

Usporedili smo četiri japanska nakeda, i to one s oznakom "oversize", kako bismo ustanovili da li masivan motor, velike dimenzije, klasičan izgled i isto takva koncepcija ciklistike nužno znače loše vozne osobine i manjak atraktivnosti

Sudar divovova

Honda CB 1300

Yamaha XJR 1300

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Svakodnevna utrka za maksimalnim performansama, minimalnom težinom, te ekstravagantnim dizajnerskim i tehničkim rješenjima i gotovo "ludački" tempo predstavljanja novih modela stalno fasciniraju moto zaljubljenike, ali ih i svake sezone iznova opterećuju. Tu još možemo dodati i faktor konstantnog širenja motociklističke ponude. Vjerujte, držati tempo s moto industrijom vrlo je zahtjevno i financijski opterećujuće, naročito ako ste imali sreću roditi se i živjeti u nekoj od zemalja s relativno niskim standardom. To je nešto slično kao što je to slučaj kod nas, ili još bolje, kao što je bilo nekada, kada se bivša država držala slogana: "kupiš jedan, platiš dva".

I dok smo se do sada većinom bavili supersportskim modelima koji su podložni najčešćim izmjenama i nama novinarima donose najviše novosti, u ovom smo se broju odlučili usporediti predstavnike jedne specifične klase koja već godinama pokušava ignorirati spomenutu "utrku u naružanju" i koja svojim korisnicima stvara minimalni stres uz maksimalni užitak. Isto tako, za predstavnike ove klase većina će nezavisnih promatrača odmah konstatirati da izgledaju kao da je za njih "vrijeme doslovno stalo". Naravno, riječ je o maksimalkedima, odnosno, motoklima nadahnutim stilom iz 70-ih godina: oni su krupni, mišićavi, ali prema današnjim shvaćanjima pretjerano dimenzionirani i vrlo nezgrapni. Istina, ovdje predstavljeni motocikli Kawasaki ZRX 1200 R, Honda CB 1300, Suzuki GSX 1400 i Yamaha XJR 1300 u današnje doba više djeluju poput "divova" iz nekog Homerovog epa, ali su zato ugodni i udobni u vožnji, svakodnevno su primjenjivi, a ostavljaju i izraziti "macho" dojam zahvaljujući svom jednostavnom, ali brutalnom izgledu razgolićenosti, masivnim dimenzijama i agregatima koji trenutno izazivaju strahopoštovanje.

Zahvaljujući upravo svom klasičnom i esencijalnom, gotovo nudističkom, izgledu koji nije opterećen modernim dizajnerskim trendovima, tradicionalnom okviru od čeličnih cijevi, dvostrukim stražnjim amortizerima i potpuno vidljivom motoru, naked motocikli su kroz sve ove godine ostali gotovo identični, privlačni i atraktivni, uz tek neznatno zatezanje bora i minimalni "face-lifting".

No, ne dajte da vas izgled zavarava! Prošli su, naime, dani kada je velika težina ovih motocikala automatski značila da je upravljanje katastrofalno, a brzine koje ostvaruju suzdržane. Suvremene kočnice, gume i ovjesi omogućuju i ovdje predstavljenim "goličima" zavidnu agilnost i kvalitetne vozne osobine. Vjerujte, predstavljeni motocikli nisu nikakvi anđelčići, naprotiv, vrlo su živahni i "nabrušeni".

Rasprava o tome koji je od ovih motocikala najljepši mogla bi se voditi beskrajno dugo. Svi su oni prekrasni, ali i vrlo slični. Naime, svi proizvođači prate isti "image": brutalni, "dlakavi" motocikl s naglaskom

Suzuki GSX 1400

Kawasaki ZRX 1200 R



Svi motocikli imaju isti "imidž": jednostavan, ali brutalni izgled s naglaskom na 70-te godine, okvir u obliku dvostruke košare i dvostruki amortizeri straga, nešto malo kromiranih dijelova i motor koji razvija ogromni okretni moment

na dizajn iz 70-tih godina, s okvirom u obliku dvostruke košare i s dvostrukim amortizerima straga, nešto malo kromiranih dijelova i motorom koji razvija ogromni okretni moment. No, svaki od njih opet ima i svoj specifični šarm i specifične detalje koji ga ističu i oblikuju kao cjelinu.

Opis ćemo započeti sa, za ovu klasu, vizualno najsportskije orijentiranim motociklom: Kawasaki ZRX 1200 R. Zahvaljujući racing zelenoj boji i maloj vjetrobranskoj kupoli, koja pored aerodinamične funkcije ima i važnu estetsku ulogu, Kawasaki je zadržao nešto od šarma Superbike motocikala s početka 80-ih godina, kada je s Eddie Lawsonom u "sedlu" osvojio mnoge naslove. Tu je još i karizmatična stražnja vilica od cjevastih profila s naglašenim ojačanjem, što je detalj koji nedostaje i puno sportskijim modelima ove tvrtke. Ipak, Kawa ima i nekoliko mana, a jedna od većih je vrlo zastarjela kon-

cepcija nekolicine detalja. Ovdje prvenstveno mislimo na stare analogne instrumente koji nisu dovoljno klasični da bi se mogli smatrati lijepima, a nisu ni dovoljno novi da bismo ih mogli smatrati modernima. Moramo spomenuti i već gotovo zaboravljeni "puž" brzinomjera, raritet koji je u funkciji još jedino kod ovog modela.

Što se Honde tiče, ona će vam se ili svidjeti ili ne. Naime, njen spoj klasičnih i modernih linija nekoga će oduševiti, dok će "zagriženi" ljubitelji klasike vjerojatno biti razočarani i reći kako CB 1300 ima manje "duše" od ostalih. Ovo je prvenstveno zbog stražnjeg kraja nove generacije koji je zaštićen i ekstremno podignut u visinu, modernih «štop» svjetala led tehnologije i nepoštivanja tradicije kod naglašenih rebara za hlađenje motora, makar i lažnih. Iako se mnogi "zlovoljnici" neće složiti s nama, s ovakvom neuobičajenom kombinacijom

Honda je pokušala optički pomladiti ovaj model. Ako ćemo baš biti iskreni, naše subjektivno mišljenje je da je posao obavljen besprijekorno, a što se ukupne atraktivnosti tiče, upravo je CB 1300 naš favorit po pitanju vizualnog dojma. No, kao što smo rekli, ovo je samo naše subjektivno mišljenje, jer ukusi su različiti i o njima se ne raspravlja.

Za Yamahu vrijedi sasvim druga priča. U izvjesnom smislu to što je najstariji od svih konkurenata samo ide u prilog šarmu ovog motocikla. Ipak, u usporedbi sa svim ostalim konkurentima vidljivo je kako je od sredine 90-ih, kada je predstavljena, prošlo zaista mnogo vremena. Još je stariji pogonski agregat, s obzirom da je prvobitno bio konstruiran za model FJ1200. No, zahvaljujući upravo vremenom motoru s "pravim" zračnim hlađenjem XJR se odlikuje originalnošću koja ostalima nedostaje. Nadalje, moramo spomenuti i amortizere Ohlins, Ohlin-

KOČNICE



HONDA CB 1300

■ Preuzima provjereni Nissinov sustav kočenja sa CBR-a 900 iz '98. godine. Koćiona klješta s četiri klipića i diskovi promjera 310 mm nikada ne dolaze u kriznu situaciju i uvijek reagiraju snažno i pouzdano.



KAWASAKI ZRX 1200 R

■ Šesteroklipna Tokico koćiona klješta djeluju snažno i moćno, ali učinkovitost im umanjuju koćiona crijeva slabe kvalitete. Nakon samo nekoliko oštrijih koćenja rućica koćnice gubi osjećaj i propada skoro na polovicu svoga hoda.



SUZUKI GSX 1400

■ I Suzuki preuzima prednji koćioni sustav s modela sportske orijentacije i to GSX-R-a 1000 iz 2001. godine. Dodamo li tome i prednje diskove najvećeg promjera od 320 mm, jasno je da koćenje mora biti snažno i agresivno.



YAMAHA XJR 1300

■ Po već ustaljenoj tradiciji matićne kuće i XJR 1300 nasljeđuje koćnice sportskog modela R1, a poznato je da su upravo te koćnice već godina-ma sinonim kvalitete. Osim agresivnog zaustavljanja odlikuje ih i kvalitetno doziranje.

sove naljepnice na repu i boje u duhu "Roberts - replice", što sve zajedno daje svojevrstan racing "začin" ukupnom dojmu o modelu XJR 1300.

I Suzuki plavo-bijelom kombinacijom asocira na najčesteljske uspjehe svoga racing modela iz matične kuće, iako mu sportske ambicije nisu niti želja, niti svrha. Po pitanju dizajna GSX u potpunosti zadovoljava smjernice svoje klase i ne odstupa ni za milimetar, iako pod oplatama vješto skriva mnogobrojna iznenađenja moderne tehnologije. Kako bi što bolje naglasio svoj "machizam" i brutalnost, Suzuki od svih testiranih modela najviše naglašava veličinu i masivan motor kao da svojim dimenzijama želi utjerati strah u kosti svima koji mu se nađu na putu.

Ukratko, imajući u vidu današnje trendove kada se teži da motocikli budu što manji, lakši i brži, ove "zvijeri" i dalje kroče nekim sasvim drugačijim razvojnim putovima demonstrirajući kako je veliko - lijepo.

Za prvu etapu našeg testnog maratona odabrali smo dionicu autoputa Zagreb-Karlovac, što se na kraju i nije pokazalo najsretnijim rješenjem. Naime, zbog nedostatka aerodinamične zaštite svim testiranim modelima slabo leže dulja putovanja autocestom. Nije to zbog toga što oni ne mogu, nego zbog toga što bi za održavanje visokih putnih brzina vozač trebao imati vrat poput Tysona kako bi izdržao opterećenja koja se javljaju uslijed strujanja zraka.

Ipak, u navedenim uvjetima pokazalo se da je Kawasaki u prednosti zahvaljujući svojoj maloj maski koja, ruku na srce, ne pruža neku osobitu zaštitu od vjetra, ali u ovoj konkurenciji pobjeđuje logikom: "bolje ista nego ništa". Ostalima preostaje ili "patnja" ili "pužev korak", a kvalitetno rješenje odnosi se i na "aftermarket" proizvode za zaštitu od vjetra, kakvima je bila opremljena nekoćina testiranih motocikala, što je detalj koji toplo preporučamo svim sadašnjim i budućim korisnicima ovakvih vozila.

Iako nam je ovaj za vožnju naporan i monotoni početak malo "srezao" početno veselje, čim smo se dokopali prvih zavoja stvari su se okrenule za 180 stupnjeva. Naime, ia-



Bez obzira na njihov zastrašujući izgled i masivne dimenzije predstavljeni maksimalki izuzetno su "friendly"

ko se radi o "mrcinama" bez vjetrobranske zaštite koje baš i ne ostavljaju dojam nekog tehničkog savršenstva, ova vozila imaju više "sadržaja" nego što bi se to na prvi pogled moglo reći.

Početak ćemo s time da se vozač u sjedalu takvog motocikla osjeća vrlo sigurno i moćno. Isto tako, kod ovih motocikala nije potrebno promijeniti dva stupnja prijenosa prilikom svakog pretjecanja, dovoljno je samo dodati gas i motor će razviti obilje okretnog momenta. S druge strane, unatoč pretjeranom obujmu motora ovi motocikli zapravo ne troše previše, a nisu niti cjenovno puno skuplji od sličnih modela manje zapremine. Vrlo dobro se ponašaju u gradskom prometu i na mješovitim dionicama. Zapravo, dobro se ponašaju na svakoj vrsti podloge, čak i na oštećenjima. Konačno, za vožnju po cesti jedan maksimalki svakako je puno primjenjiviji motocikl od jednog supersport predstavnika.

Zbrojimo li sve navedeno, ovi su motocikli bez obzira na svoj zastrašujući izgled izuzetno "friendly". Nisu živčani i ne tjeraju na pretjerivanje s gasom, jer korisnu snagu isporučuju već pri minimalnim okretajima. Ne zahtijevaju pretjeranu upotrebu mjenjača, tako da bilo u kojoj brzini možete kilometrima voziti bez promjene. Prilikom pretjecanja ubrzavaju s lakoćom, a u gustom gradskom prometu i na zavojitim dionicama do izražaja dolazi njihova zavidna ciklistika i dobra izbalansiranost. Isto tako, okretni moment koji ovi motori razvijaju omogućuju vam da se vozite baš kako hoćete. Možete voziti brzo, ako vam to odgovara, ili sasvim sporo, ako vam se to više sviđa.

Iako vizualno svi predstavljeni motocikli djeluju dosta slično, svaki od njih se u primjeni ponaša drugačije. Sukladno ovoj činjenici osvrnut ćemo se prvo na reakciju motora na komandu gasa. Naime, s obzirom



Iako se na prvi pogled predstavljeni maksimalki pretjerano ne razlikuju jedan od drugog, svaki od njih ima svoju specifičnu narav



na sustav napajanja koji motocikli koristi, svaki od njih reagira na sasvim osobit način.

Kao prvo, Yamaha i Kawasaki se i dalje oslanjaju na klasične rasplinjače, čime u današnje vrijeme postaju "crne ovce" u odnosu na Hondu i Suzuki koji su sa svojim sustavom elektronskog napajanja jednom nogom već zakoračili u moderno doba.

Honda se oslanja na već iskušani sustav ubrizgavanja PGM-FI koji koriste i neki puno sportskije orijentirani modeli iz matične kuće kao što su Hornet, Fire Blade i VTR-SP02. Ipak, kako smo svjesni Hondinog perfekcionizma i korištenog elementa s police s "najmodernijom tehnologijom", malo nas je

zatekao izrazito grub, i možemo slobodno reći, dosta živčani odgovor na svaki pomak ručice gasa. Čak su i rasplinjači postupniji od ovdje spomenutog ubrizgavanja, a vozači ovog motocikla morat će dobro pripaziti kako ne bi bili zatečeni snažnom i munjevitom reakcijom koju ostvaruje CB 1300.

Suzukijevo je ubrizgavanje s druge strane puno postupnije i elastičnije. Ovo nas ne treba čuditi, jer je spomenuti sustav goriva s dva leptirasta tijela, koje također već godinama koriste Suzukijevi sportski modeli, odavno stekao ugled gotovo savršeno preciznog sustava, a izuzetak nije niti ovaj na GSX-u 1400. Zbog svoje velike zapremine i kamionskog

okretnog momenta koji se ostvaruje na vrlo niskih 5.000 okr/min, Suzuki je najimpresivniji pri niskim režimima vrtnje, ali isto tako prije ostalih ostaje bez daha. Ovo ne znači da GSX ide lošije od drugih, nego samo da ga nije uputno tjerati u više okretaje jer od tog nema nikakve koristi. Dovoljno je samo naviknuti se na obrtomjer koji treba zaustaviti nešto niže - i stvari odmah dolaze na pravo mjesto. Dodamo li tome još i šestu brzinu, koju ima jedino Suzuki, jasno je da je raspon iskoristivosti okretnog momenta velik.

Yamaha i dalje preferira klasično rješenje s četiri rasplinjača. Iako nisu profinjeni poput elektronskog ubrizgavanja s prethodnih modela, svaki pomak ruke popraćen je gotovo trenutačnom reakcijom, mada ona nije "živčana" kao kod Honde. Za XJR 1300 možemo reći da najbolje reagira na komandu gasa. Brz je i precizan kada želimo iskoristiti svu raspoloživu snagu, a da se pritom ne žrtvuje ništa od ostalih odlika. Ukratko, riječ je o pravome dragulju.

I Kawasaki ostaje vjeran provjerenom sustavu, odnosno, rasplinjačima. ZRX na komandu gasa uvijek reagira precizno i fluidno, ili bolje rečeno točno po zadanim uputama vozača. Ipak, u vožnji zahtjeva nešto drugačiji stil jer se snaga kod njega razvija na puno višim okretajima nego kod konkurencije. Naime, provala snage nastaje na 1 000 do 2 000 okr/min više nego kod ostalih. Ovo ne predstavlja nikakav problem ako u vožnji zadržavate nešto viši režim rada ili ako češće mijenjate stupnjeve prijenosa na mješovitim dionicama. Kao i kod Suzukija, stječe se dojam nešto manje snage, kod GSX-a na višim okretajima, a kod ZRX-a na nižim.

AGREGATI



HONDA CB 1300

■ Najmlađi predstavnik klase izveden je iz modela CB 1000. Motor je i dalje zadržao koncepciju vodom hlađenog rednog četverocilindraša kojem je zapremina povećana na 1284 cm³. Umjesto klasičnih rasplinjača motor se napaja putem elektronskog sustava ubrizgavanja s leptirastim tijelima promjera 36 mm i injektorima s 12 sapnica. Ubrizgavanje nadzire ista elektronska centrala koja se ugrađuje i u supersportski model CBR 600 RR. Redizajnirane su i bregaste osovine, koje su približne kako bi se smanjio kut između ventila i poboljšala karakteristika disanja motora.



KAWASAKI ZRX 1200 R

■ Prvobitna verzija modela ZRX zapremine 1100 cm³ u svojem je retro okviru udomila pogonski agregat najbržeg i najjačeg motocikla s početka 90-ih, sport-tourera ZZR 1100. U odnosu na prethodni model osuvremenjenom ZRX-u 1200 R obujam je povećan za dodatnih 112 cm³, a izvedeno je i mnoštvo poboljšanja kada je riječ o sitnim detaljima. Cilindri su presvučeni keramikom, a glava i brjegovni na bregastoj osovine, kao i klipovi, drugačijeg su profila. Napajanje koristi klasične rasplinjače promjera 36 mm, a razvijanje snage i dalje preferira visoke okretaje.



SUZUKI GSX 1400

■ Motor je hlađen zrakom i uljem, a izveden je iz pogonskog agregata obujma 1100 ccm iz 80-tih godina, s time da mu obujam povećan, a i razvijanje snage je daleko učinkovitije zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju goriva s dvostrukim leptirastim tijelima. Ovaj sustav osigurava besprijekorni odgovor pri bilo kojem režimu vrtnje. U primjeni je Suzuki kod svog modela stavio naglasak na okretni moment. Potisak je u svakoj prigodi vrlo snažan, čemu kod održavanja višeg tempa doprinosi i šest brzinska mjenjačka kutija.



YAMAHA XJR 1300

■ Ovaj je model nastao iz starijeg XJR1200 iz 1995., a zatim iz kombinacije dvaju modela XJR1300 i XJR1300SP koji su nastali 1999. godine. Četverocilindrični 16-ventilski motor zasigurno je najstariji projekt u čitavoj promatranoj skupini, jer se radi o izmijenjenoj verziji agregata koji se prvobitno ugrađivao na sport-tourer FJ1100 iz 1984. Motor je malo grub pri niskim režimima vrtnje, ali postaje mnogo mekši s povećanjem broja okretaja. Snažan je i razvija obilje okretnog momenta. Ipak, nedostaju nova tehnološka rješenja.



Moderno oblikovan stražnji kraj i atraktivna štop svijetla najnovije LED tehnologije izazvat će mnoge polemike među zaljubljenicima klase maxi naked

Ipak, za razliku od sportskih modela testirani motocikli rade na režimima koji su današnjim najmodernijim proizvodima potpuno nepoznati. Jaka im je strana to što i pri najmanjem broju okretaja daju obilje snage. Zapravo, uopće nema smisla natjeravati ih preko 7 000 okr/min, osim Kawasakija koji tek od tih okretaja počinje disati punim plućima. Okretni moment, a ne snaga razlog su zbog kojeg su ovi motocikli tako učinkoviti u rasponu od 50 do 200 km/h.

U određenom smislu riječ je o motorima koji po svojim karakteristikama pomalo podsjećaju na pogonske agregate kapacitetnih automobila. Naime, zamislite jedan



Na ravnim dionicama i u dugačkim zavojima Suzuki ostavlja dojam maksimalne sigurnosti koju ne mogu narušiti niti često prisutna oštećenja na cesti



CB 1300 gotovo u idealnom omjeru spaja moderne s tradicionalnim elementima



Zahvaljujući racing zelenoj boji i maloj vjetrobranskoj kupoli Kawasaki je zadržao šarm Superbike motocikala s početka 80-ih godina, kada je s Eddie Lawsonom u "sedlu" osvojio mnoge naslove



Masivan izgled ovom motociklu daje izvjesni scenski imidž, odnosno, macho karakter. Suzuki zna kako osvojiti poštovanje



Iako je najduže na tržištu, linije ovog motocikla još uvijek spadaju među najprivlačnije, a legendarni zračno hlađeni motor osigurava dodatnu notu klasičnog šarma



Iako na prvi pogled djeluju nezgrapno, maksi naki su vrlo jednostavni za upotrebu, udobni su, upravljivi i intuitivni, bez obzira radilo se o gradskome prometu ili mješovitim dionicama. Zapravo, dobro se ponašaju na svakoj vrsti podloge, čak i na oštećenjima

V10 ili V12 motor koji razvija svu silinu okretnog momenta i nećete biti daleko od prave usporedbe.

U praktičnoj primjeni, kad je u pitanju razvijanje snage, omjer između testiranih motocikala stoji ovako: Honda i Suzuki daju najjači potisak, ali Kawasaki ih brzo dostiže i nezaustavljivo prestiže čim se pokaže mogućnost korištenja nešto viših okretaja motora. Jedino Yamaha malo zaostaje zbog svojih ci-

klističkih karakteristika. Ipak, treba pohvaliti sjajan odgovor motora na komandu gasa.

Što se tiče same snage, Kawasaki je najjači sa 122 KS, Honda je druga sa 116 KS dok su Yamaha i Suzuki poravnati sa 106 KS. Dakle, vrijednosti su više-manje slične, iako nijedna ne spada među nešto fascinantno. No, najljepše od svega je što se toliki broj konjskih snaga oslobađa trenutačno, počevši već od najnižih okretaja.

Pozabavimo se sada malo ciklistikom i voznim osobinama. Iako se svi testirani motocikli oslanjaju na ciklističke elemente koji svojim izgledom djeluju starijima i od Biblije, a tu mislimo na okvir u obliku dvostruke košare od čeličnih cijevi, ovjes s dvostrukim amortizerima straga i ukupnu težinu od preko 220 kg, u vožnji se svi ponašaju iznimno dobro. Ovdje još jednom ponavljamo da retro look u današnje vrijeme ne znači automatski i retro ovjes, retro gume ili retro raspodjelu masa. Zanimljivo je i to što svaki motocikl ima i svoju specifičnu narav.

Zahvaljujući svojim dimenzijama najvitičiji u skupini je ZRX. Međuosovinski razmak mu je najkraći, dok iz vozačke perspektive također izgleda najmanji. Isto tako, Kawa je i najsportskija. Sjedalo joj je tvrdo postavljeno, što dozvoljava brzo i neometano gibanje vozača s jedne strane motocikla na drugu, a oslonci za noge postavljeni su dosta visoko i prema unatrag. Dovoljno ga je samo jednom provozati kroz gusti gradski promet ili po zavojitim dionicama da biste se uvjerali u njegovu nadmoćnu agilnost u usporedbi s promatranom skupinom. Citirat ćemo i jednog od test vozača: "ovaj motocikl kao da ne spada u ovu klasu".

Jedina Kawasakijsva mana odnosi se na ograničenu autonomiju vožnje kojoj doprinosi i najmanji spremnik goriva od 19 l (ostali 21 i 22 l), kao i na netočan pokazivač razine goriva. Ukratko, to znači: kad osjetite "trokiranje" motora, došlo je vrijeme da potražite staru-dobru "pipu" goriva i da je ručno prebacite na rezervu.

Za razliku od Kawasakijsva, Honda prilikom prvog kontakta pomalo zastrašuje svojim naglašeno dimenzioniranim oblikom. No, stvari se mijenjaju iz korijena već nakon samo ne-

SMJEŠTAJ VOZAČA I SUVOZAČA



■ **HONDA CB 1300** Položaj vozača je gotovo idealan i vrlo udoban zahvaljujući kvalitetnoj ergonomiji i odnosu parametara između ruku, upravljača i nogu i oslonaca za noge. Za razliku od vozača, suvozač nije toliko udobno smješten zbog vrlo visoko pozicioniranog sjedala koje prati linije zašiljenog stražnjeg kraja. Iako je sjedalo na CB-u velikih dimenzija, suvozačev smještaj više nalikuje na ista rješenja s nekih sportski orijentiranih modela. Kompletano sjedalo je dobro profilirano i velikih je dimenzija, jedino što je presvlaka izvedena od glatkog materijala, što pridonosi klizanju vozača po uzdužnoj osi.

■ **KAWASAKI ZRX 1200 R** Sjedalo mu je vrlo kvalitetno profilirano i osigurava dobar "grip", ali je i vrlo tvrdo podstavljeno, što će se nekim korisnicima svidjeti, a nekima ne. S druge strane, oslonci za noge vozača postavljeni su dosta visoko i prema unatrag, dok je ista postavka namijenjena i suvozaču čija je udobnost umanjena u najvećoj mjeri zbog naglašeno uzdignutog ispušnog sustava. Dizajn upravljača je prema visini i širini kompromis između udobnosti i maksimalne preciznosti kod upravljanja. Prilikom agresivnije vožnje od velike pomoći je i spremnik goriva koji je naglašeno uzdignut u odnosu na sjedalo, čime se sprječava klizanje vozača prema naprijed.



koliko metara, kada naprosto fascinira svojom upravljivošću unatoč velikoj težini od 224 kg. Sam Bog zna kako to u Hondi čine, no i ovdje su pretvorili jedan motocikl potencijala nilskog konja u nešto što više sličić labudu. Motocikl je izuzetno agilna i upravljiva, a zahvaljujući još i centralnom smještaju vozača te gotovo besprijekornoj raspodjeli težina jedino smo se sa Hondom uspjeli okrenuti na vrlo uskoj cesti i to bez spuštanja nogu na pod. Osjećaj je sličan kao da se vozite na nekoj 125-ici. Isto tako, Honda je na prvom mjestu kada je riječ o odnosu povjerenja koji se odmah uspostavlja prema motociklu. Vozač se odmah osjeća kao apsolutni gospodar, što se od ove kategorije motocikla nikako na prvi pogled ne bi moglo očekivati.

GSX 1400 bez ikakve skromnosti ponosno ističe da je najkrupniji motocikl u skupini, ali i da ga odlikuje najudobniji smještaj vozača. Upravljač mu je postavljen visoko, oslonci za noge su smješteni nisko, a sjedalo mu je zaista ogromnih dimenzija. I ovjes je podešen mekše nego kod konkurencije. Ipak, već nakon nekoliko desetaka kilometara vožnja postaje pomalo neudobna zbog sjedala koje se naglašeno sužava prema spremniku goriva i koje je previše mekano postavljeno. Još jedan od nedostataka je i nagla-



S Yamahom se može voziti brzo, ali to od vozača traži i malo tjelesnog napora. U vožnji oduševljava osjećaj kompaktnosti prednjeg kraja

šeno grijanje motora u području nogu vozača, tako da ne preporučamo korištenje kratkih hlača, pa ni prilikom odlaska na obližnju plažu. Što se autonomije tiče, tu je Suzuki definitivno pobjednik zahvaljujući najvećem spremniku goriva od 22 l.

U vožnji GSX također ne ostavlja dojam tolike masivnosti kolika ona u stvari jest. U zavoje silazi sigurno i brzo. Istina, ne toliko reaktivno kao što je to slučaj kod Honde i

Kawasakija, ali nije niti daleko od toga. Ipak, kad se jednom postavi u zadanu putanju, Suzuki ostavlja dojam maksimalne sigurnosti koju ne mogu narušiti niti često prisutna oštećenja na cesti. Čak ni prilikom prebacivanja težišta kod uzastopnih zavoja ne traži pretjerani angažman vozača, iako mu je međuosovinski razmak najduži.

Yamaha malo zaostaje za konkurentima, možda zato što je najstarija, u prodaji je od



■ **SUZUKI GSX 1400** Uz svoje masivne dimenzije Suzuki osigurava i najudobniji smještaj i za vozača i za suvozača. Zbog širokog i visoko postavljenog upravljača te niskih oslonaca za noge položaj vozača na GSX-u kao da koketira sa smjernicama više namijenjenim nekom custom proizvodu. Sjedalo je najmasivnije i najmekše postavljeno u odnosu na cijelu promatranu skupinu tako da se u "sedlu" ovog motocikla osjećate kao u predsjedničkoj fotelji. Sportskije orijentiranim vozačima ovo će biti minus zbog otežanog prebacivanja težišta. Presvlaka sjedala osigurava dobar "grip".

■ **YAMAHA XJR 1300** opravdava svoje dugogodišnje iskustvo na tržištu. Smještaj vozača i suvozača je gotovo savršeno izbalansiran. Udoban je i prostran, a da pritom nije zanemarena niti sportska nota ovog motocikla. Izvrstan omjer između sport i tourer orijentacije. No, ni XJR 1300 nije bezgrešan. Dok su se mnoge stvari doradivale iz godine u godinu, upravljač je još uvijek preuzak, a sjedalo i dalje koristi glatku presvlaku koja umanjuje oslonac.





ZRX 1200 R je najmanji i najvitkiji u skupini, čime ostavlja dojam lakoće upravljanja i okretnosti. Mala vjetrobranska maska osim što ima estetske funkcije, pojednostavnjuje vozaču život pri većim brzinama, a stražnja cjevasta djeluje snažno i opako



zaustaviti, tako da je velika pozornost posvećena elementima za zaustavljanje.

Krenemo li od Kawasakija, njegovim prednjim krajem dominiraju šesteroklipna kočiona klješta preuzeta s prethodne generacije sportski orijentiranih modela Ninja. Kočnice Tokico su snažne i pouzdane, ali nji-

hovu učinkovitost umanjuju gumena crijeva slabije kvalitete koja se napuhuju već nakon samo nekoliko žešćih kočenja. Ovo se doživljava kao teškoća pri obuzdavanju mase modela ZRX, no, ako snažno stisnete ručicu na upravljaču, kočnice će djelovati učinkovito, iako će ručica doći gotovo do samog kraja svog hoda. Naša je preporuka ugraditi kočiona crijeva s metalnom pletenicom, kako bi se osigurala konstantnija sila kočenja.



Ohlinsovi stražnji amortizeri i boje u duhu Roberts replice Yamahi osiguravaju i svojevrsni racing "začin"

I kočnice CB-1300 su preuzete sa sportskog modela iz matične kuće, odnosno, s modela FireBlade 900. Snažne su i pouzdane i nikada ne dolaze u kriznu situaciju. Isto je i kod modela XJR koji je naslijedio kočnice od modela R1, a poznato je da su upravo te kočnice već godinama sinonim kvalitete. Oba spomenuta motoci-





Retro look u današnje vrijeme ne znači loše vozne osobine i isto takve performanse. Zanimljivo je i to da svaki motocikl ima i svoju specifičnu narav.

kla odlikuju se najboljim kočnjem u čitavoj promatranoj skupini.

Suzukieve čeljusti Tokico sa po šest klipeća rade odlično, ali ne onako oštro i snažno kako bi se to moglo očekivati od elemenata preuzetih sa GSX-R-a 1000 iz 2001. godine. Konačno, moraju se boriti s velikom težinom. Ipak, prilikom duže upotrebe ostavljaju bolji dojam nego gotovo identično rješenje s Kawasakija. Kočiona crijeva su očigledno kvalitetnija, a agresivniji je i stisak kočnica u početnoj fazi, dok ZRX na svoje dolazi tek od sredine i prema kraju hoda ručice kočnice.

Na kraju nam još jedino ostaje ukupni dojam o svakom motociklu i kratak rezime njihove osobnosti.

Honda CB 1300 je masivan, ali izuzetno izbalansiran i upravljiv motocikl. Svojom ci-

klistikom i voznim osobinama kao da se željela narugati klasičnim pravilima konstrukcije maksimalka ili bolje rečeno, kao da je htjela dati domaću zadaću mnogim manjim i puno lakšim vozilima. Opremljena je još i zastrašujućim motorom koji kao da oslobađa daleko više konjskih snaga nego što to tvornica deklarira. Jedino što bi joj se moglo prigovoriti je dosta nervozna reakcija na komandu gasa koja zahtjeva određeno vrijeme privikavanja, pogotovo kod manje iskusnih vozača, a zamjerka najzagriženijih ljubitelja klasike je manjak karaktera zbog previše modernog stražnjeg kraja koji je nama, još jednom priznajemo, vrlo šarmantan i atraktivan.

GSX1400 je također prekrasan motocikl, iako svoje kvalitete pokazuje na sasvim drugačiji način. Na prvi pogled Suzuki zbog

Iako prilikom prvog kontakta pomalo zastrašuje svojim masivnim dimenzijama, Honda u vožnji naprosto fascinira svojim voznim osobinama. Raspodjela težina je gotovo idealna, upravljač je lagan i precizan, a kvalitetan ovjes doslovno mami na sve bržu vožnju





svojih dimenzija djeluje pomalo nezgrapno i sirovo, ali je u vožnji elegantan i nježan. Uz udobnost mu je najveća odlika i "kamionski" okretni moment koji razvija na vrlo niskim okretajima. Na ravnim dionicama i dugčakim zavojima vrlo je stabilan, a njegova klijentela će u najvećem broju biti ona koja preferira fluidnu vožnju uz minimalnu upotrebu mjenjačke kutije. No, nemojte misliti da ovaj "golijat" ne zna pokazati zube. Onaj tko ga uzme "zdravo za gotovo" biti će vrlo iznenađen, bez obzira radilo se samo o štovateljima akrobatskih sposobnosti ili o «nabrijanim» jahačima "jurilica". Jedino što će si vlasnici GSX-a prije toga morati dati truda oko podešavanja ovjesa i vrlo nisko pozicioniranih oslonaca za noge i ispuha.

ZRX 1200 R od testirane četvorke definitivno posjeduje najviše sportskog duha. Najmanji je, najvitkiji i najkraći, a superiorna konstrukcija ciklistike daje mu veliku prednost. Motor mu je mekan i iako se odlikuje manjom živošću na nižim okretajima, na onim višima ispaljuje "kao iz topa". Jedino

što na njemu živcira su pojedini detalji starije konstrukcije kao i gumeni umeci za upijanje vibracija na držaču upravljača koji narušavaju osjećaj preciznosti prilikom agresivne vožnje. Ipak, riječ je o motociklu koji čini sve što obeća, a istodobno se ponaša i kao sportski. Prema tome, kada vam agresivan položaj sa sportskih motocikala postane prenaporan u svakodnevnoj primjeni, a ipak ne želite odustati od vrlo rafiniranih voznih osobina i širokog raspona performansi, tada odaberite Kawasaki.

Yamaha je najduže na tržištu i ima obilj klasičnih rješenja. S jedne strane to joj pruža poseban šarm, dok s druge strane u nekim elementima malo zaostaje za konkurencijom. Završna obrada joj je dovedena gotovo do savršenstva, a sa svojim oblinama zavodi poput lijepe žene. Na žalost, po pitanju potrošnje goriva je i rastrošna poput njih. U vožnji djeluje vrlo kompaktno, iako ne voli veća pretjerivanja. Za sve one koji znaju uživati u svom motociklu i u vožnji XJR 1300 će uvijek biti pouzdan partner koji na najbo-

lji način potvrđuje izreku: "godine nisu važne". Vjerujte, u mnogim stvarima i nisu!

Ostalo je još samo pitanje koji je od ovih motocikala najbolji? Na to pitanje je vrlo teško odgovoriti jer su svi oni dobri, a razlikuju se samo u nekim minimalnim finesama. Odluka o tome čisto je subjektivne prirode i u mnogome ovisi o trenutačnom raspoloženju vozača, njegovim željama ili jednostavno o "nozi" na koju je taj dan ustao.

Bez obzira na koji od njih sjednete, odmah ćete se osjećati kao apsolutni vladar ceste, siguran i kraljevski smješten. Druga najveća odlika predstavljenih maksi nakeda je da su oni uvijek prijateljski raspoloženi, lagani su za upravljanje, a obiluju i nevjerojatnom snagom koja se u trenutačno oslobađa i pruža obilje lude zabave.

No, dobro, da skratimo priču, pobijedili su svi testirani motocikli. Da budemo iskreni, niti jedan od isprobanih modela nije nas razočarao. Prema tome, koji god odaberete, znajte da ste dobro uložili svoj novac. Jedino što će vas Honda još dodatno "istresti iz gaća". ■



Jednostavnog izgleda i iste takve koncepcije ovi "divovi" bez vjetrobranske zaštite baš ne ostavljaju dojam tehničkog savršenstva, ali zato imaju više "sadržaja" nego što bi se to na prvi pogled moglo reći



	HONDA CB1300	KAWASAKI ZRX 1200R	SUZUKI GSX 1400	YAMAHA XJR 1300
MOTOR				
broj cilindara	4	4	4	4
promjer x hod (mm)	78x67,2	79x59,4	81x68	79x63,8
zapremina	1.284	1.164	1.402	1.251
kompresija	9,6:1	10,1:1	9,5:1	9,7:1
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 glavi pokretane lancem
br. ventila	16	16	16	16
napajanje	elektronsko napajanje	rasplinjači	elektronsko napajanje	rasplinjači
promjer mm	36	36	38	36
paljenje	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno
hlađenje	tekućinom	tekućinom	zrak-ulje	zračno
max. snaga - KS (kW) okr./min.	115,6 (85) - 7.500	122 (90) - 8.500	106 (78) - 6.800	106 (78) - 8.000
okr. moment - kgm (Nm) okr./min.	11,9 (117) - 6.000	11,4 (112) - 7.000	12,8 (126) - 5.000	10 (104) - 6.000
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
br. brzina	5	5	6	5
CIKLISTIKA				
Okvir	konstrukcija od čeličnih cijevi	konstrukcija od čeličnih cijevi	konstrukcija od čeličnih cijevi	konstrukcija od čeličnih cijevi
predtrag (mm)	99	106	103	100
kut upravljača	27°	25°	26°	35°
prednji ovjes	klasični	klasični	klasični	klasični
promjer cijevi prednjeg ovjesa	43 mm	43 mm	46 mm	43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	130 mm	130 mm
stražnji ovjes	dvostruki amortizeri	dvostruki amortizeri	dvostruki amortizeri	dvostruki amortizeri
hod stražnjeg ovjesa	116 mm	123 mm	123 mm	110 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk Ø 310 mm i kočiona klješta s 4 klipića	dvostruki disk Ø 310 mm i kočiona klješta s 6 klipića	dvostruki disk Ø 320 mm i kočiona klješta s 6 kočiona klipića	dvostruki disk Ø 298 mm i kočiona klješta s 4 kočiona klipića
stražnji kočioni sustav	disk Ø 256 mm i jedan kočioni klipić	disk Ø 250 mm i dva kočiona klipića	disk Ø 260 mm i dva kočiona klipića	disk Ø 267 mm i jedan kočioni klipić
gume	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 190/50-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17
DIMENZIJE				
međuosovinski razmak	1.515 mm	1.465 mm	1.520 mm	1.510 mm
duljina	2.200 mm	2.120 mm	2.160 mm	2.175 mm
širina	790 mm	780 mm	810 mm	775 mm
visina sjedala	790 mm	790 mm	790 mm	775 mm
težina (suha)	224 kg	223 kg	228 kg	230 kg
spremnik goriva	21 l.	19 l.	22 l.	21 l.
CIJENA	90.990 Kn	70.840 Kn	75.000 Kn	73.990 Kn

