednog prsta i kočenje je snažno. Kawasaki koči brutalno, ponekad stražnji kraj želi u zrak, ali hvala novom sustavu spojki koja to ne dopušta. Yamaha je također sigurna, vrlo brza, ali traži predah nakon kočenja da se malo smiri prije obrušavanja u zavoj.

Kod otvaranja gasa Kawasaki i Yamaha ponovo ne uspijevaju priljubiti prednji kotač uz pistu. Oko brda Suzuki ima problema s ulazom jer je malo nespretniji, a onda dolazi četvorka, par neravnina i GSX-R odlazi kao ispaljen iz topa. Honda ga prati u stopu i guta neravnine poput pegle. Aprilija nakon početnog gubitka ubrzanja ovdje malo hvata priključak, jer maksimalna snaga ne dolazi do izražaja, a fini ovjes guta neravnine kao da ne postoje. Na ZX-10R nas ovdje obuzima strah, motocikl je nategnut, a snage još ima dovoljno, no, ne usudimo se otvoriti do kraja.

Pohvalno: kočenje u zavoju bez uznemiravanja ciklistike

Hondi leže i brzi i kratki zavoji, šikane, otvoreni i zatvoreni zavoji - jednostavno savršen balans



Ulazak u Riječki zavoj svi odrađuju kvalitetno. Možda Honda i Aprilija najuže, ali ništa bitno. U Riječkom se ne dobivaju bitke, a važan je samo topovski izlaz. Tu na scenu dolaze Suzuki i Kawasaki koji su ispaljeni kao iz topa. Yamaha čeka svoje okretaje, a Mille je još jednom na koljenima. Ovo je mjesto gdje se ispituje hvatljivost guma na otvaranju, a tu Pirelli ima što pokazati. Čak i kada klizi, klizi sa stilom. Vrlo rafinirano i upotrebljivo.

Dolazimo do šikane, testa upravljivosti. Kawa briljantno, Suzuki površno. Ostali kao jaje jajetu. Suzuki je malo glomazniji na prednjem kraju, pa je to nedostatak, dok Honda ima taj famozni amortizer koji znatno otežava podizanje motocikla iz nagiba.

Za ulazak u rupu je bitan prednji ovjes i donikle modulabilnost kočnica, kako se ne bi suviše širila putanja. Tu bi Suzuki i Yamaha mogli dati malo više. Nizanje zavoja koji slijede svi motocikli izvide kirurškom preciznošću, dokazujući da su ipak borci nove generacije.

Na izlazu iz rupe, dok je motocikl još položen i zavoji se otvaraju, treba imati potpuno otvoren gas. Ovdje je bitna sigurnost i mirna ciklistika na brzim zavojima. Najnemirniji je ZX-10, zatim R1, pa onda ostali. Aprilia i Suzuki ovdje imaju prednost jer su odlični na srednjim režimima, kada okretaji još nisu uzeli maha. A onda pravac i ispucavanje sirove snage. Moramo priznati da su Japanci vrlo uigrani u ovoj fazi. Razvijanje snage od preko 140 KS je vrlo impresivno.

Kočenje prije Zagrebačkog zavoja i Yamaha je na prednjem. Suzuki je vrlo siguran što se tiče uznemiravanja stražnjeg kraja, iako je kočnica produljila svoj hod. Ostali su standardno dobri. Zagrebački je malo kombiniran zavoj, vrlo zahtjevan jer slijedi najveća ravnica. Greška se penalizira kroz cijelu ravnicu. Honda ulazi tako da se vozač ne treba niti micati sa sjedala. Suzukija malo treba povući prema dolje, a Aprilija stoji kao da je ukopana. Kawasaki je siguran na najužem dijelu, ali kad se počne otvarati zavoj u drugom dijelu, treba ga svojski držati kako bi se moglo otvoriti do kraja. Aprilija

radi kirurški precizno do prvih Boxova, a tada joj nedostaje konja. Honda je tih i samo zujanje kotrljanja lanca ne otkrivaju sva ta silna ubrzanja. Čak ni vozač nema taj osjećaj strahopoštovanja. Suzukijev usis riče iz petnih žila, ubrzanja su stravična, ali je do sada već previše izgubio.

Prolazak Japanaca kroz ciljnu ravninu je u jednoj sekundi, dugoj kao vječnost. Honda prva siječe snop senzora, Yamaha je druga, Kawasaki treći, a Suza četvrta. Aprilija odmah bruji njima za vrat, ali to nije dovoljno.

SEDMA RUNDA: CESTOVNA VOŽNJA Idemo na more

Ovaj dio testa ostao je malo po strani, iako neopravdano. Ovo su homologirani cestovni motocikli za vožnju s tablicama. Dakle, za svakodnevnu upotrebu, jer mnogi od nas teško da si mogu priuštiti dva motocikla. To su naši stalni suputnici i u gradu i na cesti, služe nam za namjene od posla do izleta na more, a natjecateljska staza samo je rijetka prilika za ispućavanje adrenalina.

Počnimo od gubitnika. A to je definitivno ZX-10R. Za vožnju ovim motociklom trebate biti napeti i stalno usredotočeni na vožnju jer neopreznost može biti skupo plaćena. Opuštena vožnja donijet će vam samo nemiranu ciklistiku jer je Kawasaki izvanredno brutalan u pokazivanju svojih osobina. Na gas reagira trenutno ne dajući ovjesu niti malo predaha. Na višim brzinama ovo je još izraženije, a voziti ga mogu samo višegodišnji vozači. Čak će i njima utjerati strah u kosti i teško će iskoristiti djelić onoga što ovaj Kawasaki pruža. Prije svega, osjećaju se brutalna snaga, mali međuosovinski razmak i agresivne kočnice. Dakle, sve ono što ne bi trebalo krasiti motocikl za ugodna putovanja. S druge strane, ako ste malo aktivniji u sjedalu i ako se prsima dovoljno približite spremniku goriva, osjetit ćete nevjerovatnu kompaktnost, a tempo vožnje može biti udvostručen. Vjetrobran je mali, bolje reći nedovoljan, jer je na autocesti ovo najbrži motocikl. Tvrdi podešen ovjes ne pridonosi baš stabilnosti u dugim zavojima, cijeli motocikl snaž-



Loris Valjan

■ **Honda** je moj broj 1. Razvijanje snage je gotovo savršeno, a zbog velike snage u niskim okretajima brzo dolazi u blokadu. Mjenjač je malo tvrdi, pa ga treba pričekati, ali zato su prijenosni odnosi idealni za Grobnik. Velikoj stabilnosti pridonosi amortizer upravljača. Na dugim zavojima je mirna, dok bi je za kraće trebalo otvrdnut. Motocikl je težak, ali to se u vožnji uopće ne osjeća. Geometrija je savršena, te jako dobro zatvara zavoje. Amortizacija se može ukrotiti, mada za bržu vožnju treba tvrdi ovjes.

■ **Suzuki** je moj favorit broj 2. Strašno puno konja na svim okretajima, a ubrzanja su čak i prejaka. Jedino motocikl treba malo jače stisnuti rukama. U globalu jako miran, ne prebrz u šikanama, a kočnica malo otvara na dugim zavojima. Prednja vilica radi znatno bolje od stražnjeg amortizera. Kočnice su doživjele veliko poboljšanje, no još bi moglo biti i bolje.

■ Treća **R1** je za cestu O.K., ali za pistu još treba puno raditi na njoj da bi to bilo to. Zastavljanje je izvrsno po svim parametrima, ali ubrzanje je vrlo loše u niskim okretajima, a onda iznad 10000 okretaja: šut. Treba vremena da nabere tih nezamislivih 15500 okretaja. Zbog neravnomjerne raspodjele snage je i malo naporan. Mijenjanje brzina je glatko, spojka je dobra, ali očit je preveliki razmak među brzinama. U zavoju je mirna i precizna, a zaista bi dobro došao kvalitetan amortizer upravljača. Vrlo je okretna i u kraćim zavojima. Prednji ovjes je mekan i ima kratki hod za pistu.

■ **Aprilija** je odlična za vožnju bez opterećenja. Ravnomjeran raspored snage tome ide u prilog, ali fali konja u odnosu na Japance. Vibracija na moje čuđenje nema. Mjenjač je grub, ali precizan. Spojka malo poskakuje kotač u naglom mijenjanju na niže. Stabilnost je savršenstvo, ponajviše na dugim zavojima. Raspored težine i amortizacija su odlični. Kočnice odlično reagiraju kod slabijeg kočenja, a kod naglijeg uznemiravaju motor.

■ **S Kawasakiem** sam malo razočaran. Snage ima, ali druge stvari ..., prilično loše. Kočnica snažno vibrira, kao i uglavnom cijeli motocikl. Vrlo je nemiran i lakoća upravljanja može se okarakterizirati ovako: treba držati! Na kočenju malo otvara zavoj, ali to se može sigurno riješiti spuštanjem za, recimo, 10 mm. Ovjes ne upija dobro, pa uznemiri cijeli motocikl. S amortizacijom bi se trebalo malo poigrati da bi se vozilo brzo. Prijenos ima zadnje tri brzine blizu, što je odlično.



no poskakuje. Upravljač ima tendenciju poskakivanja i slabog osjeta sa stanjem na cesti. Razvijanje snage je ono što će vas svakako impresionirati.

Aprilia i Yamaha dijele treće mjesto. Krenimo od R1. Izduženiji i uži položaj pogoduje aerodinamici. Naleti vjetra nisu izraženi u tolikoj mjeri jer ih Yamaha uzorno siječe. Ugodnom osjećaju pridonose relativno niski oslonci za noge i dobro odabran odnos mjera trokuta ruke-sjedalo-noge. Motor je bučan, a na srednjim okretajima i vibrira. Najgore od svega je prošao suputnik, tu nema kompromisa, a to je i poslovično za R1. Reagiranje na gas je postupno i treba se navići na onih 2000 okretaja više. Kad se dovoljno upoznate s njim, uživanje može početi. Ovjes radi vrlo sinkronizirano i kad poskoči na grubljoj neravnini, slijetanje je uvijek sigurno na oba kotača, bez uzne miravanja ciklistike. Uglavnom se ništa ne događa iznenadno i sve je predvidljivo. Kočnica reagira blago, a kad se snažnije stisne stražnji kotač, ima tendenciju uzdizanja. Ni ubrzanja

niti kočenja ne proširuju putanju. Vožnja je vrlo skladna.

Aprilia je vrlo slična Yamahi po voznim osobinama, iako malo udobnija. Prva pomisao će vam biti da brzo silazi u nagib, još dok i niste pripremljeni na ovu lakoću, s obzirom da je ovo najteži motocikl na testu. Ono što smo rekli za snagu, ovdje ne stoji. Potpuno prati Japance koji ne mogu iskoristiti svoje apetite. Aprilija to može vrlo nježno i uzorno, jer raspon njezine najbolje iskoristivosti prema broju okretaja je upravo realna primjena na cesti. Namještanje za ulazak u zavoj je sinkroniziran i motocikl nikad ne poskakuje. Dva cilindra mogu biti itekako ugodna i šarmantna za upotrebu, a to od svih dvo-

cilindraša najbolje pokazuje upravo Mille. Upravljač je najšire otvoren i to znatno olakšava manevre. Na dužim pravcima jasno je da dvocilindraš gubi utrku i što je ravnica duža, to Mille više zaostaje. Šteta, ovako ovaj sjajan ovjes ostaje samo donekle iskorišten. Prednost RSV-a je i vožnja udvoje kada ukupne karakteristike ne odstupaju bitno od samostalne vožnje, ustvari motocikl se neznatno uvija, zanosi i zaokružuje putanju. Pohva-





Boris Zujic

■ **CBR** ostavlja najcjelovitiji dojam za vožnju stazom. Na položaj vozača se treba naviknuti, a poslije R1 je najmanje zahtjevan. Prijenos je malo predug za moj ukus. Spojka je ugodna, a mijenjanje brzina je bučno, ali precizno. Kočnice i gume Supercorsa su za čistu desetku. Razvijanje snage je pravilno oštro, a ponekad se primijete i rupe.

■ **Yamaha** je motocikl koji ni po ničemu ne zaostaje za konkurencijom, ali ni po čemu niti ne odskoče. Vrlo je ugodan, a jedina mana je što ga treba vrtjeti. Mjenjač

mu je najtiši. Najviše od sebe daje na okretnosti i položaju vozača, što mu i donosi drugo mjesto.

■ **GSX-R** je brži nego se to čini na prvi pogled. Iako je izašao prošle godine, sasvim se ravnopravno bori s konkurencijom. Na ubrzanju upravljač ostaje u zraku, a prednost je i krajnja brzina. Premekano sjedalo gubi siguran kontakt sa podlogom, kao i kočnice koje bi mogle i bolje. Vrlo je siguran na dužim zavojima, kada daje optimalnu sigurnost vozaču.

■ **Ninja** je zadnji Japanac. Vrlo brutalan, jer ovjes i ci-

klistika ne prate veliku snagu. Zsigurno najjače ubrzanje na testu. To mu daje i osjećaj vrlo nemirne ciklistike, kako na ravnom, tako i na dužim zavojima, kada gas treba biti otvoren do kraja. Malo je trenutaka za predah.

■ **Aprili** je motocikl koji se po mnogočemu razlikuje od ostalih. Vozi se najlakše i volio bih je probati s 20-tak konja više. Kočnica neugodno trese, dok su ostale vibracije mnogo manje nego na staroj verziji. Putanja se korigira bez problema, a u zavoj se najlakše ruši.

lit ćemo mjenjač i spojku koji su najzad na razini jake konkurencije.

Suzuki se na cesti pokazao pripadnikom stare škole. Ima vrlo ujednačen rad svih komponenti. Voziti ga mogu skoro i početnici, a razlog je jednostavan: monstroznu snagu vrlo lako prenosi na cestu. Uzorno je stabilan i na izlascima na pravac i na autocestama. Problema nema, čak ni sa suvozačem. Ni neravnine nisu problem. Aerodinamika je uz Apriliju najbolja u klasi. Jedini nedostatak je što zahtjeva malo više snage vozača prilikom spuštanja i dizanja iz nagiba. Ovo je uglavnom traženje dlake u jajetu. Sjedalo je najudobnije i općenito je GSX-R motocikl koji najlakše i najbezbolnije guta kilometre. Osim toga, troši najmanje goriva, a međuubrzanja su mu među najboljima.

Fireblade u ovoj rundi dijeli pobjedu sa Suzukijem. Karakteristike su gotovo identične: nevjerojatna mirnoća i lakoća postizanja visokih putnih brzina. Iznenađenja ovdje ne postoje. Već pri prvom dodiru s motociklom vidi se da je ovo najmanji motocikl, što je zasluga kratkog rezervoara i izraženog položaja tijela prema naprijed. Ovo se ne odnosi samo na ramena, nego na cijelo tijelo. Upravo je nevjerojatno koliko je CBR prijateljski raspoložen. Već kod prvih metara imamo dojam kao da smo oduvijek na njemu. Takve karakteristike nema niti jedan konkurent. Tomu pridonose i mjenjač i spojka koji su u vrhunskoj formi. Promjene su glatke i precizne, a nameću se jednostavno same. Motocikl je vrlo dosljedan u svojoj putanji i u tom pogledu imamo samo pohvale. Buka je najmanja, kako iz ispuha, tako i iz samog motora. Zaštita od vjetra je malo slabija nego kod konkurenata. U gradskoj upotrebi je uz Kawasaki najlakši za upotrebu.

Kawasaki pobjeđu Apriliju, ali ne ciklistikom nego sirovom snagom



OSMA RUNDA: KOČNICE Daj, uspori malo

Koliko god je bitno da motocikl ide, možda je još bitnije da i staje. Kočnice su jedan rijetki segment na koji nemamo primjedbi. Bar ne ozbiljnih. Radijalna klijesta i uglavnom radijalna pumpa na prednjem kraju daju optimalni učinak, ako ne i natjecateljski. Snaga kočenja je vrlo snažna kod svih boraca, no, do krajnjeg učinka se dolazi na različite načine.

Opet nam se najviše dopala Honda. Njena snaga i ponajviše sam osjećaj za intenzitet su izvrsni. Čak je i malo onih koji mogu iskoristiti sav taj potencijal.

Odmah za njom je Aprilija po snazi i modulabilnosti, mada prednji dio hoda amortizera nije najbolje usuglašen s kočnicom. Ovdje itekako imaju utjecaja položaj i težina samog vozača. Kawasaki je brutalan i kada dinamika vožnje dostiže svoje limite, osjećaj za fino doziranje uglavnom izostaje. Čim se i pomisli na kočenje, diskovi zagrizu svom silinom i ukopaju prednji kraj. Stoga svakako treba opreza.

Yamaha je pak suprotnost: za ozbiljno zaustavljanje potreban je i ozbiljan angažman ruke. Nije uvijek moguće snažno kočenje s jednim prstom na ručici. No, krajnja snaga je izvrsna, a stražnji kotač lako bi mogao biti i u zraku.

Suzuki nam se učinio možda najslabijim kod kočenja. Istina, ciklistika ga jako dobro prati, tako da nema nikakvih problema. Mala odstupanja ručice zbog zagrijavanja ulja su jedva primjetna, ali to kod konkurencije nije



Nema pravog gubitnika jer svi motocikli daju puno, mnogo više nego na zadnjem usporednom testu



slučaj. Možemo samo ukupno konstatirati da - iako postoje neke sitnije razlike - prednje kočnice ukupno mogu dobiti odličnu ocjenu.

Stražnja kočnica se na ovim motociklima rijetko koristi. Na pisti nikad, na cesti ovisno o stilu vožnje. Mi smo mišljenja da ju ne treba dirati ako je vozač sam na motociklu, jer samo uznemiruje balans stražnjeg kraja i produljuje vrijeme za kvalitetno upuštanje u zavoj. Udvoje može biti od velike pomoći. Racing motocikli su orijentirani na prednju osovinu samim rasporedom težine, koja se rapidno povećava u korist prednje osovine što je kočenje intenzivnije. Samo kočenje motora na stražnjoj gumi većina natjecatelja smatra dovoljnim.

**DEVETA RUNDA:
UDOBNOST ZA SUPUTNIKA
Dame biraju**

Kad bi one birale svog favorita, sav ovaj naš trud pao bi u vodu, jer mjerila su druga, a zahtjevi posve različiti. Ipak, jednu rundu i one

dobivaju, jer prvo pravilo glasi: nikad ne podcjenjuj žene.

Dakle, da dame biraju, svi bismo mi vozili Suzukije. Najmekše sjedalo, zanimljiva boja, najniži oslonci, izvrsna aerodinamika, a i rezervoar nije daleko. Ovjes će samo goditi stražnjici i to će biti dovoljno.

Aprilija je odmah tu negdje. Mjesta je dovoljno, sjedalo natprosječno, a vibracije mnogo manje nego bi se to unaprijed dalo zaključiti. Jedino su oslonci karakteristično visoko. Serijski poklopac sjedala daje naslutiti da je suvozač i ovdje građanin drugog reda.

Ostali podjednako: ak' se baš mora.

Honda je vrlo kratka, a amortizeri Kawe i R1 kao da su na odmoru. Žuljaju, nabijaju, poskakuju i suvozač često završi na leđima vozača. Osim toga, strujanje zraka oko glave nikako da stane. Sjedala su tvrda i neudobna, malo uska malo kratka, sve u svemu: lošije ne možeo. Je-



CBR i R1: otvorena borba za prvo mjesto do posljednjeg zavoja

Suzuki i dalje najbolji u ubrzanjima sa srednjih režima: toliko o godinama



dino Harley-ev hard tail je lošiji izbor. Minus na račun ZX-10R je zbog visoko podignutih oslonaca koji su platili danak estetici i visokom ispuhu. Muškarcu srednje građe mogla bi koljena zapinjati za uši. Pete često ostave otisak na užarenom ispuhu. Niti izražen rub spremnika nije idealan jer reže dlanove njezinih ručica suvozačice.

Yamaha nema tih problema oko ispuha, ali ima drugih: rep motocikla je tako širok, da će ako želite imati noge na osloncima, šiljate bočne oplate neugodno žuljati zglobove suvozača. A to je vrlo iritantno. Čovjek na kratkim relacijama stisne zube, ali putovanja ostavljaju gorak okus. Sjedalo na R1 je kritično tanko i tvrdo.

U ovoj rundi padaju svi osim Suzukija i morat će dogodine na popravni.

DESETA RUNDA: FINANCIJE Lova je lova

Želje su često jedno, a mogućnosti drugo. Premda, krediti rješavaju i ovo drugo. Jedini u cjenovnom razredu ispod «stotke» je Kawasaki. On je i najbolja kupovina, ponajviše na početku sezone, kad je cijena bila i 93000 kn. Nudi zaista pregršt uzbuđenja i adrenalina za te novce. Završna obrada mu je znatno poboljšana i vrijedi svaku kunu.

CBR, R1 i GSX-R stoje identično, 104.000 kn, pa tu može birati srce, a kad ono zaigra, sve je moguće. Zanimljivo je i kako je Suzuki na-

jednom pojeftinilo dolaskom novog uvoznika. Cijene konkurenata su poravnate, baš kao i u Europi, kamo i težimo. Jedino ZX-10R ozbiljno odskače. Prodajni minus Hondi je kasan dolazak na tržište, tek ovih dana.

Najjeftinija u Europi, ovdje u Hrvatskoj, je RSV Mille Factory koja cijenu od 110000 kn opravdava skupom opremom kojom je i pobijedio u drugoj rundi. Ako ste pak tek povremeni posjetitelj Grobnika, možete se zadovoljiti i sa Mille R za 99979 kn. Sve je stvar opreme i potpisa. Ovdje uglavnom prevagne odluka: dva ili četiri cilindra. U svakom slučaju, na dobitku ste.

Ovaj puta nismo uzeli u obzir cijene dijelova i servisa, iz jednostavnog razloga: zaboravili smo. Drugi put.

JEDANAESTA RUNDA: RIJEČ PRVAKA Oštro pero znalaca

Trkači su često neshvaćeni umjetnici koji imaju neka svoja posebna mjerila i pravila. Mada su ponekad čudni, nekad brzi nekad spori, oni su ipak naši idoli. Niti ovaj test ne bi bio toliko objektivan da nismo tražili riječ stručnjaka, više mišljenja i otkrili kako to izgleda u očima profesionalaca. A to su trenutno najbrže oči u Hrvatskoj. Brže od njih nemamo, a evo i kratkog predstavljanja test vozača: Joža - iako na odlasku, još je uvijek službeni hrvatski rekorder Grobnika, višestruki prvak AA i PH; Kec - aktualni prvak i trenutno vodeći u Prvenstvu Hrvatske; Zujo - višestruki prvak Moto Hapeninga i prvi pratitelj Keca u klasi Stock za PH; Loris - trenutno najbrži Hrvat koji jedini ove godine brani naše boje na Prvenstvu Europe. Tu je i standardni test team Moto Pulsa: 2 x Boris. Naravno da se niti njihove priče i teorije ne podudaraju



Boris Metikoš

■ **Honda** je na stazi najkompletniji motocikl. Snažan, brz i precizan. Donekle smeta futuristički amortizer upravljača jer je težak na prebacivanju. Kočnice vrlo snažne i kočice čak i jače od željenog stiska. CBR 1000 ima malo lošiju krivulju od Suzukija, ali i dalje je uzorno fluidan. Posjeduje najmekši i najprecizniji mjenjač. Stabilnost u zavoju, preciznost ulaska u zavoj i lakoća upravljanja je za desetku. Vibracija nema. Pri kočenjima, poslije Aprilije, najmanje širi putanju.

■ **ZX-10R** je malo nemiran kod prebacivanja težine, ima najslabiju vjetrobransku zaštitu, a prednja kočnica je prezahvatljiva, ponekad i tresce. Osim toga, najbučniji je i nemirno radi. Zato je s druge strane razvijanje snage zastrašujuće. Vrlo je kratak i točno prati zadanu putanju. Mjenjač je tvrd, ali precizan.

■ **Yamaha** je također bučna. Ima veliku rupu na srednje-niskim okretajima, ali na visokim ubrza i bolje od Suzukija i Hondi. Kočnice najbolje podešene, kao i stabilnost po svim parametrima.

■ **Suzukijeva** krivulja snage je vrlo jednolična, bez i malo trzaja. Maksimalna brzina je na ciljnoj ravlini, uz Hondu, najveća koju sam postigao. Prijenosi su možda malo dugi za stazu. Spojka je lošije podešena jer hvata tek na kraju. Lakoća upravljanja je mali minus i zahtjeva angažman vozača, prednji kraj je nešto teži, pa je najsporiji kod prijenosa težine. Glavne prednosti su mu aerodinamika, krivulja snage, te položaj vozača za one višeg stasa.

■ **Aprilija** je pak potpuno drugačija i zahtjeva specifičnu tehniku vožnje. Agregat je znatno skromniji u isporuci snage, ali zato motocikl nevjerojatno brzo ulazi u zavoj. Kočenje u zavoju je moguće vrlo duboko, a putanja ostaje uvijek uska. Spojka je tvrđa nego kod ostalih.





u baš svemu, ali kako narod kaže: koliko ljudi toliko čudi. Pa pročitajte što kažu o našim boricima u akciji (okviri).

DVANAESTA RUNDA: ZAKLJUČAK I to je kraj

Što kažu suci: Pobjeda na bodove!
Fireblade je br. 1 za 2004. godinu. Honda pobire lovorike. Iako spada u zlatnu sredinu po

snazi, CBR je toliko dobro izbalansiran motocikl da ostavlja prisutne bez riječi. Jednostavno briljira na svim područjima. Snaga je ravnomjerno spuštena na asfalt, a da toga nismo niti svjesni. Sve je nekako mirno, blago, bez stresa, ali vraški brzo. Osim toga, najzabavniji položaj napraviti će i od prosječnog vozača znalca. Prašta greške i mi ćemo mu oprostiti ovu pobjedu na bodove.

R1 je također bez mana. Ni u čemu ne odskaače, ali nigdje niti ne gubi. Uvijek je tu negdje u prvom redu. Karakter agregata je bitno drukčiji, ali samo dok navika ne automatizira stvari i kretnje vozača. Vrlo uzak i natjecateljski položaj uz izvrsne performanse čovjeka uvijek nanovo tjeraju da traži još. Morat će pričekati još koju godinu, jer ovo je godina Honde.





Solidna amortizacija za pistu i velika snaga u gornjim režimima zaslužni su za Yamahino drugo mjesto

Kawasaki je definitivno Best Buy jer za te novce još nismo vozili toliko konja. Bitku gubi na sinkroniziranosti, iako su mu sve tehničke karakteristike vrhunske. Ima tu još puno mjesta za dotjerivanje i "uštelavanje" za vožnju stazom, ali za to treba vremena i strpljenja. Tada bi se i ovo treće mjesto moglo popeti za koju stepenicu više. Trkači će izvući znatno više iz njega nego obični vozači, jer za tako nemirnu narav treba imati veliko srce, stisnuti se uz motocikl i rasteretiti ruke. Svakako možda i najveći potencijal za utrke. Sam osjećaj za upravljačem sugerira da ima još desetak konja viška. Tko ga ukroti, taj je znalac.

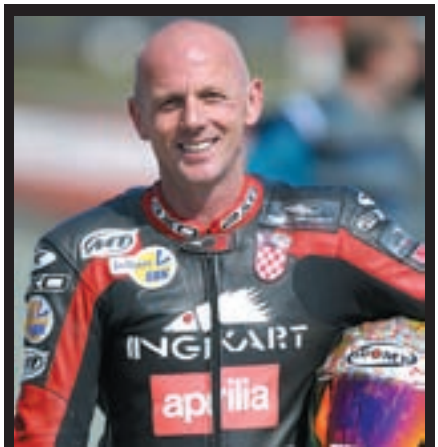
Suzuki nepravedno gubi. Toliko je odskakao prije dvije godine, da smo pomislili da će tu ostati vječno. Izvrsna stabilnost, "najpunija" snaga, vrlo čiste performanse, ali koja kila previše sprijeda kočice. Tu su i godine, no, stari lisac vam sigurno neće dati da mu pobjegnete, ma što god jahali. Malo više snage vozača, preciznija tehnika vožnje i sigurna ruka mogli bi dati i pobjednika, ba-

rem kada se gleda štoperica. Ovako, naši test vozači su odlučili: Suzuki je četvrti.

Najskuplji i izvanredno kontrolabilan motocikl posustaje samo iz jednog razloga: maksimalnom snagom ne može parirati japanskom četvercu. I bez obzira na genijalan karakter motora, fenomenalnu voznost, šarm, ljepotu i izvrsnu ciklistiku, Japanci na pravcu sve nadoknađuju i pobjeđuju. I što je više pravaca, to bespomoćniji postaje Talijan. Srećom, nije sve u snazi i nisu svi Valentino Rossi! ■



U cestovnoj vožnji ovi se motocikli ne mogu adekvatno iskoristiti, možda samo osjetiti djelić sportskih užitaka



Krešimir Erdec

■ Zbroj ocjena ne treba dati favorita, jer su svi testirani motocikli izuzetno dobri, već bi nam samo trebao dati smjernice o pojedinim karakteristikama i razlikama. Nema najboljeg: svi imaju svojih prednosti i mana. Kada bih imao priliku, vjerojatno bi iz svih sastavio jedan najbolji koji to za nekog drugog možda i ne bi bio. Stvar je vrlo individualna, evo par dojмова:

■ **Hondu** sam upoznao najbolje, pa bih za nju trebao imati i najviše kritika. Agregat slabije razvija snagu po osjećaju, mada je to u zbilji mnogo moćnije. U gornjem broju okretaja je nešto ljeniji nego biste očekivali. Kočnice odlične, posebno za stazu. Amortizacija previše mekana za stazu jer se motocikl ljulja na neravninama i kod oštrije vožnje, ali je zato na cesti uzoran. Elektronski amortizer upravljača solidan na cesti, no za pistu pretvrd. Položaj tijela zamara ruke. Sve u svemu: dosta kompromisa.

■ **Yamaha** je previše lijena odozdo, što je veliki minus za stazu. Na cesti se taj osjećaj gubi i motocikl fino klizi po cesti. Ulasci u zavoj su lagani, te je motocikl vrlo upravljiv. Čak iznenađuje okretnošću. Mjenjač je mekan i precizan, za svaku pohvalu. Stabilnost i maksimalna brzina su mu iznad prosjeka. Čak je i amortizacija solidno podešena za pistu.

■ Moja očekivanja su bila da će **Suzuki** biti potučen do koljena, ali ništa od toga. Agregat je i dalje u samom vrhu i sjajno razvija snagu u svim okretajima. Najveći nedostatak je osjećaj dužine motocikla i preširok rezervoar za vozače nižeg rasta (ja sam visok 173 cm). Preciznost i lakoća upravljanja mu nisu najjače strane. Kočnice bi mogle dati i više, dok je aerodinamika superiorna.

■ **Kawasaki** fascinira čim se otvori gas. Motor nema kraja, pravi ubojica. Odmah iza toga veliki nedostatak: nema amortizera upravljača. Nevjerojatno. Kritika 2: mjenjač je previše grub i tvrd. Kritika 3: amortizacija zahtjeva da se omekša na pisti, a o cesti da ne govorim. Kočnice odlične, čak i preoštre za moj ukus, ali vrlo funkcionalne. Raspored težine zaista uzoran, kao i ubrzanja. Vibracije i buka nadjačavaju sve osjećaje. Kawa je totalno beskompromisni fighter.

■ **Apriliya** plaća danak slabom agregatu, iako se to na cesti ni ne osjeća. Fasciniraju brze promjene pravca i ulasci u zavoj. Tu je br.1. Amortizacija je vrlo kvalitetna, što i ne čudi s obzirom na komponente. Završna obrada je za čistu desetku a tu ocjenu dajem i upravljivosti, Pirelli gumama, prijenosnim odnosima i ukupnoj ciklistici. Testni motocikl je imao vibracije na kočenjima, ali to pripisujem pregorenim kočionim pločicama.



	HONDA CBR 1000 RR	KAWASAKI ZX-10R	SUZUKI GSX-R 1000	YAMAHA YZF-R1	APRILIA MILLE FACTORY
MOTOR					
broj cilindara	4	4	4	4	2
promjer x hod (mm)	75x56,5	76x55	73x59	77x53,6	97x67,5
zapremina	998	998	988	998	997,62
kompresija	11,9:1	12,7:1	12,0:1	12,3:1	11,8:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u gl. pok. lancem i zupč.	dvije bregaste osovine u gl. pok. lancem i zupč.
br. ventila	16	16	16	20	8
napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje
promjer leptirastih tijela (mm)	44	43	43	43	57
pajenje	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno
max. snaga (KS - okr./min.)	172 (126,4 kW)-11.250	175 (128,4 kW)-11.700	164 (120,6 kW)-10.800	172 (126,4 kW)-12.500	139 (102 kW) - 9.500
okretni moment (kgm - okr./min.)	11,7 (115 Nm)-8.500	11,7 (115 Nm)-9.500	11,3 (110,7 Nm)-8.400	10,6 (103,9 Nm)-10.500	10,9 kW (107 Nm) - 7.500
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6
CIKLISTIKA					
Okvir	dvostruke aluminijske. grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predrag (mm)	102	102	91	97	101,7
kut upravljača	23°45'	24°	23°30'	24°	24°80'
prednji ovjes	up-side down	up-side down	up-side down	up-side down	up-side down
promjer cijevi prednjeg ovjesa	43 mm	43 mm	43 mm	43 mm	43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	135 mm	125 mm	130 mm	130 mm	133 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk Ø 310 mm i radialna čeljust s 4 kočiona klipcića	dvostruki disk Ø 300 mm i radialna čeljust s 4 kočiona klipcića	dvostruki disk Ø 300 mm i radialna čeljust s 4 kočiona klipcića	dvostruki disk Ø 320 mm i radialna čeljust s 4 kočiona klipcića	dvostruki disk Ø 320 mm i radialna čeljust s 4 kočiona klipcića
stražnji kočioni sustav	disk Ø 220 mm i jedan kočioni klipčić	disk Ø 220 mm i jedan kočioni klipčić	disk Ø 220 mm i jedan kočioni klipčić	disk Ø 220 mm i jedan kočioni klipčić	disk Ø 220 mm i dva kočiona klipcića
gume	120/70-ZR 17 190/50-ZR 17	120/70-ZR 17 190/50-ZR 17	120/70-ZR 17 190/50-ZR 17	120/70-ZR 17 190/50-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17
DIMENZIJE					
međuosovinski razmak	1.410 mm	1.385 mm	1.410 mm	1.395 mm	1.418 mm
duljina	2.025 mm	2.045 mm	2.070 mm	2.065 mm	2.035 mm
širina	720 mm	705 mm	715 mm	720 mm	730 mm
visina	1.120 mm	1.115 mm	1.145 mm	1.105 mm	1.145 mm
visina sjedala	820 mm	825 mm	830 mm	835 mm	810 mm
težina (suha)	179 kg	170 kg	168 kg	172 kg	185 kg
spremnik goriva	18 l	17 l	18 l	18 l	18 l
CIJENA	104.590 Kn	98.021 Kn	104.000 Kn	104.625 Kn	109.998 Kn

