

USPOREDNI TEST

600
SUPERSPORT

Nije prošlo ni godinu dana od zadnjeg usporednog testa supersport motocikala, a već vam prenosimo dojmove s najnovijeg sučeljavanja perjanica klase 600. U ovoj klasi nitko nije pretplaćen na prvu poziciju, a poznata sportska uzrečica prema kojoj je lakše osvojiti titulu, negoli je obraniti malo je gdje tako blizu istini kao u svijetu sportskih motocikala. Kako bi bili ravnopravni, dobili su svi jednaku Dunlop obuću za pistu



Uhvati



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

gra je to u kojoj nema pravila. Taman kada smo se u ovoj klasi naviknuli na ubitačni dvogodišnji ciklus izlaska novih modela prema kojem Kawasaki, Honda i Yamaha predstavljaju svoje nove nade svake neparne godine, a Suzuki ih tvrdoglavo prati s godinom zakašnjenja, stvari su se počele komplicirati. U stvari, sve je počelo još prošle godine, kada je samo Ka-

wasaki predstavio potpuno novu Ninju 600, dok su Yamaha i Honda umjesto očekivanog lansiranja novih modela samo temeljito obnovile svoj R6 i CBR 600 RR iz 2003. godine, oplemenivši ih upside-down vilicama i radikalnim kočionim kliještima. Iako su tada mnogi tu pojavu bili skloni protumačiti umorom japanskih proizvođača koji više ne mogu pratiti nemilosrdni ritam što su ga sami sebi nametnuli, sada postaje jasno da je tim potezom Yamaha samo kupila dodatno vrijeme, kako

bi u miru mogla pripremiti potpuno novu R6, kojom je ponovo željela unijeti kaos ovu klasu, poput onoga kojeg je iza sebe ostavio originalni R6 predstavljen 1999. godine.

Jasno je stoga da je pred pripadnicima klase Supersport i dalje burna i zanimljiva budućnost, a kratak život pod svjetlima reflektora istovremeno je i nužnost i dvosjekli mač. Dok se jedni raduju tome što se svake godine mogu veseliti novim tehničkim poslasticama i uvijek novim i agresivnijim dizajnerskim rješenjima, drugi im zamjeraju to što ih svojom kratkoćom postojanja podsjećaju na prolaznost života, te ih stoga zaobilaze u širokom krugu, tražeći motocikle koji u sebi sadrže više trajnih vrijednosti.

Mi ipak spadamo u optimiste uvijek sprem-

ritam



ne na promjene, posebno kada se ide sa dobrog na bolje. Kada zavrtime film desetak godina unatrag i pokušamo usporediti ondašnje 600-tice s današnjim perjanicama klase supersport, onda postaje jasno da je njihov temperamentan život iz temelja

izmijenio ono što smo nekad nazivali sportašima srednje klase.

Ušminkane 600-tice iz sredine devedesetih godina nudile su sportski izgled, ali i prosječnu i često puta demodiranu tehnologiju i isto takve per-

formanse. Danas su stvari totalno drugačije. Upravo zbog naleta novih agresivnih 600-tica klasa 750 je gotovo izumrla, a u pogledu ugrađenih komponenti supersport motocikli sada stoje rame uz rame s kraljevskom klasom sportskih tisućica. Razli-

ka u snazi i performansama je i dalje osjetna, no stvarne potencijale moćnih litarskih strojeva ionako mogu do kraja iskoristiti isključivo trkači, i to samo na natjecateljskoj stazi.

Prednosti koje nude današnji sportski motocikli zapremine 600 ccm teško da se mogu sažeti u samo jednu rečenicu. Riječ je o atraktivnim i bogato opremljenim motociklima vrhunske tehnologije, koji se odlikuju impresivnim performansama i sjajnim voznim osobinama, te su kao stvoreni za vikend jurnjave zavojitom cestom ili natjecateljskom stazom, no još uvijek su i



Honda je popustila pod teretom godina i ne može se više u punoj mjeri oduprijeti naletima konkurencije



Što se tiče generacije 2006., Yamaha je najbrži motocikl, Suzuki i Kawasaki se potpuno ravnopravno bore za drugo mjesto, a Honda je ovaj put bila na začelju kolone

taman dovoljno praktični za svakodnevnu vožnju gradom ili večernji odlazak u kazalište, pardon, omiljeni kafić.

Popis nedostataka puno je kraći od popisa prednosti i sadrži samo dvije stavke: (ne)udobnost i cijena. Tvrditi da su ovi motocikli udobni bilo bi jednako kao i tvrditi da Shakira ima velike grudi. No, kao i kod spomenute pjevačice, stvari ipak nisu tako loše kao što se čine na prvi pogled. Treba neko vrijeme da vam ojačaju mišići i zglobovi na rukama i da otvrdne koža na vašoj pozadini, no jednom kada se naviknete na svoj motocikl moći ćete ga voziti skoro bezbolno, čak i na dužim turama.

Iako će ljubitelji turističkih motocikala samo pospršno odmahnuti glavom, s ovim se motociklima mogu dohvatiti i udaljenije destinacije, bez da vas na određitu moraju "odlijepiti" s motora uz pomoć hidrauličke dizalice. Što se

pak tiče ljetovanja u dvoje, 600-tice predstavljaju najbolji test uzajamne privrženosti. Ako vam je vaša suputnica posebno draga, onda ćete joj kavalirski ponuditi plaćanje autobusne karte kako biste je poštedjeli muke, no ako ona doista ne može bez



Ništa bez Grobnika

● Moto Puls kao jedini magazin koji radi usporedne testove motocikala u Hrvatskoj i jedan od rijetkih koji uopće radi testove na Grobniku ne može, a da ne zahvali na svestranoj pomoći zaposlenicima Riječkog Automotodroma, bez kojih to ne bi bilo moguće. Zahvaljujemo najprije direktoru Igoru Eškinji, pa redom ljudima bez kojih 'to ne bi bi-

lo to': Valteru, Anđelu, Robiju, Bori i ostalima. Automotodrom Grobnik je zauzet tijekom cijele godine ekskluzivnim najmom, na stazi je velika gužva i jedino u kasnim ili ranojutarnjim satima, u vrijeme kada je staza potpuno prazna, možemo napraviti objektivan test. Ovaj test radili smo prije i poslije Croatia Speed Weekenda u najboljim uvjetima. Jedino tako su vremena i razlike među motociklima mogle biti objektivne.

Izmjerena težina sa punim spremnikom goriva i svim tekućinama:

	Yamaha	Honda	Kawasaki	Suzuki
Ukupna težina u kg	183	184	188	190
Raspodjela težine (naprije/natrag) u kg	96/87	94/90	93/95	98/92
Zapremnina spremnika za gorivo	17,5 l	18 l	17 l	16,5

Prosječna potrošnja na stazi

	Kawasaki	Suzuki	Yamaha	Honda
Prosječna potrošnja na stazi (l/100 km)	10,03	10,18	10,19	11,50

vas, onda će bez razmišljanja odbiti takvu mogućnost i odlučno sjesti na stražnje sjedalo skromnih dimenzija i isto takvog "tapecirunga", iako zna da bi joj bilo udobnije da istu udaljenost savlada na leđima pomahnitalog magarca.

Što se tiče cijene, današnji supersport motocikli su, istina, podosta skuplji od svojih prethodnika, ali to dobrim dijelom opravdavaju performansama i ugrađenom tehnologijom, a osim toga još su uvijek 15 do 30 tisuća kuna jeftiniji od litarskih pandana.



Kawasaki i dalje nudi najviše u pogledu snage na srednjim okretajima, no nijedan od motocikala nije kraj elastičnosti



Kada ih usporedimo s motociklima klase 1000, ovi su motocikli osjetno manje naporni i lakši za voziti kroz zavoje, no na izlasku iz zavoja ipak moraju gledati u leđa većoj braci

Posvetimo se sada njihovim prednostima. Najuočljivija, ali ne i najvažnija prednost je njihov dizajn. Pridjeve maleni, kratki, nabijeni, lijepi i agresivni možemo prilijepiti bilo kojem od testiranih motocikala i to bez ikakve rezerve.

Honda ima najduži staž na tržištu, no godine joj čine dobro. Razlog tome je dobro pogođen bezvremenski dizajn, zbog kojeg je ova Honda i dalje jedan od najpoželjnijih sportskih motocikala.

Najupečatljiviji detalj su zašiljena i zavodljiva prednja svjetla koja privlače poglede poput magneta, a ništa lošije nije izveden ni stražnji kraj, ispod kojeg je smješten lonac ispušnog sustava. Oplate snažno podsjećaju na one s MotoGP motocikala, a nemilosrdan zub vremena se primijeti samo na preglednoj i funkcionalnoj ploči s instrumentima, kojoj bi dobro došlo pokoje maštovito i modernije rješenje.

Od stare garde tu je i prošle godine predstavljena Kawasaki ZX-6R, koji njeguje nešto oblije forme i na prvi pogled djeluje kao da je barem "za glavu" veći od konkurencije, iako to u stvari nije slučaj. Zaobljenom prednjom maskom dominira veliki otvor za zrak, koji ostavlja dojam da bi mogao usisati i nisko letećeg goluba, a dojam glomaznosti ostavlja i masivni ispušni lonac smješten ispod razvučenog stražnjeg kraja.



Iako pripadaju istoj klasi, svaki od motocikala je lijep na svoj način i međusobno se vrlo lako razlikuju

Mnogi su prošlogodišnjoj Yamahi i Suzukiju zamjerali suviše smiren dizajn nedostojan njihove sportske orijentacije, no ovogodišnji modeli definitivno ne pate od krize identiteta. I dok je Suzuki dobar dio svoje osobnosti posudio od modela GSX-R 1000 i u dlaku je jednak novom GSX-R-u 750, R6 nema puno toga zajedničko s ostalim modelima iz svoje kuće, iako je već na prvi pogled jasno da se radi o pravoj Yamahi. Na njoj jednostavno nije bilo mjesta za oble linije i sve je izvedeno u pravoj racing maniri s izraženim osjećajem za minimalizam. Gledano od naprijed, R6 kombinira ostavšti-



TEST GUMA DUNLOP SPORTMAX GP

Ljepljiva, miroljubiva i izdržljiva

Kada bismo tražili gumu idealnih svojstava za svaki dan i za natjecateljsku stazu, od nje bismo očekivali da drži asfalt čvrsto poput priljepka, a da se troši nježno poput kamena. Koliko znamo, takva idealna guma ne postoji, no Dunlop Sportmax GP nije daleko od toga. Radi se o visoko sofisticiranom proizvodu, kojeg u Dunlopu svrstavaju u kategoriju Racing i nalazi se na samom vrhu obiteljskog stabla sportskih guma ovog proizvođača, iznad zvučnih modela GP Racer, D 208 RR i Qualifier.

U čemu je tajna njezine kvalitete? U Dunlopu tvrde da se ključ uspjeha skriva u inovativnoj kon-

strukciji gaznog sloja, koji se sastoji od nekoliko smjesa koje bi na suhoj stazi trebale osigurati idealno prianjanje u svim uvjetima.

Prvi sloj čini smjesa koja je zadužena za bočno prianjanje gume kada je motocikl polegnut u zavoj i ona seže do samog ruba gume. Drugi je sloj napravljen od smjese koja se manje zagrijava i nanosi se po obodu gume, odnosno onom dijelu na kojeg se motocikl oslanja kada nije u nagibu. Tu su i dodatni uzdužni elementi, koji bi trebali poboljšati ponašanje gume na mokroj podlozi, no jasno je da se od ovako specijalizirane gume ne može previše očekivati u monsunskim uvjetima.

Na našem su usporednom testu ove gume vrhunski obavile svoj posao. Čvrsto su se hvatale za grubi grobnički asfalt i nisu pokazivale znakove popuštanja ili zamora čak ni kada su test vozači dovodili motocikle do krajnjih granica. Najbolja pohvala kvaliteti prianjanja gume Dunlop Sportmax GP bile su riječi proslavljenog Josipa Drmeša, koji je s čuđenjem na licu izjavio: "Ove su gume toliko dobre, da ja ne mogu iskoristiti sve njihove mogućnosti".

Sportmax GP sva naprezanja podnosi mirno i bez drmanja, ba-

rem što se tiče supersport motocikala koje smo imali na testu. Dobro je poznato da gumu trebate isprobati na Grobniku ako želite testirati njenu izdržljivost, no Sportmax GP je pokazao više nego zavidnu otpornost na trošenje čak i na tom

nemilosrdnom asfaltu, tako da se redoviti posjetitelji te staze ne moraju brinuti da će nakon svakog treninga morati posjetiti vulkanizera. Usudili bismo se ustvrditi: ovo su najbolja gume za Grobnik koje smo vozili. ■



POTROŠNJA GUMA

Troši me nježno

Uvijek je zanimljivo vidjeti koliko neki motocikl troši gumu, jer se na temelju toga može mnogo toga spoznati o njegovu karakteru i načinu na koji se bori sa zavojima. Sasvim očekivano, gumu je najviše trošio najsnažniji Kawasaki, koji na zadnji kotač prenosi najviše momenta, a zlatnu su sredinu držale Yamaha i Honda, koje polude na visokim okretajima. Uvjerljivo se najekonomičnijim u potrošnji guma pokazao Suzuki, koji je po tom pitanju barem za koplje ispred konkurencije. Ukupno gledajući, nijedan od aktera našeg testa nije uništio gumu, kao pred koju godinu s Avonom, tako da možemo reći da kombinacija ovih motocikala i Dunlopovih guma živi u savršenom skladu.

nu svojih prethodnika s usisnikom za zrak izvedenim u stilu Rossijeve M1, dok vas pogled s boka ostavlja bez daha. No, na novoj čete R6 ipak najviše gledati njezinu stražnjicu koja je zašiljena poput koplja, a da je još malo viša, morali bi ugraditi i garbaritna svjetla.

Iako ne skriva svoj buntovni karakter, Suzuki u cjelini djeluje puno smirenije od Yamahe, s kojom ga ipak povezuje rješenje smještaja ispušnog lonca, koji svojim položajem, oblikom i skromnim dimenzijama automatski budi asocijacije na MotoGP motocikle.

No, da bi neki motocikl mogao dostojno nositi titulu sportskog motocikla, nije dovoljno da bude

samo lijep, već mora biti i pravi atleta. Konstrukcijski sve je već odavno izmišljeno, samo sve to treba dobro oplemeniti najnovijim tehničkim dostignućima i fino uskladiti. Četiri cilindra u redu odavno su normativ klase, barem što se Japanaca tiče, jednako kao i za tu klasu optimalna vrijednost provrta i hoda u iznosu 67x42,5 mm. Od tih vrijednosti odstupa jedino Kawasaki ZX-6R, koji još od 2002. koristi trik sa 6% većom zapreminom, kako bi već u startu imao prednost pred konkurencijom u pogledu ostvarivanja boljih vrijednosti maksimalne snage i okretnog momenta.

Osim po maksimalnoj snazi, Kawasaki je 2005. bio referentna vrijednost i po serijskoj opremi. Up-

side-down prednja vilica, radijalna kočiona klijeseta, radijalna pumpa, ventil u ispuhu, dva reda brizgaljki, spojka s uređajem koji sprječava blokiranje stražnjeg kotača i lap timer su posljednjih godina malo - po malo postajali dio standardne opreme supersport motocikla, no Kawasaki je bio prvi koji je uspio sve to ugraditi u jedno tijelo. Danas ga je po opremljenosti dostigla Yamaha, a titulu najopremljenijeg je preuzeo Suzuki, koji je po dobroj staroj tradiciji opremljen i amortizerom volana kao prijeko potrebnim sigurnosnim elementom na ovim motociclima. Jedino Honda u tom pogledu malo zaostaje, no to ćemo dijelom opravdati već ranije spomenutim poduzim stažem na tržištu.

HONDA CBR 600 RR



Ono što vrijedi za motor i serijsku opremu, vrijedi i za ciklistiku. Poželjne vrijednosti su već odavno izmišljene i sve ostalo je samo stvar nijansi i kvalitete ugrađenih komponenti. Yamaha i Honda su najmanji i najlakši motocikli, no od najmasivnijeg Kawasakija ih dijeli samo pokoji milimetar dužine i pokoji kilogram težine. Kao da je upisano u kamenu, promjer prednje upside-down vilice iznosi 41 mm, dok malo više raznolikosti vidimo u

promjeru prednjih diskova, koji u pravilu iznosi 310 mm, a samo je Kawasaki ponovo "crna ovca". Ninja je opremljena nešto manjim diskovima promjera 300 mm, koji se, međutim, mogu pohvaliti time da su nazubljeni i da na njih pritišću čak četiri kočione pločice.

Zasada toliko o konstrukcijskim rješenjima i igrama brojki, vrijeme je da se posvetimo dinamičkom dijelu našeg usporednog testa. U skladu sa

svijetlom tradicijom, nismo žalili ni truda ni vremena i središnji dio testa smo obavili na grobničkoj stazi, koja najbolje može filtrirati sve prednosti i mane ovako potentnih sportskih motocikala. Kako ne bi sve ostalo samo na našim dojmovima, angažirali smo i neka od najzvučnijih natjecateljskih imena, naše dugogodišnje suradnike, koji su stvarali prošlost i sadašnjost hrvatske motociklističke zbilje. Kako bi motociklima i test vozačima

KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



osigurali jednake uvjete, sve motocikle smo opremili odličnim Dunlop Sportmax GP gumama, koje su kvalitetno obavile svoj posao i bez popuštanja podnijele sva opterećenja koja su pred njih postavili kako pozvani test-trkači, tako i redakcijski test-vozači.

Kada smo skinuli grijače s guma, svi su motocikli imali jednake šanse za pobjedu na testu, no od nekih se očekivalo više nego od drugih. Hoće li

Kawasaki kao prošlogodišnji pobjednik uspjeti zadržati krunu, ili će mu je preuzeti pompozno najavljujuna Yamaha? Hoće li Suzuki, koji je sada konačno dobio priliku da se kao potpuno novi model ravnopravno bori sa svojom konkurencijom, prepustiti ulogu fenjeraša nekom drugom, ili će možda zasjesti na sam vrh? Kako će se vremenšna Honda, koja još uvijek žari svjetskim prvenstvom, oduprijeti naletu mladih snaga?

Pitanja je mnogo, a odgovor nam je bio nadohvat ruke. Sigurno će se naći netko tko se neće slagati s našim poretkom, no ocjenjivali smo mnoštvo parametra i prikupljali dojmove svih testnih vozača, tako da je teško vjerovati da je konačni redoslijed mogao biti realniji. Zanimljivo je da dobiveni poredak u dobrom dijelu odgovara vremenima ostvarenima na stazi, iako staza nije bila jedini kriterij. Ispada da je brzina glavni adut za

YAMAHA YZF-R6





Po pitanju razvijanja snage, Yamaha vam nema mnogo za ponuditi ispod 12.000 okr/min, no nakon toga jednostavno "podivlja"

GSX-R 600 nije promijenio samo oplate, već se radi o potpuno novom motociklu koji je osjetno snažniji i okretniji od starog modela



pobjedu u ovoj klasi, a Yamaha je tu ispred konkurencije.

Iako je u igri bilo čak 210 bodova, Kawasaki i Suzuki su na kraju bili poravnati i morali su podijeliti srebrnu medalju. Kawasaki je snažniji i jeftiniji, dok je Suzuki nešto moderniji i konkretniji motocikl. Hondi je ovaj puta izmakao pobjednički podij, iako ni ona nije jako daleko.

YAMAHA YZF-R6 **R6 kao što je nekad bio**

Već su prve fotografije nove Yamahine "šestice" dale naslutiti da se radi o beskompromisnom trkaču kojem je prirodno stanište natjecateljska staza. Nakon što je prošla generacija bila brza i žestoka, ali i smirena i relativno udobna, nova R6 se vratila svojim korijenima i ponovo se radi o najekstremnijem motociklu u ovoj klasi. Bezobrazno visoko sjedalo vozača u kombinaciji s nisko postavljenim upravljačem previše opterećuje ruke vozača, no istovremeno otkriva da se radi o pravom serijskom racing motociklu, kod kojeg je ergonomija sasvim u funkciji jurnjave natjecateljskom stazom i prebacivanja težine na prednji kraj. Odlično pogodena ciklistika, najkraći međuosovinski razmak u klasi od 1.380 mm, uz najmanju deklariranu težinu od 161 kg rezultiraju time da se motocikl prebacuje nevjerovatnom lakoćom i brzo ulazi u zavoj. Jednom kada ga polegnete, iznimno je stabilan i precizan poput snajpera, a tvrdi ovjes vozaču pruža pregršt povratnih informacija. Vrlo je važno da budete brzi na izlasku iz zavoja i da ste izabrali odgovarajući stupanj prijenosa, jer je pogonski agregat ispod 12.000 okretaja uvjerljivo najslabiji u klasi. Nakon što kazaljku obrtomjera dovedete u vertikalu, stvari naglo počinju kretati nabolje, i to u tolikoj mjeri, da ćete istog trenutka zaboraviti na "rupu" u snazi i početi razmišljati o nabavci amortizera upravljača. Uzrok takvog ponašanja pogonskog agregata,

koje smo dosad susretali uglavnom kod dvo-taktnih ili trkačkih motocikala, jasno je vidljiv kada pogledamo krivulju snage. Pri 14.500 okr/min novi R6 razvija deklariranih 127 KS, odnosno čak 133 KS s upotrebom Ram-Air-a. To su rekordne vrijednosti u klasi, barem što se brojeva okretaja tiče. U pogledu snage Kawasaki je još

uvijek u prednosti za 3 KS, no samo zato što "vara" na zapremini. Dvostruki prednji diskovi promjera 310 mm spremno obavljaju svoje zadaće, tako da kočnice zaslužuju ocjenu od vrlo dobar do odličan. Budući zbog visokog sjedala i niskog upravljača prilikom kočenja imate osjećaj da ćete nosom postrugati asfalt, umirujuće djeluje činje-



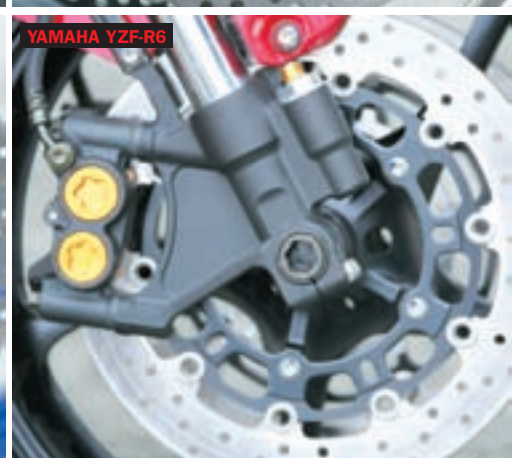
HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF-R6



Kawasakiju nije puno nedostajalo da uspije obraniti prošlogodišnju titulu najboljeg na testu

nica da je od ove godine i Yamaha opremljena protublokirajućim uređajem na spojci, koji u tim trenucima umiruje rasterećeni stražnji kraj. Dojam u vožnji i ostvarena vremena po krugu ukazuju na to da je Yamaha R6 osjetno brža od svojih "zemljaka" na natjecateljskoj stazi. No, to vri-

jedi samo za iskusne i izrazito brze vozače, kojima nije problem velikim brzinama prolaziti kroz zavoje i živjeti na visokim, stvarno visokim okretajima. Oni manje iskusni vozači biti će brži na nekom od drugih motocikala na ovom usporednom testu, iako će ih njihov subjektivni osjećaj brzine

u kombinaciji s bukom iz ispuha zavarati da su najbrži upravo na Yamahi.

I dok je Yamaha na stazi ispunila sva naša očekivanja i sasvim opravdala svoj opaki izgled, cestovnom dijelu ispitivanja smo pristupili sa dosta zebnje. Svakome je jasno da kombinacija tvrdog ovje-



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF-R6

sa, niskog upravljača i tanašnog sjedala ne može rezultirati nekom udobnošću, no покажите nam jedan aktualni supersport model koji je stvarno udoban. Sve u svemu Yamaha nije bila najneudobniji motocikl u ovoj klasi, štoviše po tom je pitanju sasvim prosječna. Nakon što prevalite više od 100 kilometara u komadu, prva tri, četiri koraka ćete hodati čudno, no nakon toga će se stvari više-manje vratiti u normalu.

Ako spadate u takve maratonce, bilo bi dobro da sa sobom ponesete i čepiće za uši, jer je kratki ispušni top izuzetno bučan, a lijeni agregat uvijek traži da ga vozite u brzini niže. Vožnja ispod 8.000 okr/min je potpuno besmislena, a iznad 12.000 okr/min postaje opasna, jer R6 odjednom podivlja i dok vam oči prebiru po horizontu, isprekidane se središnje crte naglo počinju spajati u dugu tanku liniju.

Svojim je voznim osobina savršeni alat za ljubitelje vožnje natjecateljskom stazom, a zbog svog je izgleda i neodoljiv mamac za gradske šminkere, jasno, ako su spremni izdvojiti nemalih 90 tisuća kuna. Onima koji sebe pozicioniraju između te dvije krajnosti mogao bi biti zanimljiv i prošlogodišnji R6, kojeg je Yamaha i dalje zadržala u proizvodnji, prigodno mu snizivši cijenu, a koji je tek nešto sportiji i poprilično udobniji.

KAWASAKI ZX-6R 636 Ninja osvjetnik

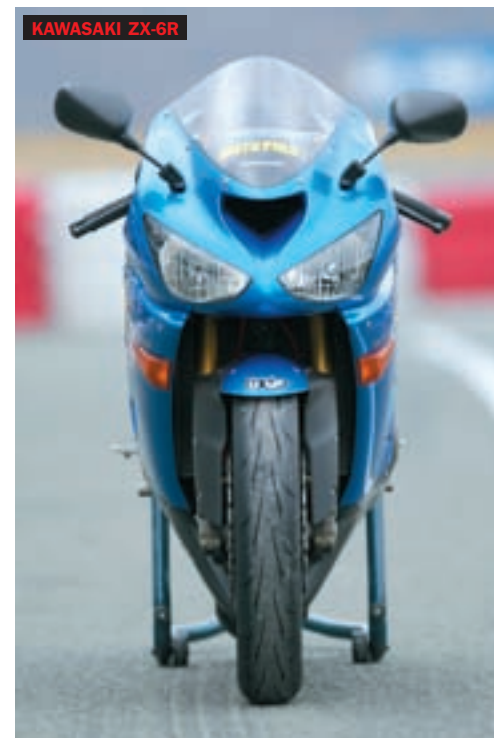
Prošlogodišnji pobjednik usporednog testa se sjajno držao, no nije uspio do kraja odoljeti napadima sve žešće konkurencije, koja je odlučila pomsiti račune prošle godine uvjerljivo najprodavanijem sportskom motociklu u Hrvatskoj i jedinoj 600-tici koja se osjetno bolje prodavala od tisućica. Najvjerojatnije je to posljedica činjenice da se radi o najsnažnijoj i najpristupačnijoj 600-tici, koja je sasvim po ukusu naših vozača uvijek gladnih snage i uglavnom praznih džepova. Ninja 636 je sada godinu dana starija, ali je i dalje jednako snažna i još povoljnija, tako da tržišni uspjeh jednostavno ne može izostati.

Ipak, kada bi jedini kriterij za kupnju motocikla bila natjecateljska staza, onda Kawasaki više ne bi bio na samom vrhu našeg popisa. Radi se o vrlo dobrom motociklu, koji je i dalje vrlo brz, no dobra vremena po krugu može više zahvaliti svojoj superiornoj snazi u odnosu na konkurenciju, negoli ciklistici i kočnicama. Kawasaki ima uvjerljivo najotvoreniji kut upravljača i najveći predtrag, no međuosovinski razmak od svega 1.390 mm i dalje spada u bolja ostvarenja u ovoj klasi. Radi se o izuzetno mirnom motociklu kojim se lako upravlja i koji vas nikada neće iznenaditi svojom reakcijom, no ovjes je malo premekan, te stoga ne daje vozaču toliko povratnih informacija koliko to daju drugi motocikli na ovom testu. Izuzetno je stabilan i u nagibu i na pravcu, a što se tiče silaska u zavoj i lakoće prebacivanja, tu je nešto inertniji od Yamaha, ali je još uvijek osjetno okretaniji i lakši za voziti od sportskih motora iz klase 1000. Svojim karakteristikama na natjecateljskoj stazi će se ponajviše svidjeti manje iskusnim vozačima, koji će znati cijeniti njegovu mirnoću i stabilnost, kao i činjenicu da za brzo "rundanje" ne morate živjeti na rubu crvenog polja i stalno prebirati po poluzi mjenjača. Osim što je sa deklariranih 136 KS pri 14.000 okr/min najsnažniji motocikl u ovoj konkurenciji, ZX-6R nudi najviše i u srednjim okretajima, no tu "punoću" plaća i nešto većom potrošnjom guma.

Kočnice nisu loše, ali nisu ni impresivne poput onih na Suzukiju i Yamahi, a mjenjač je upravo



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF-R6

onakav na kakvog smo kod Kawasakija navikli, znači moglo bi i bolje.

Što se tiče vožnje cestom, uz još uvijek najbolje performanse njegov je najjači adut u odnosu na konkurenciju to što ga pokreće nešto elastičniji agregat, koji zahtijeva nešto manje forsiranja visokih okretaja radi održavanja zadovoljavajuće putne brzine. Potrošnja pritom ostaje u granicama prihvatljivog, tako da će se pri ležernijoj vožnji Kawasaki, jednako kao i Yamaha, zadovoljiti sa 6 litara goriva na 100 kilometara. Iako to nije najvažniji parametar, Kawasaki je bio najštedljiviji na natjecateljskoj stazi s potrošnjom od 10 litara na 100 kilometara.

Pri sjedanju za upravljač Ninja djeluje masivnije od konkurencije, iako se u stvari radi samo o nijansama. Zaslugu za to ima i nešto klasičniji izduženi položaj vozača, koji će se neke svidjeti, a neke neće. Udobnost mu i nije neka vrlina, a poseb-

no će stradati ruke, koje moraju na sebi nositi veliku težinu.

Slična se priča nastavlja i u uvjetima gradske vožnje, no tu će najviše patiti lijeva šaka zbog tvrde ručice spojke, tako da ćete prazan hod tražiti pri svakom stajanju na semaforu. Nagrada slijedi čim se upali zeleno svjetlo, jer Kawasaki odlučno kreće s mjesta i pritom se propinje na stražnji kotač gotovo kao da se radi motociklu zapremine 1000 ccm.

Jedan od najvećih Kawasakijevih nedostataka i dalje ostaju instrumenti koji su sve, samo ne pregledni, ali su zato bogato opremljeni i posjeduju lap timer, koji se, za razliku od onog na Yamahi, lako upotrebljava pomoću tipke na lijevoj ručki upravljača.

636 je možda izgubio titulu najboljeg i najpoželjnijeg motocikla u svojoj klasi, ali je s količinom sadržaja kojeg nudi za 73.810 kn bez problema



Suzuki je odlično uravnotežen motocikl koji se lako vodi kroz zavoje i odlično koči

HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



CBR 600 RR i dalje spada u motocikle s izraženim "racing" DNK i kao takvog ga je pravo zadovoljstvo voziti natjecateljskom stazom



obranio naslov best-buy motocikla, barem što se tiče ovog usporednog testa. Hoće li ove godine zadržati i titulu najprodavanijeg sportskog motocikla, pokazat će vrijeme, no sasvim smo sigurni da će Ninja i dalje biti jedan od najtraženijih motocikala na našem tržištu.

SUZUKI GSX-R 600
Po uzoru na veliku braću

Za razliku od Yamaha, koja je svoju R6 najavljivala na sva zvana, Suzuki je novu generaciju GSX-R-a 600 i 750 predstavljao s puno više suzdržanosti, tako da je bilo nejasno što se od tog motocikla može očekivati. Znali smo da će biti dobar, ali koliko dobar? U odnosu na ekstravagantnu Yamahu, novi GSX-R je gotovo "klasičar" i ne nudi puno toga novog i senzacionalnog, ali zato sadrži sve ele-

mente koji se očekuju od motocikla te klase. Antihopping, radijalna kočiona kliješta, radijalna pumpa, visoko sofisticirani sustav elektronskog ubrizgavanja goriva i ventil u ispuhu samo su neki od elemenata koje Suzuki posjeduje, a koje smo posljednjih godina počeli uzimati zdravo za gotovo u ovoj klasi motocikala. Titulu najopremljenijeg ipak zaslužuje zbog ugrađenog amortizera upravljača, koji je već davno postao nužno potreban na motociklima ove klase, ali njegova se ugradnja još uvijek nije uvriježila kod drugih japanskih proizvođača.

No, da ne bi sve ostalo na nabranjanju novotarija, spomenimo još samo da je ovogodišnji Suzuki osjetno ojačan, aerodinamičniji i agilniji od starog modela. Snaga je porasla sa 120 na konkurentnijih 125 KS, koje sada razvija pri 13.500 okr/min. Konceptija motora je ostala u osnovi ista, a poboljšanja su postignuta finim podešavanjima i primjenom novih rješenja. Za kvalitetno napajanje gorivom zadužen je manje-više uobičajeni sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, kojeg u Suzukiju nazivaju SDTV, s dvostrukim brizgaljkama i dvostrukim leptirastim tijelima, a za brži protok ispušnih plinova brine se ventil smješten u ispušnom sustavu koji nosi nomenklaturu SET. Što se tiče samog ispušnog sustava, velika je novost



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R

Svi osim Kawasaki imaju "podignute" mjenjače na gornju stranu bloka motora kako bi međuosovinski razmak mogao biti što kraći



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF-R6

smještaj ispušnog lonca, koji je gotovo čitav smješten između pogonskog agregata i stražnje vilice, a tek njegov završni dio strši izvan siluete motocikla.

Takav smještaj ispušnog lonca vjerojatno je jednim dijelom zaslužan i za to što Suzuki ima najveći međuosovinski razmak u klasi - 1.400 mm, no bez obzira na to, Suzuki je izuzetno reaktivan motocikl, iako ne u tolikoj mjeri kao R6. Ovjes mu je mrvicu premekan, tako da vozač ne "osjeća" podlogu u onoj mjeri u kojoj bi to želio, no jednom kada se postavi u nagib, GSX-R je poslušan i nije sklon neugodnim iznenađenjima. Na izlazu iz za-

Jedan od najvećih nedostataka CBR izvan ograda natjecateljske staze je njegova izražena neudobnost



Jedna od stvari koje bi mu trkači mogli zamjeriti je mekano sjedalo, no to će se svidjeti svima onima koji se motociklom voze našim "udobnim" prometnicama. Sjedalo je osim toga najniže postavljeno u klasi, a to u kombinaciji s ne prenisko postavljenim upravljačem stvara solidne preduvjetne da ovaj motocikl proglasimo najudobnijim na našem testu, iako su u tom pogledu ove godine razlike između motocikala manje nego ikad.

Po svemu viđenom, Suzuki je prosjek klase i vjerojatno najpraktičniji i najsvestraniji motocikl u ovoj konkurenciji. Nije brz kao Yamaha, ali je zato osjetno povoljniji, nije snažan kao Kawasaki, ali je zato nešto udobniji. Po pitanju cijene najbliži je Hondi, no u odnosu na nju pruža puno bolji omjer uloženog i dobivenog jer za 2.000 kuna manje, Suzuki nudi jednako brz, a usudili bismo se reći i brži motocikl, koji je uz to osjetno udobniji i puno bogatiji opremom.

Sve u svemu, Suzuki ni ove godine nije uspio dohvatiti sam vrh, ali je bio vrlo blizu, a uz to je zaslužio i titulu all-round motocikla godine u klasi Supersport.

HONDA CBR 600 RR **Nevjerojatna lakoća vožnje**

Kada je Honda predstavila svoj prvi CBR 600 s oznakom RR, odmah je pomela konkurenciju, kako na našem u usporednom testu, tako i na natjecateljskim stazama diljem svijeta. Tada je svojim trkačim ustrojem napravila malu revoluciju u klasi i najavila dolazak upravo ovakvih beskompromisnih 600-tica s kakvima se danas družimo. Koliko je osnovna konstrukcija bila dobra svjedoči i to da Honda CBR 600 RR od svojeg postanka caruje svjetskim prvenstvom klase supersport, a dominacija bi se lako mogla nastaviti ove godine, budući je RR bio najbrži motocikl i na dvije dosad održane utrke ovogodišnjeg prvenstva.

Honda i danas ima genetski kôd pravog sportskog motocikla, no sve se teže nosi s teretom godina. Ono što nas kod Honde još uvijek veseli je do-

voja je izuzetno miran, dobrim dijelom i zato jer je opremljen amortizerom upravljača. Ipak, njegova najveća prednost i jedan od glavnih razloga zbog kojih je Suzuki po glasovima vozača bio odmah iza najbolje Yamaha je činjenica da daleko najbolje koči. Ne znamo u čemu je tajna, no Suzukijevi dvostruki diskovi promjera 310 mm, opremljeni radijalnim kočionim kliještima sa četiri klipčića najbolje obavljaju svoj posao, a čvrst i miran prednji kraj vam ulijeva sigurnost i pri najvećim vrijednostima deakceleracije.

Mjenjač je u osnovi dobar, no GSX-R tu ipak gubi poneki bod jer nam je nekoliko puta odbio poslušnost kada smo htjeli promijeniti brzinu na više. Razvijanje snage je relativno linearno, koliko to na takvom motociklu može biti, a tome u prilog ide i činjenica da je Suzuki uvjerljivo najmanje trošio stražnju gumu.

Pohvale zaslužuje lijepa i pregledna instrument ploča, koja po uzoru na GSX-R 1000 uz uobičajene informacije sadrži i maleni ekran s oznakom stupnja prijenosa u kojem se trenutnu nalazite.

Suzuki u gotovo svakom pogledu predstavlja prosjek klase i stoga predstavlja pametan odabir za one koji znaju što kupuju



Yamaha je izuzetno precizan motocikl, koji potpuno zaslužen nosi titulu najboljeg na natjecateljskoj stazi



bro pogodena ciklistika, zbog koje vožnja ovog motocikla natjecateljskom stazom i dalje predstavlja pravo zadovoljstvo. Ako gledamo apsolutna mjerila, onda je daleko od toga da bude najbrži motocikl na stazi, a to potvrđuju i naša izmjerena vremena, no njena je osnovna prednost to što možete biti vrlo brzi s vrlo malo uloženog napora. CBR 600 RR je još uvijek najmanji motocikl u klasi, a uz to je i jedan od najlakših, te se stoga lako prebacuje i jednostavno vodi kroz zavoj. Žešći vozači će posebno hvaliti činjenicu da Honda naj-

manje umara, kao i to da u svakom trenutku mogu lako osjetiti kako motocikl diše i gdje su mu krajnje granice. Od pomoći je i krivulja snage pogonskog agregata, koja je dobro prilagođena primjeni u ekstremnim uvjetima, iako maksimalnih 117 KS koje razvija pri 13.000 okretaja u minuti predstavljaju vrijednosti koje su u ovoj klasi već odavno nadmašene. Položaj vozača je pravi "racing", s jako opterećenim rukama i težištem naglašeno prebačenim na prednji kotač, zbog čega vozač ima potpuno kontrolu i puno povjerenja u prednji

kraj motocikla. Ipak, od svih motocikala na testu Honda nam je ulijevala najmanje sigurnosti prilikom kočenja, možda jednim dijelom i zato što jedina u ovoj klasi ne posjeduje radijalnu pumpu. Što se tiče mjenjača, tu nemamo previše prigovora, jer je upravo onakav na kakvog nas je Honda već odavno naučila.

Dakle, radi se o dobro uravnoteženom motociklu, koji na natjecateljskoj stazi nema previše mana, no mlađa je konkurencija ipak nešto bolja i - što je najvažnije - koju stotinku sekunde brža.



Kawasaki je miran i izuzetno stabilan motocikl, koji se može voziti vrlo brzo bez pretjeranih stresova. Povoljna je cijena uz maksimalnu snagu još uvijek jedan od glavnih aduta Kawasakijeve Ninje



Svatko tko je odvezio dužu dionicu s ovim motociklom na prometnicama našim svagdašnjim, zna da CBR to svoje zaostajanje na stazi sigurno neće moći nadoknaditi karakteristikama kojima se diči u civilnoj uporabi. Naime, CBR definitivno nije udoban motocikl. Ergonomija je još i dobro riješena i sviđa nam se to što vozač sjedi vrlo blizu upravljaču, jer mu to daje osjećaj nadmoći i kontrole, no sjedalo je toliko tvrdo i toliko neudobno, da imamo osjećaj da bi nam i obična daska pružila više udobnosti. Ako će vlasnici Yamahe R6 morati posjetiti ljekarnu zbog nabavke čepića za uši, onda bi se vozačima CBR-a lako moglo dogoditi da konzultiraju svog liječnika ili ljekarnika o indicijama, mjerama opreza i načinima primjene kreme za hemoroide.

Uz to što je neudoban, RR je i poprilično rastrošan motocikl, kako na cesti, tako i na natjecateljskoj stazi. Stvari se još nekako i mogu držati pod kontrolom na niskim okretajima, no kada kazaljka obrtomjera nagazi oznaku 6.000 okr/min i aktivira drugi red injektora, onda CBR postaje zvijer s izraženim apetitom.

Honda je najstariji, najlošije opremljen i po pitanju snage najslabiji motocikl, tako da joj na ovogodišnjem usporednom testu sudbina uopće nije bila sklona. Iako je još uvijek lijep i dobar motocikl koji može puno toga ponuditi, CBR je ušao u svoju 4. godinu života, a to je u svijetu sportskih motocikala ekvivalentno stotinim ljudskih godina. Uz to, cijenom od gotovo 84.000 kuna nije ni posebno povoljan, no to je bio slučaj i prošle godine,

pa je svejedno našao svoj put do kupaca. Ipak, krajnje je vrijeme da Honda izbací novi model, u suprotnom bi CBR 600 RR vrlo brzo mogao postati živim fosilom.

Zaključak

Yamaha R6 se ove godine pokazala najboljim motociklom. Uvjerljivo je najbrža na stazi, nije toliko loša koliko smo očekivali na cesti, a da ima kvalitetnije razvijanje snage i prihvatljiviju cijenu, njena bi pobjeda bila još premoćnija. Prednost koju je ostvarila na stazi kasnije se pokazala nedostižnom, no u stopu su je pratili Kawasaki i Suzuki, koji su cijelo vrijeme vodili mrtvu trku. Kawasaki-jeve su najveće prednosti stabilnost, razvijanje snage i popularna cijena, dok je Suzuki u prosjeku



ipak nešto bolji motor, a uz to ima i uvjerljivo najbolje kočnice u klasi. Posljednje mjesto ove je godine pripalo Hondi, što je i razumljivo, jer je u osnovi taj isti motocikl slavio pobjedu na usporednom testu sada već davne 2003. godine. Honda je

dobar motocikl, no konkurenti se krajnje nemilosrdni i ne poštuju starije.

U ovoj klasi nitko nije pretplaćen na prvu poziciju, a poznata sportska uzrečica prema kojoj je lakše osvojiti titulu, negoli je obraniti malo je gdje tako blizu istini kao u svijetu sportskih motocikala.

Jednostavno, da bi bio najbolji u ovoj klasi, moraš biti mlad i neustrašiv, brz i žestok. Ove je godi-

ne Yamaha najbliža tim idealima, no ne bi nas čudilo da se sve okrene na glavu već iduće godine, kada bi svoje nove junake mogli izbaciti Kawasaki i Honda.

Ako to znači da ćemo morati svake godine raditi usporedne testove klase Supersport, neka tako bude; stisnut ćemo zube i ponovo se žrtvovati za vas kako biste i slijedeće godine mogli znati kako stvari stoje. Ej živote, gorak li si! ■



Test Team



Zanimljivo je da je većina naših test vozača koji su vozili sva četiri motocikla s Yamahom postigli čitavu sekundu bolje vrijeme od ostala tri motocikla. S lijeva: Boris Zujić, Boris Pušćenik, Saša Kranjec i Josip Drmeš

Do posljednjeg daha

Da ne bi sve ostalo samo na našim dojmovima i kako bismo vam što bolje mogli predočiti sve karakteristike uspoređenih motocikala, i ovaj smo put za potrebe tes-

tiranja na natjecateljskoj stazi pozvali naše stalne suradnike - natjecatelje, koji se uvijek rado odazovu našem pozivu, te bez kalkulacija i s velikim zadovoljstvom 'propušu'

testne motocikle. Uz naše redovite test vozače, legendarnog Josipa Drmeša, koji je u vozačkoj mirovini, ali je još uvijek jako, jako brz, te aktualnog prvaka Hrvatske Krešimira Er-

deca i na žestoku akciju uvijek spremnog Borisa Zujića, našoj se testnoj ekipi ovaj puta pridružio i sve brži Saša Kranjec, koji iz dana u dan 'skida' svoje najbolje vrijeme po krugu i definitivno u ovom trenutku spada među najbrže Hrvate koji se natječu na Grobniku.

Nakon što smo im tijekom dana dali dovoljno vremena da osjete svaki od motocikala, osigurali smo im i mogućnost da u poslijepodnevним satima staza bude samo njima na raspolaganju, kako bi u miru i u gotovo idealnim uvjetima mogli dovesti ove serijske motocikle do njihovih krajnjih mogućnosti. Ispred box-a čekali su ih uredno poredani junaci našeg testa opremljeni istovjetnim Dunlopovim Sportmax GP gumama, koje smo obujmili grijačima, kako bi borba sa sekundama mogla otpočeti već od prvog kruga. Da ne bi sve ostalo samo na njihovim riječima i kako bismo egzaktno mogli utvrditi koji je "kamikaza" ove godine najbrži, na svaki smo motocikl stavili lap-timer, jer ako laže koza, ne laže rog.

Nakon uvodnih šala o tome tko će koga "maznuti", naši su junaci krenuli iz box-a i u istom se trenutku iz test-vozača premetnuli u beskompromisne trkače kakvi jesu. Znali smo da je takva jurnjava neminovno morala rezultirati dobrim vremenima, no kada smo očitili ostvarena

	Yamaha	Kawasaki	Suzuki	Honda	Prosjeak
Vozač A	1:38,11	1:39,88	1:38,84	1:39,01	1:38,96
Vozač B	1:37,53	1:38,93	1:39,35	1:40,89	1:39,18
Vozač C	1:41,43	1:39,29	1:38,89	1:38,82	1:39,61
Vozač D	1:38,65	1:40,09	1:42:39	1:40,85	1:40,50
Najbrže vrijeme po krugu	1:37,53 (1.)	1:38,93 (4.)	1:38,84 (3.)	1:38,82 (2.)	
Prosječno vrijeme po krugu	1:38,93 (1.)	1:39,54 (2.)	1:39,86 (3.)	1:39,89 (4.)	





vremena, ostali smo ugodno iznenađeni. Najbrži krug odvožen je na leđima Yamahe u vremenu 1:37,53, dok su svi ostali motocikli imali svoj najbrži krug ispod granice 1:39. Još je zanimljivije i mjerodavnije pogledati i prosječna vremena po krugu, koja su kod svih motocikala ispod 1:40, a Yamaha je čak ispod 1:39. Da ne bi bilo zabune, radi se o serijskim motociklima, na kojima su jedina dodatna oprema bili lap-timer i odlične Dunlopove gume homologirane za cestovnu uporabu.

Vozačima nismo davali uvid u ostvarena vremena tako dugo dok nije bilo sve gotovo i dok nam nisu dali svoje izjave. Takva se odluka pokazala vrlo dobrom, budući smo

na taj način dobili iskrene dojmove vozača temeljene na stvarnim opažanjima i neopterećene ostvarenim vremenima.

Tako su neki od vozača najviše hvalili one motocikle s kojima su samo putovali, dok im onaj s najboljim ostvarenim vremenom nije baš 'legao'. Sve u svemu, ideja s mjerenjem vremena se pokazala odličnom, tako da i ubuduće možete očekivati nešto slično. Posebno će biti zanimljivo kada na usporednom testu poredamo i "tisućice" i onda usporedimo njihova ostvarena vremena s vremenima 600-tica, kako bismo vidjeli koliko su serijski Superbike motocikli doista brži od serijskih Supersport motocikala. ■

Krešimir Erdec i Boris Zujic u sekundama predaha



JOSIP DRMEŠ

SUZUKI - "Kod Suzukija mi je sve dobro. Istina, malo mi je premekan, ali to nije stvarni nedostatak, nego je više stvar podešavanja. Njegova najveća prednost je odlično kočenje, a uz to je i najmirniji i vrlo dobro razvija snagu s obzirom na klasu kojoj pripada."

KAWASAKI - "Po mirnoći Kawasaki je odmah do Suzukija, no kočnice su mu malo slabije. Ovjjes je u osnovi dobar, ali je malo previše mekan. Što se tiče snage, čini mi se da je dolje dosta slab."

HONDA - "Izrazito uravnotežen motocikl, no Suzuki i Kawasaki su jednostavno bolji. Ima solidne kočnice i vrlo lako se prebacuje. Najmanje je zamoran za vožnju natjecateljskom stazom od svih motocikala na testu, ali definitivno nije najbrži. Ukratko, vrlo dobar, lako upravljiv i jednostavan motocikl, koji ima najbolju ciklistiku i najlakše se vozi."

YAMAHA - "Ima veliku snagu na visokim okretajima i u tim režimima ide najbolje od svih. Samo razvijanje snage na nižim i srednjim okretajima mi se ne sviđa, a i prednji kraj je dosta nemiran, tako da bi jako dobro došao amortizer volana. Ruke su jako opterećene, a kočnice su solidne. To je motocikl kojeg mogu iskoristiti samo pravi znalci i kada bih se duže družio s njim, sigurno bih bio osjetno brži nego s ostalim motociklima u ovoj konkurenciji."

BORIS ZUJIĆ

YAMAHA - "Najlakše se ruši i najbrža je na prebacivanjima, ali je jako neporna za ruke. Što se tiče krivulje razvijanja snage, tu je Yamaha najslabija i ima veliku rupu u rasponu od 10 do 12 tisuća okretaja, a uz to imam i osjećaj da više buči, nego što ide. Što se tiče kočnica, dovoljno su snažne, no doziranje bi moglo biti malo bolje."

HONDA - "CBR 600 RR daje najbolju povratnu informaciju svom vozaču. Kočnice su solidne, ali, nažalost, dosta propadaju. Ima najbolju krivulju pogonskog agregata, tako da je razvijanje snage dosta odlučno, ali je i poprčeno neugodnim vibracijama u području od 13 do 15 tisuća okretaja."

KAWASAKI - "Ninja je motocikl koji se odlikuje ugodnim položajem vozača, a uz to je lako predvidljiv i fluidan u vožnji. Već po tradiciji ima najgori mjenjač, a ovjes je sasvim u redu. Što se tiče snage, Kawasaki je najjači motocikl u ovoj konkurenciji."

SUZUKI - "Novi Suzuki ima jednostavno premekan ovjes, a sjedalo mu je još i mekše. Vozač previše sjedi u samom motoru, a preširoki rezervoar smeta za koljena. Ne daje dovoljno povratnih informacija, ali zato ima najbolje kočnice."

KREŠIMIR ERDEC

YAMAHA i Suzuki - "Ne mogu se odlučiti između Yamahe i Suzukija. Kod Yamahe imam najbolji feeling, ali mi se pogonski agregat uopće ne sviđa, posebno pri niskim okretajima. Jako se lijepo vozi i iako na početku djeluje teško, u stvari se jako lagano baca u zavoj."

SUZUKI teže pada u zavoj od Yamahe, no zato pri izlasku iz zavoja uopće ne razvlači putanju prema van. Motocikl pruža dobar osjećaj u vožnji, a što se tiče snage, tu je prazniji od Honda i Kawasakija, ali zato osjetno bolje koči. Po svemu je sličan Yamahi i teško mi je reći kojeg bih od ta dva motocikla stavio na prvo mjesto."

HONDA - "Motocikl krasno razvija snagu i lako pada u zavoj, ali onda na izlasku iz zavoja ima tendenciju da vuče prema van. Kočnice nisu ništa posebno, ali se lagano doziraju."

KAWASAKI - "Kawasaki me nije impresionirao, ali ima definitivno najjači pogonski agregat. Osjetno je "puniji" od Yamahe u svim režimima rada, no nije mi se sviđelo to što imaš osjećaj da motocikl cijelo vrijeme leprša."

SAŠA KRANJEC

YAMAHA - "Strašno lagani motocikl za prebacivanje i ima strahovito brzi ulazak u zavoj, ali je i najnaporniji za ruke. Što se tiče razvijanja snage, definitivno je najlošija na nižim okretajima."

SUZUKI - "Prebacuje se jednako lagano kao i Yamaha, ali mi je u zavoju nekako premali, pa nemam baš dobar osjećaj. Definitivno najbolje koči i ima daleko najbolje riješenu zaštitu od vjetra."

KAWASAKI - "Najbolji je od svih motocikala u nižim okretajima. Ide bolje od Yamahe i puno manje opterećuje ruke, ali je jednostavno premekan. Sličan je Hondi po pitanju mirnoće i slabih kočnica."

HONDA - "Honda mi je nekako previše miran motocikl, koji ima dosta snage na srednjim okretajima, a čini mi se da ima i najviše snage na visokim okretajima. U zavojima je stabilna, ali po okretnosti i snazi kočnica malo zaostaje u odnosu na Yamahu i Suzuki."

	Yamaha	Kawasaki	Suzuki	Honda
Najbrže vrijeme po krugu	10	8	8	8
Prosječno vrijeme po krugu	10	9	8	9
Subjektivni osjećaj test vozača	9	7	8	6
Upravlјivost	10	8	9	9
Stabilnost na pravcu	8	10	9	10
Stabilnost u zavoju	9	10	10	9
Snaga kočnica	9	8	10	8
Doziranje kočnica	10	8	9	8
Položaj vozača	10	7	8	8
Mjenjač	9	8	7	9
Maksimalna snaga	8	10	8	8
Razvijanje snage	7	9	8	8
Težina	9	8	7	9
Potrošnja guma	8	7	10	8
Potrošnja goriva na natjecateljskoj stazi	7	9	8	6
Maksimalna brzina	8	9	7	9
Ubrzanje	8	9	8	8
Elastičnost	5	8	7	7
Oprema	9	9	10	6
Instrumenti	9	5	9	8
Cijena	6	9	7	7
Ukupno	178	175	175	168
Poredak	1.	2.	2.	4.



Svi usporedni testovi 600 Moto Pulsa u ovom desetljeću:



2003.

(svi na gumama Avon Azaro AV50-SP)

1. **Honda CBR 600 RR**
2. **Kawasaki ZX-6R**
3. **Yamaha YZF R6**
4. **Suzuki GSX-R 600**



2005.

(svi na gumama Bridgestone BT002)

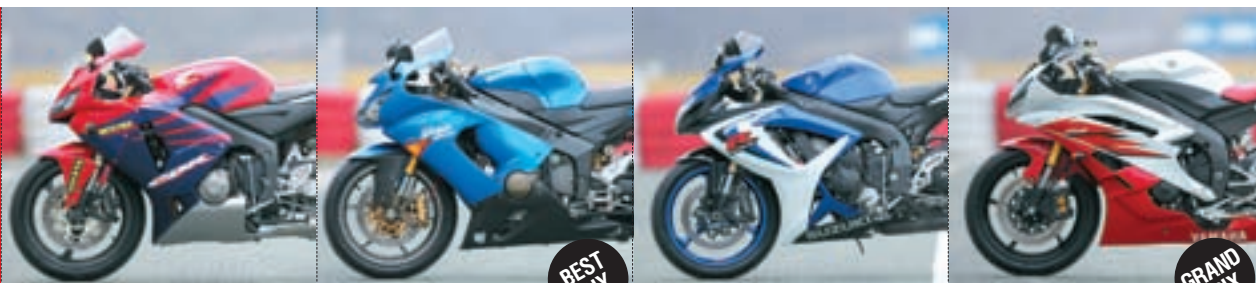
1. **Kawasaki ZX-6R**
2. **Yamaha YZF R6**
3. **Honda CBR 600 RR**
4. **Suzuki GSX-R 600**

● Primjećujemo da svaku godinu imamo i novom pobjednika, ali i da svakom godinom ova klasa enormno evoluira. Honda, koja je bila hit 2003. gotovo neizmjenjena gubi korak s konkurencijom u samo 3 godine. Kawasaki je tu uvijek negdje pri vrhu kao i Yamaha. Suzuki je ove godine iznenadio sve i napravio najsvestraniji motocikl i da mu nije tako visoke cijene bio bi uvjerljivo drugi. Ovako će morati podijeliti mjesto s Kawasakijem. Zanimljivo je da kronologijom testova nijedan od kandidata nije bio dva puta na istoj poziciji, osim Suzukija na začelju od 2003 do 2005. Osim toga nitko nije pretplaćen za prvu poziciju, pa će uzbudljivo biti pratiti nastavak.

▲ Yamaha je bila uvjerljivo najbrža po ostvarenim vremenima po stazi, a preostala trojka je bila međusobno vrlo blizu. S cijenom od gotovo 90.000 kuna je najskuplji motocikl na ovom testu, no za te novce nudi mnogo sadržaja

▼ Na Yamahu su htjeli svi iz redakcije, pa i naš grafički urednik, inače vlasnik Kawasakijske s ovoga testa. Na kraju je izjavio: "Neću je više voziti jer bih je mogao poželjati!"



**Honda CBR 600 RR****Kawasaki ZX-6R****Suzuki GSX-R 600****Yamaha YZF-R6**

MOTOR				
<i>tip agregata</i>	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni
<i>promjer x hod (mm)</i>	67 x 42,5	68 x 43,8	67 x 42,5	67 x 42,5
<i>zapremina</i>	599 ccm	636 ccm	599 ccm	599 ccm
<i>kompresija</i>	12:1	12,9:1	12,5:1	12,8:1
<i>tip razvoda</i>	dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<i>hlađenje</i>	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
<i>napajanje</i>	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
<i>max. snaga</i>	117 KS (86 kW) pri 13.000 okr/min	130 KS (95,5 kW) [136 KS s Ram Air-om] pri 14.000 okr/min	125 KS (92 kW) pri 13.500 okr/min	127 KS (93,4 kW) [133 KS s Ram Air-om] pri 14.500 okr/min
<i>max. okretni moment</i>	66 Nm pri 11.000 okr/min	70,5 Nm pri 11.500 okr/min	72 Nm pri 11.500 okr/min	66 Nm pri 12.000 okr/min
<i>spojka</i>	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci
<i>br. brzina</i>	6	6	6	6
CIKLISTIKA				
<i>okvir</i>	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
<i>predtrag</i>	95 mm	106 mm	97 mm	97 mm
<i>kut upravljača</i>	24°	25°	23,8°	24°
<i>prednji ovjes</i>	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm
<i>hod prednjeg ovjesa</i>	120 mm	120 mm		120 mm
<i>stražnji ovjes</i>	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<i>hod stražnjeg ovjesa</i>	130 mm	135 mm		120 mm
<i>prednji kočioni sustav</i>	dvostruki diskovi promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića	dvostruki diskovi promjera 300 mm, radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića	dvostruki diskovi promjera 310 mm, radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića	dvostruki diskovi promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića
<i>stražnji kočioni sustav</i>	disk promjera 220mm i kočiona čeljust s 1 klipčićem	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 1 klipčićem	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 1 klipčićem	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 2 klipa
<i>guma prednja</i>	120/70 ZR 17	120/65 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
<i>guma stražnja</i>	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17
DIMENZIJE				
<i>međuosovinski razmak</i>	1.395 mm	1.390 mm	1.400 mm	1.380 mm
<i>duljina</i>	2.010 mm	2.065 mm	2.040 mm	2.040 mm
<i>širina</i>	690 mm	715 mm	715 mm	700 mm
<i>visina</i>	1.115 mm	1.110 mm	1.125	1.100
<i>visina sjedala</i>	820 mm	820 mm	810 mm	850 mm
<i> spremnik goriva</i>	18 litara	17 litara	16,5 litara	17,5 litara
<i>težina (suha)</i>	163 kg	164 kg	161 kg	161 kg
IZMJERENI PODACI				
<i>maksimalna snaga</i>	104,3 KS pri 13.250 okr/min	109,9 KS pri 13.750 okr/min	105,9 KS pri 13.500 okr/min	106,1 KS pri 14.000 okr/min
<i>maksimalni okretni ubrzanje 0-400 m</i>	60 Nm pri 10.750 okr/min 10,912 sec	64 Nm pri 11.000 okr/min 10,861 sec	59 Nm pri 11.250 okr/min 10,960 sec	58 Nm pri 11.500 okr/min 10,998 sec
<i>maksimalna brzina</i>	263 km/h	266 km/h	253 km/h	261 km/h
<i>težina s tekućinama u kg (sprijeda/straga)</i>	184 (94 + 90)	188 (93 + 95)	190 (98 + 92)	183 (96 + 87)
CIJENA	83.990 kn	73.810 kn	83.100 kn	89.990 kn
PREDNOSTI	ciklistika, položaj vozača, upravljivost, stabilnost	cijena, maksimalna snaga, stabilnost, performanse	kočnice, stabilnost, oprema, kultiviranost	izgled, natjecateljski ustroj, upravljivost, položaj vozača za natjecateljsku stazu
NEDOSTACI	udobnost, potrošnja, maksimalna snaga, oprema	instrumenti, grub mjenjač opterećenje ruku	mjenjač ponekad zapinje, težina	elastičnost i razvijanje snage, cijena