



Karving za



PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

L OSAIL-KATAR Opet smo u toplijim krajevima jer u Hrvatskoj zaista po zimi nemamo ništa pametno za raditi. I to u doba kada su ovdje u punom jeku testiranja svjetskih timova za predstojeće Superbike i Supersport prvenstvo koje, ruku na srce, počinje izuzetno rano, već u veljači. To je ostvarivo jedino ovdje, na bogatom i suncem okupanom Bliskom Istoku.

Zamolili smo Karla Muggeridgea, prvaka svijeta iz 2004., da nam pokaže gdje se pali Supersport model s kojim je osvojio prvenstvo, a onda da se lijepo makne. U biti je vrlo jednostavno, samo pritisnete tipku

Nakon toga karavana se seli u Australiju, gdje se prvenstvo nastavlja u ožujku, da bi tek u travnju došla u Europu i to na njen sam jug, u toplu Španjolsku. Kako timovi moraju



GERRIT TEN KATE - vlasnik i osnivač tima Ten Kate ispred svojih motocikala. Ovaj Nizozemski tim osnovan je 1993. godine i debitirao na njemačkom prvenstvu, a od 1997. godine redovito se natječe na svjetskim prvenstvima. Zadnje četiri godine piloti Ten Kate osvajaju najviše postolje klase 600 Saupersport: 2002. - Fabien Foret, 2003. - Chris Vermeulen, 2004. - Karl Muggeridge i konačno 2005. - Charpentier

Vermeulen je pravi sretnik, a niti Charpentier nije ništa manje. To vidimo tek sada, kad zajašimo njihove motocikle. Kao rijetki smrtnici dobili smo priliku testirati, ili bolje rečeno: samo isprobati, motocikle koji su aktualni svjetski prvaci i viceprvaci u klasama SBK i SS. Jedno veliko hvala Hondi Europe i cijelom timu Ten Kate koji su nam tih dana stajali na usluzi. Isprobali smo ih u Kataru na stazi Losail, na kojoj se vozi svjetsko prvenstvo, a ovdje vam ekskluzivno donosimo naše dojmove

zavoje

svoje motocikle usavršavati preko zime da bi u jeku sezone bili konkurentni, Katar je idealno mjesto na drugoj polovici planeta gdje ih nitko u tome ne ometa. No dobro, mi smo ih na kratko prekinuli kako bismo dobili odgovore na neka pitanja koja nas već dugo muče. U biti, glavni krivac tome nismo mi, već Honda Europe koja nam je uručila ekskluzivnu pozivnicu, a koju kao pristojni novinari nismo smjeli odbiti. A zašto i bi? Pa ovdje bi poželio biti svaki motorist na svijetu u čijim žilama teče imalo sportske krvi.

Bit ovakvih testiranja nije naša obveza da preporučimo Corseru ili Toselandu koji će mo-

tocikl odabrati za sezonu, već da vama, dragi čitatelji, prenesemo koliko se zapravo ovi motocikli razlikuju od vaših serijskih koje imate u svojim garažama. Nije zgoroga napomenuti da nas se ovaj test toliko dojmio, da smo odmah po povratku obišli hrvatske uvoznike i umjesto da dodamo uštedena sredstva za novi motocikl, naručili smo za naš redakcijski iste magnezijske naplatke 16,5 cola, pripadajuće slickove, cartridge

Loše Pirelli gume, s kojima promotor SBK ima ugovor o obaveznoj ugradnji za sve vozače, umalo su bile uzrokom demolaranja ovog dragulja. Vozači u prvenstvu tvrde da bi s drugim gumama poput Michelinia ili Dunlopa bili barem za 2 sekunde brži po krugu na istom motociklu

uložak za prednju vilicu i multiregulacijski stražnji amortizer, jaču pumpu kočnice, diske, quick shifter za mjenjač, kompletni ispuh s dynojet centralom, karbonske oklope i štošta još. Dobro, shvatili ste, razlikuje se od serijskog i to bitno. Opakog virusa koji nam je Ten Kate prenio ponudivši nam svoj top model na probu ne možemo se nikako riješiti. Moramo imati u svojoj garaži nešto tako slično pod svaku cijenu - zujala nam je u glavi cijelo vrijeme leta od Dohe do Zagreba! Ali da vidimo što nam je to toliko primamljivo, jer motocikl naoko izgleda vrlo slično kao onaj serijski?

Honda Ten Kate 1000 - aktualni viceprvak SBK

Motocikl koji je u zadnje četiri karavane prvenstva u Nizozemskoj, Njemačkoj, Italiji i Francuskoj barem na jednoj utrci dana pobijedio s australskim vozačem Chris Vermeulenom postao je napokon slobodan. Naime, Chris je prihvatio ponudu Suzukija i otišao u moto GP, a nama je ostavio svog CBR-a. Hvala, Chris i sretno, a mi obećavamo da ćemo ti čuvati motocikl ako se odlučiš vratiti.

Tooliko smo nestrpljivi da vam dočaramo naše impresije, da ćemo preskočiti opis samih tehničkih dorada u odnosu na serijski model kojeg smo testirali u broju 65 i odmah ćemo krenuti s našim dojmom za upravljačem.

Naše nijemo obećanje Chrisu i "čuvanje" zaboravili smo čim smo izašli iz boxova i dali gas. A tko bi tome uopće odolio?

Udobnost u sjedalu i lakoća promjene pravca najviše su nas iznenadili, a CBR za Superbike je mnogo mekši nego smo očekivali. Položaj u sjedalu kada stojimo prilično opterećuje ruke, no to ne zahtijeva nimalo veći napor u vožnji od serijskog, a zahvaljujući maloj udaljenosti između sjedala i



upravljača vozač uvijek ima dobru kontrolu. Sam ulazak u zavoj ne zahtijeva osobito naprezanje. Naprotiv, postoji opasnost da se putanja zatvori preuranjeno. To je ono što odmah primjećujete. Toliko je očito to "kraćenje" zavoja, odnosno padanje na unutar-nju 'pasicu' i osjećaj da vas motocikl ne vuče van na izlasku iz zavoja, da vas na početku sasvim iznenadi. S obzirom da smo nakon Katara i prije pisanja ovog teksta bili na skijanju, taj osjećaj podsjetio nas je na noviju "karving" tehniku skijanja, koja je toliko brža i zabavnija od klasičnog rubljenja.

Pogadate, Vermeulenov Superbike je u odnosu na serijski model baš kao karving skije u odnosu na klasične. One u zavoj ulaze doslovno same! Isto se dešava i sa ovim izvanserijskim motociklom. Ukoliko samo pritisnete desni oslonac nogu SBK modela malo jače ili prebacite težište malo ekstremnije u desno, desni rubnjak piste će vam se jako brzo približiti. Drugim riječima, motocikl ne širi putanju, već je skraćuje. Kako zamislite idealnu putanju, ona je provediva još bolje i s još većom brzinom.

Ustvari, nakon cjelodnevne vožnje sa serijskim modelom Honde CBR prije sjedanja na ovaj motocikl dođete do nekih svojih granica i svog optimuma za prvi dan na toj novoj stazi (u našem slučaju Losail, gdje se i vozi svjetsko prvenstvo). To znači da kočite dovoljno kasno da ne pretjerate, a da vam se zadnji kraj još uvijek uznemiruje, da zatvarate zavoj s njegove stražnje strane, a kad otvarate gas, motocikl vas vuče na rub 'pasiće'. No, nevjerojatno je da kad zajašite isti taj model, ali Superbike, on vas vuče stalno unutra, prema unutarnjoj 'pasci'. U zavoj ulazite prerano, i to toliko da vas to počne nervirati. Osjećate se stvarno glupima jer radite tako očigledne pogreške. No, potom shvatite da je stvar u motociklu. On vam naravno samo dozvoljava, ili bolje rečeno: tjera vas

TEN KATE HONDA 1000 SBK

Tehničke dorade na putu za tron

Ten Kate CBR 1000 ima ugrađen "quick shifter" za brzu izmjenu brzina. On djeluje tako da u djeliću sekunde samo na trenutak prekine paljenje kako bi otpustio napetost na prijenosni pučpanik u cilju, kako bi brzina bolje uskočila bez puštanja gasa, i što je još štedljivije u borbi za stotinke sekunde bez odvajanja spojke. Dakle, držite puni gas do kraja cijelu ciljnu ravninu i samo nogom stišćete polugu prema dolje (mjenjač je okrenut na natjecateljskim modelima)



Asada da ovoj ljepotici malo zavirimo ispod suknje, odnosno ispod oplata. Superbike je kategorija motocikala izvedenih iz serijskih modela, dakle onih koje možemo kupiti kod trgovaca i, barem teoretski, pretvoriti primjenom više ili manje skupih kompleta, u slične onakve motocikle kakve voze Vermeulen ili Mudgeridge i drugi sudionici svjetskog prvenstva. No, gdje je granica koja razdvaja naše motocikle od onih službenih? Riječ je o dva motocikla koji su samo prividno slični cestovnim modelima, a u stvari pod vrlo sličnim izgledom kriju pravi koncentrat tehnologije.

Ovaj model gotovo nema nikakve sličnosti sa serijskim, iako je po deklaraciji proizvođača samo nešto bolji od standardnog motocikla. No, istina je sasvim drukčija: sa HRC kompletom za preradu serijski je motocikl ugradnjom specijalnih dijelova pretvoren u nešto sasvim drugo, a Team Ten Kate, koji ga je preradio, ljubomorno čuva tajnu daljnjih korekcija zahvaljujući kojima je ovaj motocikl postao jedan od glavnih protago-

nista svjetskog prvenstva.

Na prvi pogled motocikl nema nikakvu kontrolu pogona (trakcije), pa ipak začuđuje lakoća upravljanja ručicom gasa bez stresova, poglavito zbog linearne vuče u odnosu na snagu motora. Suzuki i ostali SBK modeli već imaju elektronsku kontrolu pogona protiv proklizavanja. Ova kontrola inače djeluje ovisno o uključenoj brzini, ili prema podacima senzora koji nadziru režim rada motora, brzinu okretanja kotača, položaj gasa i štošta drugo. Svrha tih sustava je ograničavanje snage koju razvija motor u prve tri brzine, kako bi kompenzirao nedostatak gripa i kako bi razvio snage učinio fluidnijim. No, i tada elektronika samo pomaže da se ne prekorače dopuštene granice, ali što joj je djelovanje manje izraženo, to su bolje brzine ostvarene po krugu. I tu opet dolazi do izražaja osjećaj vozača zahvaljujući kojem će što je moguće dulje ostati blizu krajnjih mogućnosti vozila.

No, CBR to ionako nema, a cjelokupnu snagu na Hondi treba kontrolirati vozač, jer, kao što kaže Ten Kate, kontrola "trakcije" je samo u šakama vozača. Na prvi pogled, ova Honda CBR 1000 RR Ten Kate nije jako sofisticirana, i istini na volju zapravo i nije službeno vozilo Honde, već privatni motocikl tima Ten Kate. Teoretski svatko može kupiti ovaj motocikl od nizozemskog tima - cijena mu je 75.000 eura (uključujući i sustav prikupljanja podataka) - i naći se za upravljačem istog onog motocikla koji je Vermeulenu omogućio osvajanje

drugog mjestu na SBK svjetskom prvenstvu. No, prave tajne koje su skrivene pod oplatom poznate su samo konstruktoru.

Prema pravilniku, Superbike motociklima je dopušteno imati "quick shifter" za brzu izmjenu brzina o kojem se toliko priča u motorističkim krugovima. Stvar djeluje vrlo jednostavno i vrlo je korisna s obzirom na uštedu u razbacivanju stotinki. On djeluje tako da u djeliću sekunde samo prekine paljenje da bi na trenutak otpustio napetost na prijenosni zupčanik, kako bi brzina bolje uskočila bez puštanja gasa i - što je još štedljivije u borbi za stotinke sekunde - bez odvajanja spojke. Dakle, držite gas do kraja cijelu ciljnu ravninu i samo nogom stišćete polugu prema dolje (na natjecateljskim modelima mjenjač je okrenut).

Osim toga, Superbike model može imati superlake magnezijске naplatke. To mu znatno smanjuje inertne mase koje stvara centrifugalna sila. U praksi to znači da bi vas motocikl trebao manje vući prema van, tj. manje proširuje putanju. Vrlo korisna na ovakvim modelima je i anti hopping spojka marke STM, koja sprečava blokiranje stražnjeg kotača u fazi naglog kočenja kada je on rasterećen.

Instrumenti su djelo tvrtke P.I. Research. Nema prikaz broja okretaja motora, već samo progresivne LED diode za signaliziranja promjene stupnja prijenosa, ispis temperature rashladne tekućine, motora, vremena po krugu

Na prednjem kraju nalazi se WP vilica s izvrnutim šipkama promjera 48 mm i sa 130 mm hoda. Potpuno su novi WP mostovi prednje vilice



Stražnji WP amortizer također ima mogućnost podešavanja za velike i male brzine, a stalno je ugrađena telemetrija koja mjeri gibanje vilice u odnosu na okvir. Lanac marke DC je uži i lakši u odnosu na serijski, a zupčanici su aluminijski Afam. Naplatci su Marchesini od 16,5 cola

i niza drugih podataka. Sustav prikupljanja podataka također je djelo tvrtke P.I. Research (proizvode ove tvrtke koriste mnoge ekipe Formule 1). Spomenut ćemo da tim Ten Kate ne ugrađuje flash svjetlo za promjenu stupnja prijenosa kao većina ostalih svjetskih timova.

Elektronička centrala ima deset senzora koji registriraju parametre ciklistike i motora.

CBR za Superbike je na prednjem kraju opremljen WP vilicom s izvrnutim šipkama promjera 48 mm, sa 130 mm hoda, i višestruko podešivim amortizerom, također marke WP. Oba amortizera imaju dvostruke regulacije hidrauličke za velike i male brzine. Potpuno su novi WP mostovi prednje vilice, a stražnja vilica je ona koja se dobiva u HRC kom-

pletu za preradu. Sustav koji djeluje na stražnji ovjes je isti kao i na cestovnoj verziji. Amortizer upravljačkog sklopa je specijalan WP: klasični hidraulički WP, a ne elektronski kontroliran kao na serijskoj verziji.

Okvir nije doživio nikakve izmjene i moguće je varirati geometriju zakretanja interveniranjem na ekscentre upravljačkog sklopa, dok je u odnosu na standardnu izvedbu iskorak povećan za 2 mm, tako da su promijenjene ploče. Osovinski razmak se mijenja i djelovanjem na registre zatezača lanca.

Agregat je pripremljen montiranjem svih komponenti iz kompleta HRC (ventili i opruge ventila, bregovi bregastih osovinu, radilica, brtvila glave, elektronička centrala i mjenjač), a tu su i klip-

Naoko tek veliki hladnjak govori da nije riječ o serijskom modelu

njače od titana, koje također proizvodi Ten Kate. Ispuh je izveden u suradnji sa tvrtkom Arrow, dok je hladnjak, dakako, velikih dimenzija, kako bi osigurao najbolje moguće hlađenje. Ovaj natjecateljski bolid pali se kao serijski motocikl pomoću elektropokretača.

Vrlo je zanimljivo da je kod ovog SBK modela CBR-a potrebno brižljivo održavanje motora: nakon svakih 800 prijedanih kilometara nužno je servisirati razvod, nakon svakih 1.500 km mijenjaju se klipovi i ventili, dok se nakon svakih 2.000 km mora mijenjati radilica.

Elektronika centrale za nadzor rada motora može se mijenjati u boxu, ali kad se jednom odabere idealna mapa, nije moguće tijekom utrke praviti nikakve izmjene, kao što se to primjerice može kod Suzukija pritiskom na tipku.

Sustav kočenja na prednjem kraju je marke Nissin. Opremljen je čeljustima i diskovima promjera 320 mm. Na stražnjem je kraju montirana čeljust Nissin koja djeluje na nazubljeni disk promjera 220 mm marke Braking. Podesive pedale su marke Walter Moto, a poluge na upravljaču su marke Lightech. Težina vozila je u granicama pravila: 165 kg.

S pravim vozačima za upravljačem, James Toselandom i Karl Muggerridgeom, koji će ga sljedeće godine voziti u SBK prvenstvu, ovaj "cestovni" motocikl uspio je prema prvim informacijama na proljetnim testiranjima ostvariti samo dvije sekunde slabije vrijeme od onog s kojim je Capriossi osvojio pole position na MotoGP u listopadu prošle godine. ■





da počnete kočiti znatno kasnije i rušiti ga u zavoj kad biste sa serijskim već odavno orali pijesak. No, najveći je užitak u samom zavojju. On ide i bolje nego po tračnicama. Zaista treba dosta vremena da pomaknete granicu svog straha, nakon što ste je cijeli dan iskušavali sa serijskim modelom. Iako mi svakim zavojem nastojimo biti sve brži i brži, on nas još uvijek ne nosi van. Koji puta pomislimo kako smo ovaj puta zaista pretjera-

li, no Vermulenov CBR se vraća na putanju iznimnom lakoćom. Cijelu smo tu noć u luksuznom arapskom hotelu sa mnoštvom zvjezdica razmišljali o tome koliko smo u biti pomakli granicu brzine kroz zavoj taj zadnji session na Superbike modelu. Ne možemo sa sigurnošću tvrditi, ali mislimo za čak oko 20 do 30%.

Osim toga, najveća ušteda na vremenu je sam izlazak iz zavoja. Motocikl vas uop-

će ne nosi iz zavoja na vanjsku 'pasicu', što znači da možete gas odvrtni već na polovici zavoja bez opasnosti da ne završite zavoj. Svaki sljedeći krug otvaramo ranije, a osmijeh na licu je sve veći i veći. To je to! To je motocikl za nas! Kad god uzimamo novi serijski model na testiranje, razlike su toliko male, da nas podsjećaju na traženje dlake u jajetu. Zamislite razliku između CBR iz '04 i ovog novog modela 2006. Da

TEN KATE HONDA 1000 SBK

(1) Ugljična vlakna se upotrebljavaju i za najmanje sitnice. Oslonci nogu dobavlja tvrtka Valter moto. (2) Potpuno drugačiji instrumenti od onih serijskih koriste se na utrkama. Na SBK modelu na posudi kompenzacijskog kočionog ulja nalazi se karakterističan "znojnik za ruku" koji služi kako specijalno natjecateljsko ulje ne bi navlačilo na sebe kondenzirajuću vlagu iz zraka preko plastičnih stijenki. (3) Prednji disk je "normalan" u odnosu na stražnji, ali su zato čeljusti "nabildane". Hidraulika na prednjoj White Power vilici se može posebno regulirati za male i velike brzine. (4) Stražnji disk je nazubljenog tipa, a na njega djeluje posebna Nissinova pumpa sa priključnim senzorom



1



2

TEN KATE HONDA 600 SS



1



2



3



nismo toliko izbirljivi i da ne vozimo toliko različitih modela godišnje, razliku ne bismo niti osjetili. A vjerujemo da je većina vikend vozača niti neće nikada osjetiti. No, ovdje je poboljšanje toliko očigledno, da bi ga i malo dijete odmah primijetilo. Uočili smo da Superbike puno kasnije dolazi s koljenom na asfalt, a nožni oslonac nikada ne struže, što se ne bi moglo reći za serijski model.

Ono što nas je isto tako začudilo je ugrađenost. Ovaj SBK se može voziti tako meko, da bismo ga lako vozili i po cesti. Prisjećamo se sada svih onih grubih Ducatija SBK koje su vozili Drmeš, Štimac i drugi. Ovdje današnjem SBK možete naglo puštati ručicu gasa u zavoju, naglije otvarati bez ikakvih trzaja i negativnih 'zacukavanja'. Motocikl vas vozi baš onako kako vi hoćete. I bolje!

Osim toga, uopće ne osjećamo njegovih 205 KS na kotaču, koliko tvrdi Gerrit Ten Kate, vlasnik tima Ten Kate. Jedino nakon oštrog posljednjeg zavoja staze Losail i ulaska u ciljnu ravninu, kada nam se prednji kotač nezaustavljivo propinje, znamo s kakvom zvijeri imamo posla.

Prednja kočnica pak djeluje prilično progresivno i vrlo se dobro može modulirati, iako je njena intervencija zaista žestoka us-



3



4



4

(1) Oslonci za nogu Valter moto specijalno su izrađeni za tim Ten Kate. (2) Instrumenti uopće ne reagiraju dok ne dođete do visokih okretaja, odnosno led diode počinju svijetliti tek na 11.000 okretaja. Nema niti flash lampice koja označava ulazak u zabranjeno područje. Pumpa prednje kočnice i mostovi su također prema tvrdnjama tehničara Ten Kate potpuno serijski. Barem vizualno. Dodana su tek čelično opletena kočiona crijeva. (3) Prednja vilica je samo naoko serijska, jer unutra su montirani specijalni WP cartridge ulošci i racing ulje. Prednji diskovi su marke Braking. (4) Stražnji disk je Hondin, nazubljeni, a zupčanik aluminijski Afam. Naplatci prema pravilniku za klasu 600 SS moraju ostati serijski. Dodan je senzor koji mjeri brzinu vrtnje kotača.



Aktualni prvak klase Supersport, Sébastien Charpentier kraj svojeg konja. Kaže da su mu hobiji bicikli, glazba i crno vino. Ovog zadnjeg bi se svakako trebao odreći, barem prije utrka. Prošle je sezone uvijek, kada nije pao, završio kao prvi ili drugoplasirani

PRAZNA STRANICA



Ten Kate 600 - Ispod oplata se ne vidi nikakvo "čudo" tehnike u odnosu na serijski model, no praksa govori upravo suprotno

poredimo li je sa nekim standardnim sustavom kočenja, poglavito zbog male težine i velike brzine s kojom se napada zavoj. Dakle, kočenje je snažno, može se dobro modulirati i ne izaziva destabilizirajući efekt. Ovaj je motocikl vrlo lijepo voziti i u izvjesnom se smislu njime lakše upravlja nego onim serijskim, iako raspolaže s mnogo više konjskih snaga. Ova Honda je odmah svima dostupna. Reaktivna je poput motocikla klase 250 GP, tako da se čak i eventualne korekcije putanje usred zavoja apsorbira vrlo jednostavno.

Motor je vrlo progresivan čak i u najnižim režimima vrtnje, te vrlo jako vuče. Razvijanje snage ostaje linearno i lako ukrotivo, tako da vozač jednostavno nagonski osjeća potrebu dodavanja gasa, pri čemu je potpuno siguran da neće nikada naglo izgubiti kontrolu nad stražnjim kotačem. Siguran je čak i u fazi ubrzanja, bez obzira što šef tima Ten Kate tvrdi kako nema nikakve elektronske kontrole pogonskog kotača i trakcije koju danas imaju svi konkurentni modeli. Tako je lijepo opustiti se u vožnji na pravom stroju i u idealnim uvjetima na pisti.

I onda - peh. Zadnji krug, zadnji zavoj, prednji kotač je proklizio. Škripa gume i struganje, a u našim mislima se prolomilo: "Oh ne!". Pa zar da baš mi, jedini hrvatski novinari ovdje, razbijemo pobjednički motocikl? Toliko muke da uopće dospijemo ovdje, "na kraj svijeta" i onda ovakav neslavan pad. Ali u tom času nas sam bog čuva, a guma iznenada prima. Nema tu vremena za razmišljanje, instinktivno jače stiskamo vanjsku ručku upravljača, a "krakata noga" (naš test vozač ima 187 cm) je zapela za asfalt i dignula malo motocikl. Dovoljno da prednja guma ponovno 'uhvati'. Motocikl se stresao i mi smo samo raširili putanju iznimno široke staze Losail u Kataru. «Ahaaa, to je napravio Rossi na GP utrci preprošle godine!», prvo je što nam je prozujalo gla-

vom. Sreća, nema što. Znali smo da nas prati. Od samog početka. Prisjetili smo se vožnje Qatar Airways-om kada su nas na "check in"-u prebacili iz "business" klase u "first class" samo zato što su je prebukirali. No, čuveni šampanjac Don Perignon za aperitiv sa kavijarom za predjelo nismo odbili. Zamislite na našem boarding pass-u je jasno stajalo 1A! Tako se još nismo nikada vozili. Ponekad nam je drago što nas poziva direktno Honda, a ne hrvatski uvoznik. No, tada, dok smo ispijali gutljaje tog skupocjenog francuskog šampanjca i ležali u potpunoj horizontali svih 6 sati leta do Qatra nismo niti sanjali da ćemo voziti Vermeulenov SBK motocikl i Charpentierov SS. Dali bismo sve gurmanske specijalitete na svijetu za samo jedan krug na aktualnom prvaku. A dobili smo ih znatno više.

No, vratimo se mi našem "zadnjem zavoj u zadnjem krugu". Taj osmijeh s lica nismo skidali još dugo poslije. Čim smo stali, pogledali smo prednju slick gumu i tu se zaista imalo što vidjeti: sredina i lijeva strana bile su kao nove, a desna oguljena kao što zadnja ne može biti ni nakon upornog napreznja gasom i pregrijavanja. Mislimo si, ako smo joj mi to napravili, što joj onda čini Vermeulen? U taj čas, dok smo razmišljali, doleti ushićeni djelatnik Hondе Deutschland i pita nas kako smo to izveli - "Pa već si pao, sve sam vidio!". "Lako to što si vidio, je li ti snimio fotografa?" - kao iz topa izgovorili smo, ovo nam nitko iz redakcije neće vjerovati. Na to se uključio glavni mehaničar Ten Kate i prokomentirao hladno "premekana smjesa gume" - i dodao - "iz Pirellija su nam očito greškom poslali krivu. Da ste kojim slučajem i pali, ne biste vi bili krivi". Kako krivu, zapitali smo se, a tko to ovdje kontrolira? Nisu očekivali ovakvu temperaturu? No, sada to ionako nije važno. Jedini dokazni trag ostao nam je na koljenu kombinezona, i to pazite - s unutarnje stra-

(1) Ispod poluge spojke nalazi se mali prekidač (tipa blende dugog svjetla) koji služi kako bi se prekinuo strujni krug, a da vozač ne mora otpuštati gas i dirati spojku kada želi nizati brzine prema više. Geritt kaže da ju treba samo lagano i brzo "liznuti" kažiprstom. Supersport natjecanje prema pravilniku zabranjuje uporabu quick shiftera, potpuno automatiziranog kao na Superbikeu

(2) Poluga za podešavanje udaljenosti ručice prednje kočnice od drške upravljača provedena je na lijevu stranu, kako bi vozač mogao dotezati u vožnji bez istovremenog otpuštanja gasa



Dodatni hladnjak za rashladnu tekućinu ispod onog "normalnog"

CBR 1000 RR	SERIJA	TEN KATE
MOTOR		
tip agregata	4T, tekućinom hlađeni, 4-cilindrični, 16 ventila	isto
promjer x hod (mm)	75 x 56,5	isto
zapremina	998 ccm	sto
kompresija	11,9:1	12,5:1
maksimalna snaga	172 KS/11.250 okr	preko 205 KS
okretni moment	115,1 Nm (11,6 kgm)/8.500 okr	-
okr. u praznom hodu	1.200 okr	2.500 okr
napajanje	PGM-DSFI electronic fuel	HRC kit, potpuno promjenljiva ET&S Racing centrala
paljenje	Komputerski kontrolirano digitalno, promjenljivo	HRC kit, mogućnost promjene programa
svječica	NGK: IMR9C-9HES ND: VUH27EC	NGK R0045Q-10 ili 11
promjer usisa	44 mm	isto
spremnik goriva	18 litara	HRC kit, 20 litara
spojka	u uljnoj kupci, višelamelna sa spiralnim oprugama	STM slipper
brzine	6	HRC kit
lanac završni	530 O-ring	DC Dynachains 520 MXO lanac, Afam aluminijski zupčanik
CIKLISTIKA		
okvir	aluminijски	isti
prednji ovjes	43 mm preokrenuta, HMAS cartridge-type uložak sa mogućnošću regulacije na opruzi, kompresiji i povratu	WP RCMA 4800 cc promjera 48 mm. Preokrenuta. Posebno podesiva za visoke i niske brzine pri kompresiji (20 koraka), podesiva na povratu (35 koraka) i podesiva na opruzi bez koraka
hod prednjeg ovjesa	120 mm	130 mm
stražnji ovjes	Pro-Link amortizer sa plinskim spremnikom HMAS oprugom s mogućnošću podešavanja pedopterećenja za 13 koraka, podešavanjem na kompresiji i povratu	WP BAVP 4618 comp., sa plinskim spremnikom, promjera motke 18 mm i kućišta 46 mm, odvojeno podesiv na malim i velikim brzinama kompsrije (20 koraka), povrata (30 koraka), podesivost opruge preko hidraulike
hod stražnjeg ovjesa	135 mm	140 mm
prednji naplatak	aluminijски ljevani s tri kraka 17M/C x MT3.50	Marchesini magnezijски glodani 16.5 x 3.5 ili 3.75
stražnji naplatak	17M/C x MT6.00	16.5 x 6.0 ili 6.25
prednji kočioni sustav	dva diska promjera 310 mm, debljine 5 mm, čeljust s četiri klipića, pločice sintered metal	Nissin kaliperi sa 4 klipića, disk Braking promjera 320 mm, SBS Dual Carbon pločice, Castrol kočiona tekućina
stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm, debljine 5 mm, čeljust s jednim klipićem, pločice sintered metal	Nissin kaliper, disk Braking nazubljeni promjera 220 mm, SBS Dual Carbon pločice, Castrol kočiona tekućina
guma prednja	120/70 ZR17M/C (58W)	Pirelli 16.5" slick 120/75 R
guma stražnja	190/50 ZR17M/C (73W)	Pirelli 16.5" slick 190/65 R
DIMENZIJE		
međuosovinski razmak	1.410 mm	podesiv
kut upravljača	23.45°	isto
predtrag kotača	102 mm	podesiv
radius okretanja	3,34	smanjen
duljina	2.025 mm	isto
širina	720 mm	isto
visina sjedala	820 mm	podesiva
spremnik ulja	3,9 litara	-
težina (suha)	179 kg	165 kg
težina sa tekućinama	208 kg	-

ne. Kako netko može istrugati koljeno s unutarnje strane? Osim ako se nije ispružio koliko je dug i širok. (Kako je desno koljeno ostrugano vidi na kasnijim slikama Charpentierove Honde 600 koju smo vozili zadnju u nizu).

Imali smo sreće. A kad sreća nekog hoće, onda tako i ostaje - dokazali su nam to na glavnom aerodromu Qatarske Dohe kada su nas na povratku ponovo prebacili u prvu klasu. No, ovaj puta 1E. Nije ni to loše, nije pored prozora, ali je ipak prva. Čak su i dečki iz Honde, koji su nam platili ovaj let, ponovo bili su u business klasi. Putovanje sa šaicima i njihovim ženama došlo je kao "kec na desetku", a u Frankfurt smo sletjeli odmorniji nego ikad.

Honda Ten Kate 600 - aktualni prvak svijeta Supersport

Kako nas je sreća služila tih dana, nismo se iznenadili kada je Gerrit ten Kate predložio da probamo i njegov drugi pobjednički motocikl, CBR 600 koji je osvojio Supersport prvenstvo. «Kad te hoće, onda te hoće!», pomislili smo. Nismo mogli odbiti motocikl koji je prošle sezone uvijek kada je završio bio prvi ili drugoplasirani s famoznim Charpentierom. Oči su nam se zacaklile i glas zatitrao: "Vrlo rado". Znojnu kacigu nazad na glavu i gas prema fotografima koji vire iz trave kao gljive poslije kiše.

Pravila za Supersport prvenstvo mnogo su rigoroznija nego za Superbike i tehničarima daju mnogo manje prostora za manevriranje. Stoga Ten Kate 600, za razliku od SBK modela, prema pravilniku ne smije imati lagane magnezijske zamjenske naplatke, niti jaču zamjensku radijalnu pumpu kočne niti karbonske oklope. Vilica mora biti vizualno identična, kao i njeni mostovi. No, promijenjeni su njeni ulošci. Na ovom natjecateljskom CBR-u amortizer upravljača je klasični hidraulički, a ne elektronski kontroliran. Ozbiljnije promjene učinjene su ispod oplata. Hladnjak rashladne tekućine je većeg kapaciteta, a ispod njega je dodan i jedan dodatni hladnjak koji se proteže sve do dna špice oplata.

No, ono najčudnije na SS motociklu primjećujete tek u vožnji: instrumenti. Potpuno su digitalni i ništa ne svijetli kad pokrenete motocikl, osim dva brojčanika (temperature rashladne tekućine i ulja). U prvi mah ništa se ne događa niti dok izlazimo iz boksa. Nema kazaljki brzinomjera ni obrtomjera koji bi ovdje tako veselo trebali skakutati. Kao da ništa ne smije ometati vozača. U prvom krugu, kada se obično upoznajemo s motociklom i komandama, nismo ništa primijetili i pomislili smo da «nije valjda da šampioni voze na osjećaj», jer nemamo predodžbu u kojem području okretaja se nalazimo. A onda odjednom, tek na ciljnoj ravnini, zabljesnule su nekakve stidljive led diode. Dakle, tu smo! Zamislite, one se pale tek na 11.000 okretaja i idu do 15.000 okretaja. Tek kada smo se opustili, privikli na komande i položaj, te počeli odvrtni ručicu gasa do kraja, nešto se ipak počelo događati. Agregat je pritom toliko glasan, da smo prije paljenja lampica već mislili da smo na rubu blokade (kao da



ovaj model ne zadovoljava stroge norme o buci u SS prvenstvu), te nam je bilo žao prevrtjeti Charpentierov motocikl (ipak je on dobar dečko). No Ten Kate 600 ide još u okretaje, iako mu je zvuk vrlo jednakog i jakog tonaliteta. Usporedbe radi, ovdje moramo spomenuti da se nova Yamaha R6, koju smo ovdje također imali priliku voziti na jednom od naših jesenskih testiranja, serijski već vrti do 17.000 okretaja! No, neke internet stranice taj podatak glasno negiraju, tvrdeći da je to ipak samo promidžbeni trik, a mi ćemo ga provjeriti čim nam dođe na mjerni stol prilikom proljetnog usporednog testa.

No dosta s tehničkim podacima i vratimo se mi dojmu u vožnji. Umor nas još nije svladao i željni smo vožnje radi koje smo i došli ovamo, na drugi kraj svijeta. Krivulja CBR-a 600 je vrlo ravna i - što nas je jako začudilo - puna!!! Pa on ide bolje od standardnog CBR-a 1000 za kojeg Japanci deklariraju 172 KS. A kažu da je Supersport vrlo ograničen u doradama prema pravilniku! Tek sada nam je sinula cifra koliko košta motocikl Loris Valjana pripremljen za AA s HRC kitom i popis dijelova koji se moraju izmijeniti kako bi bio konkurentan. Osim toga, na um nam pada i Zuićeva konstatacija da je Lorisov Supersport CBR 600 na Grobniku puno brži od njegovog Supersport CBR-a 1000 s kojim je postao viceprvak Hrvatske. Sad vidimo da je to itekako točno. I to ne samo prema težini i brzini ulaska u zavoj, nego i po samoj snazi. To nam se isprva činilo nezamislivo, a Borisovu tvrdnju smo uzimali s izvjesnom rezervom, bez obzira na to što smo svi u redakciji s njim "kao braća". Ovom motociklu u zavoju možemo odvrnuti gas toliko prije u odnosu na serijski, da kad standardni 1000 počne loviti, naš je Ten Kate 600 već u punom sprintu.

Sad se malo prisjećamo i razlike između ovog motocikla i Kawasaki ZX-6RR Andrewa Pitta, kojeg smo vozili 2002. godine na Grobniku netom što je osvojio Svjetsko Prvenstvo Supersport 2001, a kojeg je u Hrvatsku doveo Fuchs - tada generalni sponzor Kawasaki racing Teama Eckl. Tada je SS bio vrlo tvrd, baš kao daska, i nije se niti približno ovako lagano vozio. Sada su SS motocikli kudikamo ugađeniji u borbi za stotinke. Osim toga, snaga im je punija odozdo, iz srednjih okretaja.

Mahanje zastavom prekinulo je naše razmišljanje u vožnji, a mi sada već pomalo umorni vraćamo ovaj Supersport model u box njegovom vlasniku, te se opraštamo od njega sa željom da obrani naslov prvaka svijeta. Sljedeće godine vozit će ga, uz nositelja titule Sebastiena Charpentiera, i 22-godišnji Turčin Kenan Sofuoglu, a mi ćemo im držati fige kraj malih ekrana prilikom direktnih prijenosa Eurosporta. Čak štoviše, radi njih ćemo pojuriti u Pevec i "ispeglati" svoju Diners karticu za jednu veću plazmu, kako bismo već 25.02., za vrijeme prve utrke svjetskog SS prvenstva bili ponovno ovdje u Kataru - barem u mislima i kako bismo si što vjernije mogli prizvati osjećaj za upravljačem njihovih Hondi, koje će ovdje njih dvojica voziti umjesto nas. ■



CBR 600 RR	SERIJA	TEN KATE
MOTOR		
<i>tip agregata</i>	4T, tekućinom hlađeni, 4-cilindrični, redni, 16 ventila	isto
<i>promjer x hod (mm)</i>	67 x 42,5	isto
<i>zapremina</i>	599 ccm	isto
<i>kompresija</i>	12:1	-
<i>maksimalna snaga</i>	115 KS/13.000 okr	preko 140 KS
<i>okretni moment</i>	66 Nm(6,7 kgm)/11.000	-
<i>okr. u praznom hodu</i>	1.300 okr	2.500 okr
<i>napajanje</i>	PGM-DSFI elektronsko ubrizgavanje goriva	HRC kit, potpuno promjenljiva ET&S Racing centrala
<i>paljenje</i>	Komputerski kontrolirano digitalno, promjenljivo	HRC kit, mogućnost promjene programa
<i>svječica</i>	NGK: IMR9C-9HES ND; VUH27D (ND)	NGK R0045Q-10 ili 11
<i>promjer usisa</i>	40 mm	isto
<i>spremnik goriva</i>	18 litara	19 litara
<i>spojka</i>	u uljnoj kupci, višelamelna sa spiralnim oprugama, komandirana preko sajle	STM slipper, komandirana preko sajle
<i>brzine</i>	6	HRC kit
<i>lanac završni</i>	525 O-ring	DC Dynachains 520 MXO lanac, Afam aluminijski zupčanik
CIKLISTIKA		
<i>okvir</i>	aluminijски	isti
<i>prednji ovjes</i>	41 mm preokrenuta, HMAS cartridge-type uložak sa mogućnošću regulacije na opruzi, kompresiji i povratu	Preokrenuta sa umetnutim WP cartridge uloškom. Posebno podesiva na kompresiji, povratu i na opruzi
<i>hod prednjeg ovjesa</i>	120 mm	130 mm
<i>stražnji ovjes</i>	Pro-Link amortizer sa plinskim spremnikom HMAS oprugom s mogućnošću podešavanja pedompterećenja za 13 koraka, podešavanjem na kompresiji i povratu	WP BAVP 4618 comp., sa plinskim spremnikom, promjera motke 18 mm i kućišta 46 mm, odvojeno podesiv na malim i velikim brzinama kompresije (20 koraka), povrata (30 koraka), podesivost opruge preko hidraulike
<i>hod stražnjeg ovjesa</i>	135 mm	140 mm
<i>prednji naplatak</i>	aluminijски ljevani s tri kraka 17M/C x MT3.50	isto
<i>stražnji naplatak</i>	17M/C x MT6.00	isto
<i>prednji kočioni sustav</i>	dva diska promjera 310 mm, debljine 4,5 mm, čeljust s četiri klipača, pločice sintered metal	dva diska Braking nazubljena promjera 310 mm, SBS Dual Carbon pločice, Castrol kočiona tekućina
<i>stražnji kočioni sustav</i>	disk promjera 220 mm, debljine 5 mm, čeljust s jednim klipačem, pločice sintered metal	disk Braking nazubljeni promjera 220 mm, SBS Dual Carbon pločice, Castrol kočiona tekućina
<i>guma prednja</i>	120/70 ZR17M/C (58W)	isto, Pirelli
<i>guma stražnja</i>	180/55 ZR17M/C (73W)	isto, Pirelli
DIMENZIJE		
<i>međuosovinski razmak</i>	1.395 mm	-
<i>kut upravljača</i>	24 stupnja	isto
<i>predtrag kotača</i>	95 mm	podesiv
<i>radius okretanja</i>	3,2	-
<i>duljina</i>	2.010 mm	isto
<i>širina</i>	690 mm	isto
<i>visina sjedala</i>	820 mm	podesiva
<i>spremnik ulja</i>	3,9 litara	-
<i>težina (suha)</i>	163 kg	162 kg
<i>težina sa tekućinama</i>	191 kg (99 naprijed i 92 straga)	-