

Aprilia **RSV 1000 R** / Honda **CBR 1000** / Kawasaki



▼  
**Žestoka  
borba  
generacija**



USPOREDNI TEST  
**1000**  
SUPERBIKE

Prošle su dvije godine od posljednjeg sučeljevanja ove petorke i od onda se sve okrenulo na glavu. Bespoštedna borba na tržištu i natjecateljskoj stazi neminovno je ostavila traga na karakteru svih boraca za prijestolje, a to je najuočljivije kod Kawasakija, koji se morao upristojiti i postati kulturniji kako bi bio dostojan krune u kraljevskoj klasi. Suzuki je vrijedno radio na sebi i napredovao u svakom pogledu, dok Honda i Yamaha kao nekadašnje heroine ove klase pokušavaju živjeti na staroj slavi i pritom pomalo gube dah. Aprilija i dalje ima tu nesreću da u njenom zavodljivom i spretnom tijelu bije preslabo srce

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: BORIS PUŠČENIK



**K**olo sreće se okreće i 'tko bi gori sad je doli' mogle bi biti devize ovogodišnjeg usporednog testa u najpopularnijoj kategoriji sportskih motocikala zapremine 1000 ccm. Pet ultimativnih sportaša ponovo je hrabro ukrstilo mačeve znajući da mjesta na tronu ima samo za jednoga.

Osvojiti titulu najbržeg među najbržima primamljiva je nagrada, no ni rizik poraza nije zanemariv. Povijest priznaje samo pobjednike i utješno mjesto na pobjedničkom postolju možda može zadovoljiti običnog smrtnika, no najboljim svjetskim borcima svaka medalja koja nije zlatnog sjaja nosi gorak okus poraza. Honda je prije dvije godine 'za prsa' odnijela pobjedu, no u obranu ti-

tule ne ulazi kao favorit. U svijetu vrhunskog sporta jednostavno nema mjesta za stagnaciju u formi, a CBR-ka je u proteklom periodu potpuno zanemarila povećanje mišićne mase, posvetivši se samo usavršavanju tehnike borbe.

Slično vrijedi i za Yamahu, koja je na visinskim pripremama u Iwati skinula pokoji kilogram i ponešto osnažila svoju muskulaturu, no sve upuću-



Bez obzira gledamo li ih od naprijed ili straga, teško nam se odlučiti koji je od ovih motocikala najljepši. Nekome će se možda svidjeti Aprilijin Latino look, a drugi će biti oduševljeni ljepotom Honde koja ne gubi sjaj



je na to da je napredak premalen i nedovoljno opipljiv za borbu za sam vrh.

S obzirom na to da su Hondi i Yamahi uspjesi udarili u glavu, po mišljenju većine pasioniranih ljubitelja ovog sporta teret uloge favorita pada na pleća Suzukija. Snažan i odvažan GSX-R 1000 nikad nije bio loš motocikl, a u ovom je aktualnom izdanju dokazao da zaslužuje mjesto u dvorani slavnih. Radi se o onom rijetkom soju sportaša s karizmom pobjednika i sportskom inteligencijom koja im omogućuje da uvijek predvide poteze protivnika, bez obzira na to na kojoj se vrsti terena nalaze i tko se nalazi na suprotnoj strani ringa.

Na putu do ponovnog vraćanja titule najbržeg sportaša kraljevske kategorije Suzukiju se može ispriječiti samo Kawasaki. U svojoj se drugoj generacija Ninja "desetka" premetnula od brutalnog sprintera koji se nikako nije snalazio izvan ograda sportskih borilišta u inteligentnog borca koji se tijekom priprema za ovaj petoboj držao maksime 'um caruje, snaga klade valja'.

Aprilija je redovitim vježbanjem ponešto ojačala, ali kao prava sportska ljepotica ni u jednom trenutku nije zanemarila tretman uljepšavanja i revno skupljanje zlatnog nakita mahom švedskog porijekla. Evidentni višak kilograma nećemo joj previše zamjeriti, budući su sve njene obline na pravom mjestu, a ionako su nam se uvijek više svidale putene porno zvijezde od anoreksičnih manekenki. U ovu žestoku borbu ulazi potpuno rasterećeno, znajući da se uvijek može legitimno braniti činjenicom da njeno srce ima dvije klijetke manje od ovdje joj suprotstavljene konkurencije i da stoga kuca osjetno sporije.

Kao poprište finalnih gladijatorskih borbi ponovo je izabran Grobnik. Svi glavni akteri su spremni, tribine su solidno popunjene, a uvjeti za igru su gotovo idealni. Pravila su jednaka kao i prošle godine: 12 žestokih rundi u kojima se ne smije šte-

djeti protivnika i koje treba izdržati stoički, bez da se u bilo kojem trenutku pokažu slabosti.

Kako bi sve bilo pravedno, oformljen je i poseban sudački žiri sastavljen od nekih od najzvučnijih imena hrvatskog moto sporta. Čovjek bi pomislio da je 12 bespoštednih rundi više nego dosta da se jasno iskristalizira pobjednik, no ovdje

ipak govorimo o vrhunski pripremljenim sportašima koji su spremni na borbu do posljednjeg daha i sigurno neće odustati dok se ne oglasi zvono koje označava kraj borbe. Baš zato bi dojmovi časnog sudačkog žirija mogli donijeti konačnu prevagu u ovom petoboju prekaljenih boraca. Josip Drmeš, kojem svi tepaju Leteći Karlovačanin, Krešimir Er-

**U bitki na natjecateljskoj stazi najkompletnijim se pokazao Kawasaki, no u stopu ga prati Suzuki, koji svoje kvalitete dokazuje i na svjetskom Superbike prvenstvu. Honda oduševljava lakoćom vožnje, Aprilija munjevitim obaranjem u zavoj, a Yamaha je negdje u sredini, niti je u nečem najbolja, niti najgora**





RSV Mille prekrasno koči i munjevito ulazi u zavoje. Odlično leži u zavoju i nije sklona širenju putanje, no gubi bitke na izlazu iz zavoja, kada njezin V2 agregat ne može pratiti ubitačan japanski ritam



dec, poznatiji pod nadimkom Kec, Boris Zujic, koji se uvijek odaziva na nadimak Zujo, Saša Kranjec zvan Saša MK Motori i Davor Barukcic jednostavno zvan Davor imaju mnogo utakmica u nogama i mogu zamijetiti i one najfinije finese koje bi mogle promaći oku običnog smrtnika. Skidamo grijače s guma i još nas samo okret ključa u

bravi dijeli od početka spektakla. Zabava može početi. Are you ready to rumble?!

### PRVA RUNDA: TEHNIKA Nije sve u veličini, bitna je i tehnika

Prva runda uvijek služi za zagrijavanje i ispitivanje snage protivnika. No, kod ovih boraca sve je

dobro poznato i nema mjesta iznenađenjima. Ako izuzmemo Apriliju i njezin V2 stroj, Japanci si po pitanju pogonskih agregata nalikuju poput jednojajčanih četvorki koje bi teško mogla razlikovati i rođena majka.

Zna se da je za izvlačenje posljednjih atoma snage važan svaki centimetar kubni, tako da su vrijednosti zapremine posljednjih nekoliko godina maksimalno razvučene i kao takve postale dosadno jednolične. Tek nešto više raznolikosti vidimo kod vrijednosti provrta i hoda, no i tu se razlike između Suzukija, koji cijeni dugi hod i Yamahe, koja preferira veliki provrt, mogu izraziti u milimetrima.

Ako im već zbog tehničkih zakona cilindri moraju biti toliko slični, to ne znači da svaki od njih ne može misliti svojom glavom. No, ni u tom dijelu pogonskog agregata ne uočavamo neke ozbiljnije genetske mutacije ili eksperimentiranja. Ono što primjećujemo je da se kod svake nove generacije javlja blagi porast stupnja kompresije, koji se nalazi u rasponu od 12,2:1 kod Honde do 12,7:1 kod Kawasaki, a tek Aprilija ponešto kaska s nekad impresivnim, a sada već suzdržanim omjerom 11,8:1. Već dugo vrijede osnovni postulati razvoda prema kojima se agregat koji nema dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru ne može zvati sportskim. Toga se ne drži samo Yamaha, koja i dalje tvrdoglavo vjeruje u koncept s 5 ventila po cilindru, no to što ima najveći propuh u glavi ne znači da je R1 ostvarila premoć po pitanju snage. Najjači je Suzuki sa deklariranih 178 KS pri prihvatljivih 11.000 okr/min, a najbliži pratitelji su mu Kawasaki i Yamaha sa 175 "konjića", s time da je Kawasaki ipak u blagoj prednosti, budući navedenu snagu ostvaruje pri 800 okretaja manje od Yamahe, a ima i bolju krivulju okretnog momenta. Honda oslobađa 172 KS pri 11.250 i najsla-





Bez obzira na to iz kojeg kuta gledali ove atlete, jasno je da se radi o visoko sofisticiranim strojevima kod kojih je svakom detalju posvećena dužna pažnja



biji je Japanac na testu, no još uvijek je gotovo 30 KS snažnija od Aprilije.

Realno gledajući, nedostatak snage Apriliji ne možemo previše zamjeriti jer se radi o različitim koncepcijama agregata, koje se vrlo teško mogu uspoređivati. Osebujna Aprilija je tipična dvoci-

lindrična "pila" koja se treba najmanje vrtjeti da bi dala najbolje od sebe. Osim toga, kondicijski treneri su na zimskim pripremama uspjeli izvući dodatne 4 konjske snage iz Ljepotice iz Noale i za taj trud zaslužuju pohvale. Ipak, 143 KS pri 10.000 okretaja u minuti govore nam da je deficit i dalje

više nego očit. Ako već zaostaje za svojim ljutim protivnicima po vrijednostima maksimalne snage, Mille im je potpuno ravnopravna po pitanju ciklistike.

Krenut ćemo redom od prednje upside-down vilice, koja kod svih testiranih motocikala ima ci-

### TEŽINA

● Nakon što smo prije nekoliko godina bili svjedoci ubrzanog skidanja kilograma, stvari su počele malo stagnirati. Svejedno, sa svim tekućinama i gorivom napunjenim do čepa ovi se motocikli nemaju čega sramiti. Ako iz računice izuzmemo Apriliju, kojoj bi i više nego dobro došao tretman skidanja celulita, ostatak ekipe se nalazi u rasponu od svega 4 kilograma "žive vage", s time da je najmanje masnog tkiva nakupio Suzuki.

	Ukupna težina	Prednja osovina	Stražnja osovina
Suzuki	202	104	98
Kawasaki	205	104	101
Yamaha	205	107	98
Honda	206	106	100
Aprilia	220	110	110



Iako su u mnogočemu različiti, svaki od ovih motocikala se bez problema nosi sa zahtjevima natjecateljske snage i oduševljava na svoj način



jevi promjera 43 mm, no zato je nešto različitiji pristup vidljiv u kutu pod kojim je ona postavljena. Najotvorenijih 25° bilježimo kod Aprilije, dok je najoštrija Honda, kod koje kut prednje vilice iznosi 23,3°. Vrijednost predtraga najmanja je kod Suzukija i iznosi 96 mm, a najveća je kod Kawasaki, koji je izbacio svoj prednji kotač 102 mm. Punih 6 mm razlike. Bez obzira na to, Kawasaki se i dalje može pohvaliti najkraćim međuosovinskim razmakom od 1.390 mm, što je 28 mm manje od najizduženije Aprilije.

I priča o neovješanim masama navodi vodu na mlin tezi prema kojoj su u ovoj klasi već izmišljeni svi idealni parametri i u skladu s kojima prednji diskovi moraju biti promjera 310 ili 320 mm, a dimenzije guma 120/70-17 i 190/70-17. Od zacrtanih obrazaca odstupa samo Kawasaki, koji ima nazubljene diskove nešto manjeg promjera i stražnju gumu mrvicu većeg presjeka, no to je premalo da ga proglasimo tvrdoglavim buntovnikom koji ne priznaje konvencije.

Prva runda je gotova i sve je tu previše slično da bi bilo različito, tako da suci mogu samo u nevjericu klimati glavom. U ovoj rundi nema pobjednika, tek Apriliji udjeljujemo opomenu zbog inferiorne fizičke snage.

## DRUGA RUNDA: OPREMA Zlato je uvijek u modi

Početak je druge runde i stvari samo što nisu postale ozbiljnije. Svaki od protivnika kreće iz svojeg ugla i pritom se šepuri svojim bogatim perjem u nadi da će i prije prvog udarca uspjeti zastrašiti svojeg protivnika. Nije sve u snazi i tehnici, ima nešto i u nastupu, a izaći neopremljen znači riskirati podsmjeh protivnika.

Osim toga, sportaši su oduvijek predstavljali elitni dio društva i kao takvi nikad nisu bili skloni škrtačenju. S visoka bi ih eventualno mogli gledati samo pripadnici turističke klase, no električni grijaji ručki ili satelitska navigacija sigurno neće poboljšati najbrža vremena kruga. Sučeljeni motocikli vole uvijek biti u trendu, no za razliku od nekih drugih sportaša, ovim je borcima luksuz u drugom planu i kod biranja garderobe se povode za praktičnošću.

Obavezna sportska oprema uključuje i donedavnu egzotiku poput radijalnih kočionih kliješta, radijalne pumpe ili amortizera upravljača koji je kod Honde elektronski reguliran, a kako sada stvari stoje, uskoro bi obvezatnim mogla postati ugradnja lap-timera, kojeg ima Kawasaki ili pokazivača trenutno uključenog stupnja prijenosa, s kojim se može pohvaliti Suzuki. A upravo su Suzuki i Kawasaki ispravili sve nedostatke koje smo im zamjerali na proteklom usporednom testu i tako zaslužili da ih proglasimo najkompletnijima i najbogatije opremljenima. Kawasaki je sada konačno opremljen amortizerom upravljača, i to zlatnim primjerkom ukrašenim plavom naljepnicom Ohlins, a Suzuki se oplemenio radijalnom pumpom i anti-hopping sustavom, koji služi za sprječavanje blokiranja kotača prilikom kočenja motorom. Nedostaju im samo 16,5-colni naplatci, quick-shifter i oplate od karbona, pa da budu dostojni nastupa na utrci svjetskog prvenstva.

Ostali takmaci su solidno opremljeni, ali im nedostaje pokoja sitnica da zasluže maksimalan broj bodova. Da smo na testu imali verziju Factory, Aprilija bi premoćno pobijedila u ovoj rundi, a ovako samo bilježimo veliki plus na račun Ohlins prednjeg ogibljenja i mali minus zbog izostanka amortizera upravljača. I Yamaha ima konja za utr-

## TEST GUMA METZELER RACETEC



### Opresz, slon na stazi!

Po dobrom starom običaju, radi pravedne borbe i sigurnosti naših test vozača serijske smo gume testnih motocikala zamijenili pneumaticima koji su bolje prilagođeni žestokoj uporabi na natjecateljskoj stazi i grubom tretmanu grobničkog asfalta. Ovog puta su naplatci naših testnih motocikala bili obučeni u Metzelerove pneumatike iz trkaće serije Racetec, koja se nalazi na samom vrhu širokog spektra guma koje ovaj proizvođač proizvodi za cestovnu uporabu. Turistički orijentirani Laser-tec i Roadtec nikako ne pristaju ovim zvijerima, dok bi Sportec i Rennsport mogli zadovoljiti one vozače koji nemaju namjeru protegnuti noge svojeg ljubimca na natjecateljskoj stazi. Svi oni koji žele ispitivati mogućnosti ovakvih strojeva blizu granica njihovih mogućnosti iz Metzelerovog će butika izabrati Racetec. Ta se guma može nabaviti u tri mješavine pod oznakama K0, K1, i K2, a nedavno je predstavljena i cestovna verzija gume Race-

tec K3, koja je u svojoj dosadašnjoj trkačkoj karijeri ostvarila pregršt uspjeha. No vratimo se mi mješavinama koje smo imali na testu.

Racetec K0 je guma za kvalifikacije koja bi trebala nuditi najviše "gripa", ali joj je radni vijek prekratak za potrebe našeg testa. Smjesa K1 je srednje tvrdoće i zato smo je montirali na prednje naplatke, dok smo se zbog grubog asfalta i stresa kojeg mora podnijeti straga odlučili za najtvrdiju smjesu, K2.

Budući se na istim gumama kotrlja i dobar dio voznog parka naše redakcije, od prije smo znali da je ova guma vrlo dobar izbor za sve one koji kombiniraju vožnju cestom i natjecateljskom stazom. Mirna je, umjereno se troši i dobro podnosi sva maltretiranja kojima je mogu podvrgnuti zahtjevniji vozači, tako da je možemo preporučiti svim posjetiteljima Motohappeninga koji još uvijek nisu dovoljno brzi da bi mogli konkurirati za naslov prvaka.

I dok mi na ovu gumu nismo imali ozbiljnih zamjerki, testni trkači koje smo angažirali za potrebe ovog testa imali su izvjesnu rezervu. Prema njihovim riječima, kada se napreže do krajnjih granica, stražnja guma počinje popuštati i kliziti, a prednja je guma u nekoliko navrata prestala



držati. Svi su složili da je guma dobra za široki spektar brzih vozača, no ne može uvijek kvalitetno odgovoriti na zahtjeve najbržih vozača koji bi na Grobniku vozili ispod 1:39.00 i da ih probudite usred noći. Ipak je naš testni tim trkača bio sastavljen od jednog službenog hrvatskog rekordera staze i četvorice izazivača koji mu tu titulu već nekoliko godina nastoje preuzeti.

Dakle, iako zbog nekih svojih karakteristika ne može do kraja udovoljiti zahtjevima vrhunskih natjecatelja, ova je guma bez problema položila ispit kod svih članova naše redakcije. Ono što ju izdiže ispred ostalih guma na tržištu je mirnoća na pravcima, gdje je mnogo mirnija, primjerice, od Dunlopa, i izlascima iz zavoja. Osim toga, potrošnja joj je bolja od svih guma koje smo imali na Grobniku. Tri puna dana su naši test vozači kružili ovom grubom pistom bez zamjerki na potrošnju i gume su izdržale više krugova od, primjerice, Pirellija, Bridgestonea i Avona s naših prošlih usporednih testova. ■





Aprilijske kočnice imaju impresivnu snagu i lako se doziraju. Kočenje nekada pruža više užitka od ubrzanja



HONDA CBR 1000 RR

APRILIA RSV 1000 R



lama. Suzuki jedini glumi jednookog Kiklopa, dok su drugi proizvođači svoja dvostruka svjetla maksimalno razvukli i stjerali u kutove. Iako imaju lijepe oči, prednjim krajem Kawasaki i Aprilije dominiraju širom razjapljenom ustom koja pokušavaju dohvatiti i posljednji atom svježeg zraka. Dužna je pozornost posvećena i oblikovanju ostatka motocikala, a posebno dizajnu stražnjeg dijela. Na kraju krajeva, ako želiš biti pobjednik u ovoj vrsti sporta, onda ti suparnici moraju gledati u stražnjicu.

Ugradnja originalnog svjetla izrađenog u LED tehnologiji postala je stvar pristojnosti, jednako kao i promišljena implementacija ispušnog sustava. Suzuki je prošle godine svojim kratkim bočnim ispuhom najavio nove trendove koje su polako počeli slijediti i brojni drugi motocikli. Klasične bočno smještene topove zadržala je samo Aprilija, dok Yamaha i Honda svoj lijepi ispuh skrivaju ispod stražnjeg sjedala. Kao poveznica između Yamahinog i Aprilijinog viđenja iste problematike pojavljuje se Kawasaki, koji u svom posljednjem izdanju nudi dvostruke ispušne topove smještene ni na nebu ni na zemlji.

Gledajući dizajn u cjelini, svaki od ovih motocikala zaslužuje svoj krug obožavatelja. Kawasaki je

ku - R1 SP, ali njihova cijena vrtoglavo skače u usporedbi s konkurencijom.

Yamaha i Honda su - ako ništa drugo - još uvijek 'kratke' za anti-hopping, no uopće ne sumnjamo da će u svom sljedećem izdanju ispraviti i taj nedostatak.

Javljanje gonga označava da je i druga runda došla do svog završetka. Iako su Kawasaki i Suzuki dosad skupili najviše bodova, pobjednik se još uvijek ne nazire na obzoru.

### TREĆA RUNDA: DIZAJN Privlačna snaga

U trećoj se rundi borba obično zahukta i krajnje vrijeme da posvetimo riječ-dvije izgledu ovih atleta prije negoli njihovu ljepotu naruše eventualni podljevi krvi ili pokoja razbijena arkada.

Svaki od ovdje testiranih motocikala je lijep i originalan na svoj način i spreman je osvojiti vas na prvu loptu. Prvi kontakt se obično ostvaruje očima, pa one trebaju biti dovoljno simpatične da bi se svidjele publici, ali istovremeno moraju odašiljati oštar pogled od kojeg se rivalima ledi krv u ži-

SUZUKI GSX-R 1000







KAWASAKI ZX-10R NINJA

ljepši nego nikad, no to ne znači da će baš svakome sviđjeti. Yamaha i Honda su klasične ljepotice koje će još dugo privlačiti poglede, a Aprilija je prava Latino djevojka koja se ne srami pokazati svoje obline. Suzuki je zgodan motocikl, no u ovoj konkurenciji u nekim svojim detaljima izgleda pomalo nezgrapno i gotovo neskladno.

U svakom slučaju u ovoj rundi nitko od sudionika nije pretrpio žestoki udarac. Nekome od sudaca će se najviše sviđjeti Aprilijina "guza", dok će se drugi možda zaljubiti u Yamahine oči. Ako vaša odluka o kupnji ovisi ponajviše o dizajnu, onda jednostavno ne možete pogriješiti.

#### ČETVRTA RUNDA: POLOŽAJ VOZAČA Kad čovjek i stroj postanu jedno

Već se zahuktala četvrta runda, a stvari su još uvijek manje-više izjednačene. Nažalost, slutimo da ni nakon ovog okršaja neće biti bitnih pomaka, no to ne znači da nećemo vidjeti zanimljivu borbu.

Ovo je jedna od rijetkih rundi u kojoj je teško postaviti pravedne kriterije bodovanja. Prosječan vozač naglasak bi stavio na udoban položaj vozača, no ovo su ipak trkači strojevi koji daju najbolje od sebe na natjecateljskoj stazi, a tu je udobnost potpuno sporedna stvar. Ovaj je konflikt nemoguće

pravedno riješiti, tako da nećemo tražiti pobjednika i iznijet ćemo samo sirove činjenice.

Iako su sličnih dimenzija i kota ciklistike, položaj vozača osjetno varira od motocikla do motocikla. Neke su im stvari ipak zajedničke. Visoko postavljeno sjedalo i niski upravljač glavne su odlike onoga što u svakodnevnom govoru nazivamo sportskim položajem za upravljačem.

Krenut ćemo sa Suzukijem jer upravo on na neki način predstavlja kompromis između klasičnog izduženog položaja kakvog nudi Yamaha i sjedenja opasno blizu upravljaču kojeg srećemo kod Hondde. Kod Suzukija su noge prilično raširene zbog načina na koji okvir obavija pogonski agregat, a istodobno su i dosta zgrčene zbog relativno niskog sjedala i sportski postavljenih oslonaca za noge. Ovakav položaj vozača znači da je Suzuki samo prosjek klase u pogledu udobnosti, no zato na stazi vozač ima osjećaj kompaktnosti i potpune kontrole nad motociklom.

Nakon vožnje na Suzukiju, sjedenje na Yamahu predstavlja pravi kulturološki šok. Prvo ćete uočiti da sjedite u puno izduženijem položaju i da se čini da su oslonci za noge postavljeni osjetno niže. U prijevodu to znači da Yamaha nudi više udobnosti donjim ekstremitetima, dok udobnost gornjeg

djela tijela spada u subjektivne sfere i dobrim dijelom ovisi o ranije stečenim navikama i tjelesnim proporcijama vozača. I dok se do beskraja i bez konačnog zaključka može diskutirati o tome koliko je R1 ugodna za vožnju po cesti, trkači su je bez rezerve proglasili najudobnijim motociklom za jur-njavu stazom.

Honda je tu čista suprotnost. Jednako kao i kod manje sestre CBR 600, kod ovog se motocikla sjedi vrlo blizu spremnika goriva i taj bi vas napadački i agresivan, ali ne i zamoran položaj lako mogao oduševiti. Nama se takav položaj oduvijek činio vrlo zabavnim i spretnim, a nemamo ni bitnih primjedbi na udobnost. Budući je tijelo uspravno postavljeno i jako primaknuto upravljaču, vozač ima osjećaj da gleda daleko ispred motocikla.

Kod Kawasakija su stvari ponešto drugačije. Položaj za upravljačem je nešto izduženiji, a velika i naprijed izbačena prednja kupola u kombinaciji s isturenim retrovizorima daje dojam da se radi o puno većem motociklu nego što to Kawasaki doista jest. Ako ga usporedimo sa nekim recentnim sportskim modelima ovog proizvođača, vidljivo je da je Kawasaki odustao od beskompromisnog položaja koji umara vozača, tako da je Ninja ponovo jedan od udobnijih motocikala. To ne znači da zbog toga Ninja previše trpi na natjecateljskoj stazi, no sigurno je da postoje motocikli koji se mogu pohvaliti nešto spretnijim položajem vozača u uvjetima ekstremne primjene.

Uz Kawasakija, Aprilija djeluje najmasivnije. I tu vozač sjedi pomalo izduženo i pritom dosta opterećuje ruke na nisko postavljenom upravljaču. Budući Apriliju pokreće uzak V2 agregat, vozač ima manje raširene noge, no kada kut otvorenosti prepona usporedimo s rednim japanskim četverocilindričnim, onda ta blagodat i nije toliko drastična koliko bi se očekivalo na prvi pogled.

#### PETA RUNDA: PERFORMANSE Koliko konja, toliko muzike

Da se nedavno nismo provozali na ledima ZZRa 1400, bez straha bismo mogli napisati da su ovi motocikli najснаžnija prometala na dva kotača na koje je moguće staviti registarsku pločicu. Jasno, u tu jednadžbu ne ubrajamo Apriliju, jer njezine bi vrijednosti maksimalne snage kroz koju godinu mogle dostići četverocilindrične 600-ice, a dodatno ju u odnosu na konkurenciju koči i petnaestak kilograma veća masa.

Kod ostalih motocikala omjeri snage i težine ostaju impresivni čak i kada ih do vrha napunimo tekućinama i u sjedalo postavimo kršnog vozača s kompletnom opremom.

Deklarativno i na papiru kolonu najbržih trebao bi predvoditi Suzuki, budući uz njegovo ime stoji najveća snaga i najmanja suha težina. U stvarnosti, u pogledu performansi Suzukiju stoji rame uz rame nova Ninja. I jedan i drugi motocikl mogu se pohvaliti elastičnim i snažnim agregatima koji ih nezaustavljivo tjeraju naprijed i onda kada digitalni brzinomjer počinje ispisivati vrijednosti daleko veće od 250 km/h. Na temelju ukupnog dojma Kawasaki i Suzuki mogu na kraju ove runde pobjednički dići ruke u zrak. Pitanje je samo tko je dovoljno hrabar i spretno za iskorištavanje njihovih potencijala.

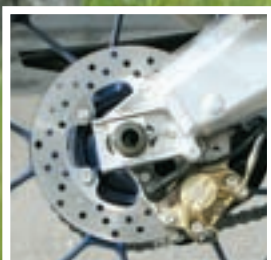
R1 je blizu spomenutoj dvojici po apsolutnim mjerilima, ali ju na putu do potpunog uspjeha ipak koči jedan ozbiljan "feler" na srcu. Naime, agregat Yamaha ne voli razgovarati na niskim okretajima, tako da sve svoje mogućnosti pokazuje tek u drugom dijelu skale obrtomjera.



YAMAHA YZF R1



Primjena ovih sportaša nije strogo ograničena na natjecateljsku stazu. Dapače, ovi motocikli dobar dio svojih sportskih sadržaja mogu ponuditi i u cestovnoj vožnji. Jasno, velika snaga iziskuje stalni oprez



**APRILIA RSV 1000R**



**HONDA CBR 1000 RR**

Hondin je pogonski stroj vozniji i lijepo se vrti, tako da se nakon ove runde sasvim očekivano promjena i zbog tog bremena godina prebrzo počinje posustajati. Hondin četverocilindraš nikada nije bio najsnažniji, a konkurencija je uz to u međuvremenu ponešto ojačala, tako da je CBR s pravom počeo razvijati strah od dužih ravnica.

Na sreću Honde, na testu smo imali i Apriliju, tako da se nakon ove runde sasvim očekivano upravo Mille vraća u svoj kut tužna pogleda i pogruta čela. Već nakon prvog okreta ručice gasa postaje jasno da je Aprilijin V2 agregat osjetno slabiji, a onima koji su odrasli na japanskim četverocilindrašima mogao bi se činiti i pomalo dosadnim. Vuče uvijek spremno i konkretno, no i vrlo jednolično bez karakteristične stepenice nakon koje kod ostalih sportskih motocikala slijedi toliko slatka nagla provala snage. Iako je Aprilija prejaka da bi je proglasili preslabom, suci ipak nisu zadovoljni njezinom predstavom i zato joj pokazuju palac dolje.

### ŠESTA RUNDA: NATJECATELJSKA STAZA Stigni me ako možeš

Šestom rundom završava prva polovica borbe i nakon nje bi trebalo biti jasno tko ostaje u kon-

kurenciji za osvajanje naslova prvaka, a kome ostaje grčevita borba za ostanak u ligi. Kawasaki i Suzuki su dosad nakupili solidnu bodovnu prednosti i ako se pokažu zahvalnim alatom za demoliranje natjecateljske staze mogli bi nezaustavljivo odjuriti naprijed i nakon toga u međusobnim dvobojima odlučivati pobjednika. I doista, dovoljno je odvoziti tek nekoliko krugova na leđima ovih zvjerki da bi vam postalo jasno da ih konkurencija u ovom segmentu teško može dostići, a kamoli prestići. Kawasaki i Suzuki gotovo da i nemaju slabih točaka, no to ne znači da su sasvim bez grijeha.

Prvi Kawasakijev grijeh izlazi na vidjelo već kod prvog snažnijeg kočenja. Potentan pogonski agregat pobrinut će se da i na kratkim grobničkim ravnica jurite poput vjetra, no veliki hod poluge kočnice ukazuje na to da taj element nije



**KAWASAKI ZX-10R NINJA**



Hondin agregat se lagano vrti, no primjetno je njegovo posustajanje na visokim okretajima. Ipak ne nedostaje snage za svakodnevnu uporabu



najbolje projektiran za učestalo naprezanje do krajnjih granica. Nije to ništa strašno ni zabrinjavajuće, no konkurencija nam je u tim trenucima ulijevala više povjerenja.

U nekim se zavojima činilo kao da kod Kawasaki treba upotrijebiti nešto više snage da bi ga se oborilo na bok, no razlike su jedva osjetne i zbog toga mu se to ne može uzeti kao ozbiljna mana. Osim toga, kada se polegne u zavoj, Kawasaki odlučno slijedi putanju i nema namjere odstupiti ni milimetra. Ono što kod Ninje svakako treba pohvaliti jest primjerena mirnoća u svim elementima vožnje natjecateljskom stazom.

U odnosu na njega, Suzuki voli malo jače prodramati upravljač pri žestokom izlasku iz zavoja, a nije mu strano ni lagano i potpuno bezopasno "mrdanje" guzicom prilikom snažnih kočenja. Radi se o motociklu koji se lako vozi na stazi, ta-

ko da kod vozača brzo stvara povjerenje i osjećaj kao da ste oduvijek vozili samo taj motocikl. Kočnice su vrlo dobre, a prednji kraj ostavlja dojam čvrstoće.

Ciklistika zaslužuje sve pohvale i bez problema se nosi s mjestimice grbavom grobničkom stazom, tako da motocikl vrlo rijetko dolazi u krizu. Kao što smo i navikli od modernih motocikala, prebacivanje u zavojima se izvodi vrlo lagano i intuitivno, a kočiti je moguće i duboko u zavoj, bez da prednji kotač počne pokazivati znakove popuštanja. Jednako kao i Ninja, Suzuki je vrlo odlučan pri izlascima iz zavoja, tako da ne treba gubiti vrijeme čekajući na to da pogonski agregat daje najbolje od sebe.

Kao što smo već nekoliko puta spomenuli, Honda na ravnicama gubi dragocjene desetinke sekunde na račun nedostatne snage, no zato dobar dio izgubljenog vremena spremno vraća već na prvom kočenju, kada zablista u svom punom sjaju. Oduševljava lakoćom kojom se vozi i manje iskusnim vozačima bi se najviše mogao svidjeti upravo ovaj motocikl. U zavoj se obrušava poput 600-ice i pritom ne skriva nikakva iznenađenja. U ovogodišnjem joj je izdanju malo skraćen međuosovinski razmak, tako da bi trebala biti još reaktivnija,

no razlike između današnjih motocikala klase Superbike su toliko male, da će obični smrtnici teško primijetiti takve finese.

Nakon što smo sišli s Yamahe R1, postalo nam jasno da na ovom motociklu ne postoji ništa što bi trebalo posebno hvaliti, ali ni ništa što bismo mogli jako kудiti. To je dobro za motocikl, jer znači da je dobro usklađen, ali je loše za nas, jer nam je teško naći riječi kojima bismo ga opisali. Reći da su kočnice dobre, da je lakoća prebacivanja - jednako kao i stabilnost u nagibu - u okvirima klase, a da bi pogonski agregat mogao biti i odlučniji pri izlasku iz sporijih zavoja, značilo bi koristiti već otrcane fraze koje su puno primjerenije za opisivanje nekog skutera negoli za pokušaj dohvaćanja srži ovakvog tehničkog bisera. Sve u svemu, Yamaha na natjecateljskoj stazi ostavlja dojam potpunog motocikla,



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF R1



Druga generacija Ninje ZX-10 R ostala je najjeftinijim motociklom u svojoj klasi i to je jedan od brojnih razloga zbog kojeg smo Kawasaki proglasili ukupnim pobjednikom našeg testa



no Kawasaki i Suzuki kao jurišnici nove generacije ipak ostavljaju nešto dublji trag, iako u stvari nisu puno brži.

Za opisivanje onoga što Aprilija nudi na stazi najbolje je pozvati se na riječi Josipa Drmeša, koji tvrdi da bi RSV bio najbrži motocikl, samo kada bi imao konkurentniji agregat. Ovako su vjerojatno najbolje kočnice u klasi i velika brzina kojom ovaj talijanski proizvod prolazi kroz

zavoje zasjenjeni slabijim potiskom prilikom otvaranja ručice gasa. Aprilija je u svom tijelu uhvatila sve prednosti i nedostatke koje nudi koncepcija sportskog V2 motocikla i na stazi je upravo onakva kakvom ju očekujete. U vezanim zavojima se prebacuje poput bicikla i ne odstupi ni milimetra od zadane linije, a proširenje putanje na izlasku iz zavoja Apriliji je strani pojam.

### SEDMA RUNDA: CESTOVNA VOŽNJA Cesta nije pista, nažalost

Ovo je runda u kojoj Yamaha i Honda imaju vjerojatno posljednju priliku da uhvate jureći vlak kojeg vuku Kawasaki i Suzuki. Bojimo se da je za Apriliju već prekasno. Ovakvi se sportaši u prvom redu moraju dokazivati na sportskom terenu, no većini je sadašnjih i budućih vlasnika jednako važna, ako ne i važnija, njihova sposobnost snalaženja u civilnoj uporabi.

Generaliziranje obično nije dobra stvar, no mislimo da nećemo pogriješiti ako kažemo da su ove tisućice u prosjeku nešto udobnije od sportskih 600-ica. Zbog nešto većih dimenzija vozač je jednostavno manje zgrčen i stoga se vozi opuštenije i samim time udobnije. Ovdje moramo ponoviti ono što smo naveli prije dva broja, kada smo imali usporedni test 600-ica. Kada se čovjek navikne na neki od ovih motocikala, neće imati prevelikih



U vožnji natjecateljskom stazom blagu prednost dajemo Kawasaki i Suzuki, iako se ni ostatak društva nema čega sramiti



APRILIA RSV 1000 R



Honda je pobijedila na usporednom testu prije dvije godine, no mlada ju je konkurencija u međuvremenu sustigla i prestigla



HONDA CBR 1000 RR

primjedbi na njihovu udobnost, barem tako dugo dok ne pogodi neku neravninu koju ovjes kratkog hoda neće moći upiti.

Kad smo se već uhvatili u zamku generaliziranja, spomenimo da oskudne prednje oplata, bez obzira na to o kojem se motociklu radi, mogu pružiti samo osrednju zaštitu od vjetra. Oni izdržljiviji će moći uzdignute glave juriti do nekih 200 km/h, a nakon toga će trebati započeti s procesom postupnog zblizavanja sa spremnikom goriva. Ugradnja zamjenskih vjetrobrana mogla bi malo poboljšati situaciju, no ako se bojite vjetra, onda je ionako bolje da ne sjedate na ove motocikle.

Pojedinačnu raščlambu ćemo, jednako kao i prije dvije godine, započeti s Kawasakiem. Ali, glje vraga, ondašnji gubitnik bi se lako mogao premetnuti u pobjednika, barem što se tiče otvorene ceste. Ninja više nije nervozna kao prije, a uz to je oplemenjena ugodnim položajem vozača, koji vas neće zamarati ni onih dana kada ćete broj prijedjenih kilometara izražavati u stotina-

ma. U gradu nam se nešto manje dopao zbog pretvrde spojke koja brzo umara lijevu ruku, a u stani-kreni ritmu bi vas mogao nervirati i malo pregrubi mjenjač. Ah, da je drugačije, to ne bi bio Kawasaki.

Honda nema takvih problema, u stvari Honda u svakodnevnoj vožnji gotovo uopće nema problema. Velika blizina sjedala i upravljača znači da ćete na ovom motociklu sjediti uspravno i na svijet gledati s visoka. To nije dobro sa stanovišta zaštite od zračnih struja, ali je svakako vrlo zabavno i ne umara vozača, barem tako dugo dok prosječne brzine ne poprime previsoke vrijednosti. U turističkoj vožnji zavojitim cestama teško se može osjetiti da joj u odnosu na konkurenciju nedostaje pokoja snaga, tako da gotovo i nema ozbiljnije mane.

Iako su ista generacija, osjećaj za upravljačem Yamaha je potpuno drugačiji od onog za upravljačem Hondje. Sa svojim izduženim položajem vozača i relativno nisko postavljenim osloncima za noge Yamaha predstavlja prosjek klase i - jed-

Suzuki je odličan motocikl, kojem je ukupna pobjeda okrutno izmakla iz ruku. On je rođeni borac koji se nikad ne predaje i zato je jedan od omiljenih motocikala redovitih posjetitelja Grobnika



SUZUKI GSX-R 1000

YAMAHA YZF R1



Pri pogledu straga lako je vidljiv različiti pristup istoj problematici. Svaka od ovih stražnjica ima neki svoj "faktor" po kojem se lako može razlikovati od konkurencije



nako kao i na natjecateljskoj stazi - kod nje se nema puno toga za napisati. Ono što bi vam moglo zasmetati jest činjenica da je agregat trom na niskim i srednjim okretajima, tako da je za održavanje bržeg tempa vožnje potrebno voziti brzinu niže, a to, ako ništa drugo, ima za posljedicu povećanu buku.

Suzuki je u pogledu udobnosti ove sezone izgubio pokoje mjesto u poretku, no svejedno spada u red najzabavnijih motocikala za vožnju ces-

tom. Agregat vuče uvijek i svuda, tako da ćete vrlo brzo i bez puno muke dohvatiti jadransku obalu, a kad stignete na konačno odredište, umor možete pripisati samo previše zgrčenim nogama i bučnom ispušnom sustavu. U gradskoj vožnji je pravi vragolan i jedini problem koji se pojavljuje kod jurnjave od semafora do semafora je zadržavanje samokontrole.

Aprilija u svakodnevnoj uporabi predstavlja malo drugačiji svijet. Položaj vozača donekle je uspo-

rediv sa Yamahom, uz napomenu da su na leđima Talijanke noge ipak nešto manje raširene. Na udobnost nemamo velikih primjedbi, iako bi nekoga moglo zasmetati to što dvocilindrični agregat ne može u potpunosti sakriti svoje vibracije. Nedostatak snage ovdje manje dolazi do izražaja, no ipak, što je cesta otvorenija i što je vozač agresivniji, to Aprilija više gubi dah.

Snažne kočnice se lako doziraju, tako da je Aprilija općenito jedan od najsigurnijih motora

Bez obzira na to vozite li ga na pisti ili stazi, na Suzukija se lako naviknuti i brzo će vam se uvući pod kožu





što se tiče izbjegavanja pomičnih i nepomičnih prepreka, a najbolje od sebe pokazuje u zavojima, kada na površinu mogu isplivati sve prednosti njene ciklistike. Linearni agregat ne pruža toliko užitaka kao četverocilindraši, no zato vam je manje važno u kojem stupnju prijenosa izlazite iz zavoja. Mjenjač je vrlo blizu japanskim uzorima, a gradski će jurišnici s veseljem primiti vijest da je tvrda spojka koja je karakterizirala prve RSV modele sada stvar prošlosti.

## OSMA RUNDA: KOČNICE Kada se stražnji kotač propinje put neba

Badava vam sva silna snaga i savršena tehnika borbe, ako u pravom trenutku ne znate stati i spustiti loptu na pod. U suprotnom bez prave potrebe srljate u rizik. Da nema Honde, Aprilija bi nakon ove runde mogla s osmijehom na licu otplesati pobjednički ples. Ovakvo će joj suci vjerojatno dati malu prednost, no na licu im se vidi da su u velikoj dvojbi.

Budući smo problematiku kočenja već dobro razradili u prethodnim rundama, sada ćemo biti telegrafski kratki.

Aprilija i Honda ponosno gledaju s vrha, onda jedno vrijeme nema nikog, pa slijede Suzuki i Yamaha, a jednom fenjeraš mora biti i Kawasaki, koji ima kočnice najatraktivnijeg izgleda, no iste su sklone umaranju na stazi.

Loših kočnica u ovoj klasi nema i ne smije ih biti. Radijalna pumpa i klijesta su više stvar prestiža, negoli što donose drastična poboljšanja, no ne može se poreći da su i ona jednim dijelom pridonijela tome da današnji supersport motocikli koče bolje nego nikad. Ako imate umjetno zubalo, preporučamo vam da ga prije vožnje na ovim strojevima zalijepite 'moment' ljepilom.

## DEVETA RUNDA: UDOBNOŠT SUPUTNIKA U dvoje je ljepše, zar ne? Mo'š mislit!

Budimo realni, ovdje od naših boraca tražimo nemoguće. Kada je "fighter" u ringu, on mora biti usredotočen na ono što radi i ima vremena razmišljati samo o sljedećem potezu korisnika. Privlačna žena priljubljena uz vaša leđa mogla bi vam ozbiljno narušiti koncentraciju, a ona vam je kod borbe 'na nož' itekako potrebna.

Osim toga, priznajmo sami sebi da smo kod odabira motocikala jako sebični i da nas rijetko kada zanima što ljepša polovica ima za reći o našem ljubimcu, a još nam je manje važno da li će negodovati zbog visoko postavljenih oslonaca za noge ili skromnog tapaciranja. Uostalom, ako kaciga i ispuh ne priguše njihove riječi, onda samo odvrnite ručicu gasa i njihova će negodovanja progutati vjetar.

No, današnje su žene emancipirane, a ni mi više nismo primitivni luđaci. Stoga nam se ne čini prevelikim odricanjem ako jednu rundu posvetimo svojim suputnicama, koje na većini ovih strojeva ustvari nisu putnice nego patnice.

Jedan od takvih za suprotni spol negostoljubivih motocikala je Yamaha R1. Kao da visoko i preskromno sjedalo nije dovoljno, tu je i ispuh smješten izravno ispod sjedala, koji prilikom svakog stajanja na semaforu pakleno grije.

Mrvicu bolje stoje Aprilija i Honda, no zbog visoko postavljenih oslonaca za noge i sjedala jedva nešto kapacitetnijih od papirnatih maramica nemojte očekivati da ćete vidjeti sjaj u njenim očima. Ono što definitivno možete učiti



Yamaha je možda dama u godinama, ali još vam uvijek može pružiti dobru zabavu

ni, a to vrijedi za sve motocikle, je umjerena uporaba prednje kočnice i kavalirsko izbjegavanje poprečnih neravnina, jer prosječnih 12,5 cm centimetara neće nikoga impresionirati. Jasno, ovdje govorimo o hodu stražnjeg ovjesa. U proteklom sučeljavanju ispit poštovanja prema ženama je prošao samo Suzuki. Sada su stvari krenuli nagore, a za to je najzaslužniji široki stražnji kraj na kojeg je stražnje sjedalo montirano tek reda radi.

Dosad vam je valjda jasno da nijedan od ovih

motocikala neće osvojiti Oskara za smještaj suvozača, no pohvale za trud svakako moramo dodijeliti novom Kawasakiju, čije je stražnje sjedalo postalo najgostoljubivije u klasi. Kawasaki je stoga najzanimljiviji svima koji smatraju da je za sreću potrebno dvoje i misle da su spremni za ostvarivanje dugotrajne veze. S djevojkom, ne s motociklom.

Ako vam u ovom pogledu motocikl služi samo da barbarski prevezete svoju "lovinu" do najbližeg skloništa, onda će vam sasvim dobro poslužiti bilo



Ni na cesti ni na pisti Yamaha se ne može puno toga zamjeriti, ali isto tako nema neku jako izraženu kvalitetu koja će vas oboriti s nogu





koja od ovih jurilica. No, nemojte se čuditi ako će vaša prolazna avantura impresionirana performansama moćnog motocikla kasnije pričati kako ste bili jako brzi.

### DESETA RUNDA: FINANCIJE Kawasaki traži najmanje zelenih novčanica

Svi vrhunski sportaši imaju svoju cijenu, a što je

sport popularniji, to se iznosi više penju u nebo. Junaci našeg testa nisu amateri koji se povode olimpijskim motom "važno je sudjelovati", no srećom se još uvijek nisu pretvorili u gramzive "pijave" koje traže bezobrazno visoke iznose za pružanje svojih usluga. Svake zime sa strepnjom očekujemo završetak prijelaznog roka, no za razliku od drugih sportova, iznosi transfera ovdje već nekoliko godina ne izlaze izvan uobičajenih gabarita.

Kolonu i dalje predvodi Kawasaki, 97.649 kuna znači da ćete svaki konjsku klasu platiti samo 557 kuna, a to je jedna od najboljih ponuda kojoj može konkurirati samo prstohvat motocikala.

Uz obilje konja, Kawasaki pruža i pregršt drugih sadržaja, uključujući i najbogatiju opremu, tako da bez obzira na mogući rasplet u zadnje dvije runde već sada možemo proglasiti da je obranio titulu best-buy motocikla.

Ostatak društva je jako blizu i nalazi se u uskom rasponu od 105.500 do 106.990 kuna. Laganu prednost dajemo Hondi koja je na akciji, tako da se trenutno može kupiti za 99.900 kuna, što je za 7.000 kuna manje od početne cijene koja je istaknuta ovog proljeća.

Za Suzuki ćete trebati izbrojiti 105.500 hrvatskih novčanica, Aprilija je ove godine malo poskupjela, pa je sada za njezino društvo potrebno dati 106.412 kuna, a Yamaha R1 traži dvjestotinjak kuna više. Puno ili malo, teško je reći. Kako kome. No kada te cijene usporedimo s nekim drugim kategorijama motocikala, možemo reći da ovi kraljevi natjecateljske staze nude puno toga dobrog po sasvim razumnim cijenama.

Razumna cijena ne znači i da je svakom prihvatljiva, no od kada su nam banke dospijele u strane ruke, krediti se ionako dijele šakom i kapom.

Ipak, prije nego posjetite svog ljubaznog bankovnog službenika, razmislite još jednom je li vaš kućni budžet dovoljno fleksibilan da proguta i sve ostale troškove koje nosi posjedovanje ovog

Iako je za ovu godinu malo osnažen, Yamahin agregat je i dalje na srednjim okretajima prazniji nego kod ostalih Japanaca na ovom testu







motocikla. Cijene obveznog osiguranja su oduvijek visoke, a kasko si mogu priuštiti samo oni imućniji. Obilje snage i agresivan karakter znače da se gume troše poput sladoleda u vrtiću, a ne treba zaboraviti ni na redovite servise koji su predvjet lagodnog suživota čovjeka i stroja. O troškovima koji mogu nastati nakon eventualnog pada nećemo ni govoriti, ipak je ovo pozitivno orijentiran članak. Tu su i sve veći troškovi goriva, mada ovi snagatori nisu previše rastrošni i zadovoljit će se s približno 8 litara osvježavajuće tekućine s 98 oktana na svakih brzo "otrčanih" 100 kilometara.

Iako bi se temeljem posljednjih nekoliko rečenica moglo doći do pogrešnog zaključka da nam je namjera odvratiti vas od kupnje ovih motocikala, mi takvu zamisao s gnušanjem odbijamo. Samo smo željeli da stvari vidite u širem spektru. Štoviše, ako ste u mogućnosti, svakako postanite sretnim vlasnikom jednog od ovih ljubimaca. Vrijede svakog novčića kojeg uložite u njih.

### JEDANAESTA RUNDA: RIJEČ STRUČNJAKA Zelene oči bile su moje

Riječi dokazanih stručnjaka oduvijek imaju posebnu težinu. Zato smo i ovoga puta angažirali peptoricu umjetnika koji za stvaranje svojih djela umjesto nježnog platna koriste grubi asfalt natjecateljske staze, a umjesto potezima kista linije vuku kližama na koljenima.

Slučajno ili namjerno, i ovaj put ekspertni tim predstavlja zgodan spoj mladosti i iskustva. Bez obzira na broj godina i količinu remek djela iscrtanih na grobničkoj ljepotici, generacijska solidarnost i sličan pristup istoj problematici više su nego očiti.

Detaljnije izjave Drmeša, Erdeca, Zujića, Kranjeca i Barukčića možete vidjeti u posebnim okvirima, a mi ćemo samo reći da se pobjednik ove

runde piše velikim zelenim slovima.

### DVANAESTA RUNDA: ZAKLJUČAK Ninje su najbolji borci

Dvanaesta je runda i naši su rivali umorni od borbe. Imali su više nego dovoljno vremena da pokažu što sve mogu i sada jedva čekaju kraj. Lagano trčkaraju ringom i ne pada im na pamet ulaziti u pretjerani rizik. Ipak su ovo iskusni borci koji si ne



Performanse su zastrašujuće  
i u tom pogledu Kawasaki  
premašuje mogućnosti  
većine vozača



Najslabijom točkom Kawasaki pokazale su se kočnice, koje se teško nose s ekstremnom uporabom na natjecateljskoj stazi. Uz to, mjenjač je ponekad malo grub, a spojka bi morala biti mekša



mogu dopustiti sramotu da dožive knock-down u završnoj rundi. Posljednji put se oglašava gong i vrijeme je da počnemo svoditi račune.

Kawasaki i Suzuki s najviše nestrpljenja odlaze u svoj kut i očekuju proglašenje pobjednika. Yamaha i Honda ponosne su na svoj nastup, no svjesne su da ove godine nisu dovoljno digle svoj tonus za ravnopravno suprotstavljanje mladim snagama. Aprilija bi proglašenje najradije gledala iz svlačionice. Talijanski ponos ne priznaje ništa osim pobjede, a u ovoj kategoriji već odavno nije dovoljno posjedovati samo savršenu tehniku borbe, potrebno je imati i životinjsku snagu. Zbrajamo pobjede na papiru i diskretno poručujemo sucu u ringu da visoko podigne ruku momka u zelenom kimonu. Potpuno zaslužen. Svoju pre-

moć dokazao je u tri zadnje runde koje je osvojio čisto poput suze, uključujući i onu najvažniju: riječ stručnjaka. Uz to je još tri puta bio bodovno izjednačen sa Suzukijem na samom vrhu, a samo je u 8. rundi pretjerano srljao i pokazao da bi ponekad trebao imati bolje kočnice. No, zato je Kawasaki nepogrešivo točno kombinirao brzinu, povoljnu cijenu i zavidnu udobnost. Bili su to besprijeckorno izvedeni udarci koji su svako malo razbijali gard protivnika.

Suzukiju je najteže. Do zadnjeg se trenutka nadao pobjedi, a ona mu je na kraju okrutno izmakla iz ruke. Sportska nesreća. U cestovnoj je vožnji vjerojatno najbolji zabavljač, a na natjecateljskoj mu stazi nitko ne može pobjeći. Slabih strana gotovo i nema i srce nas boli što ovaj okršaj gubi na bodo-

ve. Oprema bogata, performanse odlične, ciklistika sjajna. Njegova je jedina slabost to što se ove godine pojavila nova neustrašiva Ninja, koja ne zna značenje riječi milost. Ipak, tko god se kladi na ovog borca, ne može pogriješiti. GSX-R je oduvijek bio štovatelj trajnih vrijednosti koje nisu sklone promjeni. Iskreno puštamo suzu za Suzu i želimo joj više sreće drugi put.

Nakon što smo podijelili zlato i srebro, uviđamo da nam nedostaje jedna broječana medalja. Naime, Yamaha i Honda ove godine dijele treću poziciju. Prije dvije godine Honda je bila mrvicu bolja, no nije se previše mijenjala, dok je Yamaha ojačala za tri "konja". Nije mnogo, ali čovjeka veseli. U stvari, nemamo srca još jedanput kao u slučaju Kawasaki i Suzukija vagati sve najsitnije prednosti i nedostatke i inzistirati na tome da i među dobrima postoji bolji. Jednostavno nam je najlakše reći da Honda i Yamaha dijele stepenicu pobjedničkog podija. Honda je nešto kulturniji i smireniji motocikl, no Yamaha je hrabrija kada stvari zaguste i počnu ulaziti u crveno područje. Iako imaju pogonske agregate različitog karaktera i osjetno drugačiji položaj vozača, kada zbrojimo ukupno osvojene bodove, Yamaha i Honda su toliko poravnate, da se na kraju sve svodi na isto. Ako se dvoumite između ta dva motora, jednostavno si kupite onaj koji vam je ljepši i nećete pogriješiti.

Aprilija Mille je prelijepa sportašica koja po mnogočemu podsjeća na Anu Kurnikovu. Zavidljiva i odlična u onome što radi, ali nedovoljno dobra za ostvarivanje povijesnih rezultata. Svejedno, čak i da ne osvoji nijednu titulu u svom životu, ona će ostati predmet želja i požude. Ipak, sve se više šuška o talijanskom V4 agregatu, pa tko zna, možda se iduću put i Apriliji razmaknu oblaci i Mille konačno pobijedi momke iz Zemlje izlazećeg sunca.

Nakon što povučemo zaključnu crtu, još jednom postajemo svjesni istinitosti izreke da na mladima svijet ostaje. Snaga i agresija novih lavova više privlače publiku od rutiniranih i sigurnih pokreta prekaljenih veterana. Kawasaki su ovaj put potpuno zaslužen dodijelili prijelazni pehar pobjednika, no već bi se iduće godine mogla dogoditi nova smjena generacija, koja će izbaciti nove heroje. Tako je to u vrhunskom sportu. Što je konkurencija jača, to se više moraš iscrpljivati, a što se više iscrpljuješ, to ti je karijera kraća. Pravila igre dobro su poznata, a slava je prolazna. Pa tko voli, nek' izvoli. ■

Talijanski dvocilindraš osjetno zaostaje u pogledu snage, a u prilog mu ne ide ni činjenica da je Aprilija osjetno najteži motocikl u ovoj konkurenciji



GSX-1000 je zabavan motocikl koji je u svojem posljednjem izdanju možda malo izgubio na udobnosti, ali je zato dobio u svim drugim područjima







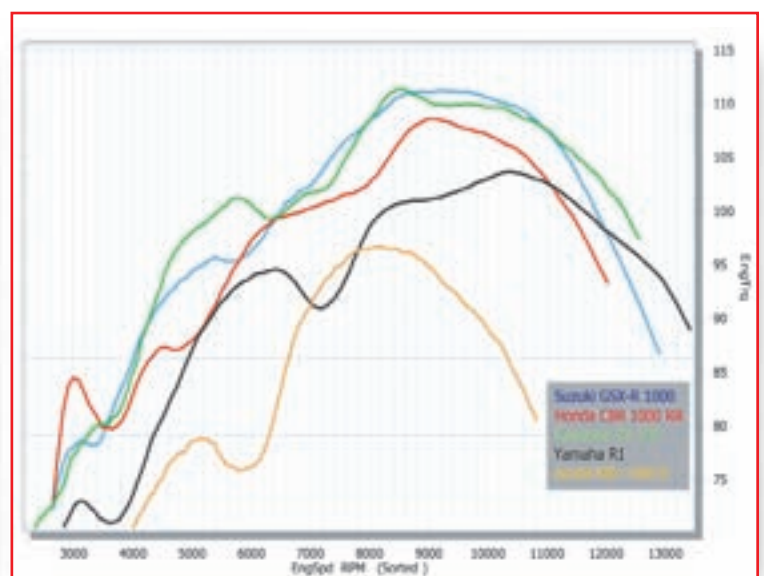
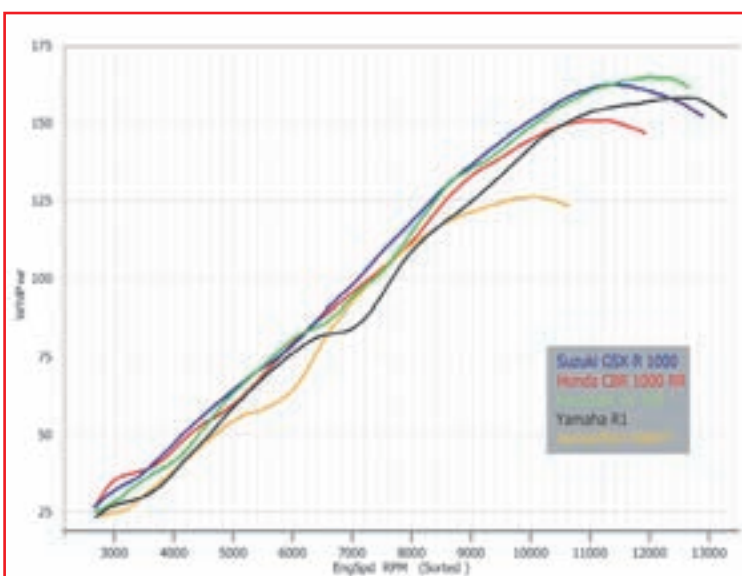
## Svi Moto Pulsovi usporedni testovi klase 1000

● Prvi usporedni test ove klase obavljen je još 1998. godine u 18. broju Moto Pulsa. U njemu su sudjelovali motocikli različitih zapremina, a uvjerljivo je slavila tada revolucionarna Yamaha R1. Pobjeda Yamahe možda je bila i posljedica toga što Suzuki te godine još nije imao litarskog predstavnika u klasi sportskih motocikala, no zato se već na sljedećem sučeljavanju, u ljetu 2000., GSX-R osvetio konkurenciji. Suzuki nije trebao vratiti svoju lentu ni dvije godine kasnije, kada je pomrsio račune obnovljenoj Yamahi i posljednjem CBR-u 900. No, ono što nije uspjelo CBR-u s oznakom 900, pošlo je za ruku onom s oznakom 1000, tako da je 2004. godine Honda pobjednički digla ruke u zrak. Kawasaki kroz povijest nikada nije bio u samom vrhu, no zato uvjerljivo slavi ove godine i tako dokazuje da u ovoj klasi ništa nije zapisano u kamenu.

## Stvarne krivulje snage i okretnog momenta

● Od kada je motocikla od tada postoji razlika između deklarirane snage i stvarne snage koja se može izmjeriti na stražnjem kotaču. Po pitanju stvarno izmjerene snage kolo vodi Kawasaki koji na mjernom stolu istiskuje 163,9 KS pri 12.000 okr/min, a u stopu ga slijedi Suzuki sa svoje 162,6 KS koje razvija pri 11.700 okr/min. Yamahina krivulja snage sukladna je osjećaju koji ovaj motocikl pruža u vožnji, odnosno za iskorištavanje potpunih potencijala potrebno je posegnuti za visokim okretajima, konkretno sve do 12.900 okretaja pri kojima Yamaha oslobađa 157,5 KS. Honda razvija 151,5 KS pri 11.200 okretaja u minuti što znači da je podosta slabija od konkurencije, ali se istovremeno i puno manje vrti. Sasvim očekivano, Aprilia sa svoje 125 KS pri 10.000 okr/min drži debelo začelje kako po pitanju snage, tako i po pitanju maksimalnih vrijednosti okretnog momenta.

Kada usporedimo krivulje okretnog momenta dolazimo do zaključka da je poslije Aprilije najlošija Yamaha, dok Honda i Suzuki imaju lijepo oblikovane krivulje bez izraženih rupa. Kawasaki po pitanju maksimalnih vrijednosti okretnog momenta debelo nadmašuje Hondu i može se mjeriti sa Suzukijem, a uz to pruža najviše na niskim okretajima, no oko bode izražena rupa od 5.500 do 7.000 okr/min.





**1. KAWASAKI** mi je najbolji, iako tek za nijansu bolji od Suzukija, možda i zato jer je bio najbolje podešen za stazu. Kočnice su slabije od konkurencije, ali zato definitivno najljepše iskazuje snagu. Lijepo se i lagano prebacuje i ima krasan položaj, kao i na starom modelu s rezervoarom na kojeg se može osloniti i odmarami ruke sa strane. Najveća mu je mana mjenjač koji je grub, što je uobičajeno za tog proizvođača

**2. SUZUKI** mi je na drugom mjestu. Mislim da je na visokim okretajima snažniji i od Kawasaki, ali jednostavno nije bio dobro podešen i toliko je plivao, da ga se nije moglo do

kraja "potjerati". Kočnice su odlične, a i sve ostalo je vrlo dobro i nemam većih zamjerki.

**3. APRILIA** - Tu se nema puno toga lošega za stazu. Ima najbolje kočnice i ciklistiku, motor ide u zavoj točno onom linijom kojom zaželiš i to bez ikakvih korekcija. S toliko lakoćom se upravlja, da je Apriliju jednostavno fantazija voziti. Kočnice su savršenstvo i fali mu samo jači agregat

**4. HONDA** - Kočnica je odlična i pruža jako dobar osjećaj pri kočenju, a uz to je intenzitet kočenja jako dobar, tako da je u tom pogledu jako blizu Aprilije. Teška je za prebaciva-

nje u šikanama, ima malo vibracija na srednjim okretajima motora. Lijepo iskazuje snagu i pritom nije pregruba, ali joj definitivno nedostaje snage na visokim okretajima.

**5. YAMAHA** je "curica" za voziti i ne zaslužuje da bude na zadnjem mjestu, ali mi je ipak mrvicu iza Aprilije i Honde. Jako se lijepo mijenjaju brzine, lijepo se zatvaraju zavoji i ne širi liniju. Čini mi se da sam malo prekratak za nju, jer ima klasičniji, izduženiji položaj koji mi baš ne odgovara, ali je zato vrlo udobna. Agregat mi se najmanje sviđa jer je prazan na niskim okretajima, tako da se ponekad mora voziti u brzini niže, ali kad se jednom zavrti, ide dobro.

**KREŠIMIR ERDEC**



**BORIS ZUJIĆ**

**1. KAWASAKI** mi je bio najbolji. Najljepše se vozi i najljepše drži putanju, a zamjerku imam na kočnice koje jako propadaju. Ne kažem da ne koči, ali treba stvarno jako stisnuti polugu kočnice. Snaga je fenomenalna, najbolja u klasi. Na vrhu je nešto malo slabiji od Suzukija, ali ukupno gledajući, najbolje razvija snagu.

**2. SUZUKI** - Ovjes, čini mi se, nije bio najbolje podešen, tako da se malo previše namještao. Kočnice su solidne, a snage ima i više nego dovoljno.

**3. YAMAHA I HONDA** - Treće mjesto dijele Yamaha i Honda. Yamaha je nekako najsmirenija, lijepo se vozi, ali je više za ces-

tu nego za pistu. Na niskim okretajima je malo preslaba, ali 'gore' ide jako dobro. Honda je bolja od svih na kočenju i najbolje se dozira. Na visokim okretajima je malo šuplja, ali lijepo razvija snagu na srednjim režimima. Ukupno, CBR puno bolje koči od ostalih, ali zato slabije ubrzava.

**5. APRILIA** nažalost, ima 30-tak konja manje i ne može pratiti japansku konkurenciju. Jako se lijepo vozi, mirna je i ima jako pravilne putanje. Kočenje je odlično, ali se na njoj teško namjestiti jer je puno uža, a ja nisam naviknut na takav položaj. Najveća zamjerka joj je premala maksimalna snaga.

**SAŠA KRANJEC**

**1. KAWASAKI** mi je najbolji i najkompletniji motocikl. Jedina prava mana mu su mu malo slabije kočnice, a ovo ostalo je super. Ovjes dobro radi, a mjenjač je OK i nemam baš puno zamjerki u odnosu na druge motore.

**2. HONDA** - Honda, Suzuki i Yamaha su mi jako blizu, ali bih ipak dao malu prednost Hondi jer ima jako dobre kočnice. Po pitanju snage je slabija od ostalih Japanaca, ali je strašno vozan motor koji se jako lagano baca u zavoj i odlično leži.

**3. SUZUKI** - Kod Suzukija mi se činilo da nije bio dobro podešen za stazu; stalno je nešto radio, kao da su mu gume bile više ispraž-

njene. Ovjes je premekan i trebalo bi ga jako otvrdnuti. Kočenje mu je OK, a po snazi je na samom vrhu, zajedno s Kawasakiem.

**4. YAMAHA** mi je malo previše trom i previše udobna za stazu, imam osjećaj da mi je predugačka. Sve u svemu jako lijepo ide, ali mi je malo premekana za stazu.

**5. APRILIA** - Dva cilindra mi nikako nisu legla. Nikako nisam mogao shvatiti u kojoj brzini treba ići i nisam imao nikakav osjećaj za motocikl. Kočnica je zato fenomenalna. Snage u stvari ima dosta, ali jednostavno nisam imao osjećaj u kojoj sam brzini. Leži jako lijepo i kad ulovi zavoj, stvarno ga ulovi.



**1. KAWASAKI** me se jako dojmio i to u svakom segmentu vožnje. Nesumnjivo, snaga je kod njega najveća i najbolje raspoređena; i dolje i u sredini i na visokim okretajima. Ovjes je jako dobar i nigdje nije plesao, tako da nisam imao nikakvih problema. U vožnji su me ometale samo loše kočnice, ali čini mi se da je stvar u tome da bi na testnom motociklu trebalo promijeniti pločice i diskove, jer poluga kočnice dolazi gotovo do ručke.

**2. SUZUKI** mi je na drugom mjestu, iako bih se usudio reći da bi Suzuki i Kawasaki trebali biti skoro ravnopravni, samo da je Suzuki bio bolje podešen. Možda je stvar u tome da su

mu najmanje odgovarale montirane gume. Snagu razvija fantastično i usudio bih se reći da je na visokim okretajima čak i jači od Kawasakija. Kočnice su u redu i jako sam zadovoljan ovim motociklom koji juri kao avion. Jako je blizu Kawasaki, no Kawasaki je jednostavno u nekim detaljima bio bolji.

**3. HONDA** je motocikl koji je najlakše voziti, ali nema dovoljno snage kada je uspoređujemo sa Kawasakijem i Suzukijem. No, zato je vrijedno pohvaliti prednju kočnicu, koja funkcionira besprijekorno i - što je najvažnije - pri velikim brzinama hvata odlično i dozvoljava kvalitetno doziranje.

**4. YAMAHA** mi danas nije legla. To je motocikl koji je na nižim okretajima puno lošiji od ostalih. Lijepo ulazi u zavoj i s njom se može dobro voziti, ali danas nisam mogao puno izvući iz njega. Suzuki i Kawasaki su mi jednostavno bili puno bolji.

**5. APRILIA** je po mom mišljenju motocikl koji ima najbolju ciklistiku i najbolja mi je u zavojima. Najsigurnija je u šikanama i naglim promjenama pravca i s njom bi se dalo najbrže voziti, samo kada bi imala konkurentan agregat. Kočnice su izuzetno dobre, jednako dobre kao i one na Hondi, a osjetno bolje od onih na ostalim motociklima na testu.

## JOSIP DRMEŠ



## DAVOR BARUKČIĆ

**1. SUZUKI** me se danas najviše dojmio, odličan je motocikl. Čini mi se da je najjači i jako je vozan. Kočnice su OK i tu sve zadovoljava, iako mi se kod Honde i Aprilije kočnice puno više sviđaju.

**2. KAWASAKI** - I kod Kawasakija je sve u redu, no njega bih ipak stavio na drugo mjesto.

Kočnice su dobre, a oduševljava načinom na koji razvija snagu i svojom vožnjom.

**3. YAMAHA** - Yamahu i inače vozim privatno po cesti i jako mi odgovara položaj na njoj. Kad uđeš u zavoj, lijepo drži putanju, udobna je i imam osjećaj da bi se njom mogao voziti 24 sata po stazi.

**4. HONDA** je po mom mišljenju dobar motocikl, ali joj jednostavno nedostaje snage na višim okretajima. Motocikl je jako vozan, ali nekako imam osjećaj da ide slabije od konkurencije.

**5. APRILIA** - Ovo mi je bio prvi put da na stazi vozim ovakvog velikog dvocilindraša i moram reći

da mu osjetno nedostaje snage. Kočenje je odlično i čini mi se lagana za vožnju kroz zavoj. U njih ulazi jako lijepo, ali jednostavno nemam taj subjektivni osjećaj ubrzanja na njoj. Brzine treba često mijenjati i stalno očekujem da povuče, a onda na kraju shvatim da je već u blokadi. Mjenjač mi je malo pregrub.



**PRAZNA STRANICA**



GRAND  
PRIX  
BEST  
BUY**HONDA  
CBR 1000 RR****KAWASAKI  
ZX-10R****SUZUKI  
GSX-R 1000****YAMAHA  
YZF-R1****APRILIA  
MILLE R**

MOTOR I PRIJENOS					
tip agregata	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	2 cilindra, V raspored
promjer x hod (mm)	75 x 56,5	76 x 55	73,4 x 59	77 x 53,6	97 x 67,5
zapremina (ccm)	998	998	999	998	997,62
kompresija	12,2:1	12,7:1	12,5:1	12,4:1	11,8:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 5 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem i zupčanikom, 2 ventila po cilindru
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Ø leptirastih tijela (mm)	44	43	44	43	57
max. snaga KS (kW)-o./min.	172 (126,4) - 11.250	175 (128,7) - 11.700	178 (131) - 11.000	175 (128,7) - 12.500	143 (105,24) - 10.000
max. okretni moment Nm (kgm) -o./min.	114,5 (11,7)-10.000	115 (11,7) - 9,500	118 (12,0) - 9.000	106,6 (11,0) - 10.500	101 (10,3) - 8.000
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	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6
CIKLISTIKA					
okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predtrag	100 mm	102 mm	96 mm	97 mm	101,7
kut upravljača	23,3°	24,5°	23,8°	24°	25°
prednji ovjes	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120	120 mm	120 mm	120 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	135 mm	125	130 mm	120 mm	133 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	nazubljeni dvostruki disk promjera 300 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca
stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm i 1 klipac	nazubljeni disk promjera 220 mm s 2 klipca	disk promjera 220 mm s 2 klipca	disk promjera 220 mm i 1 klipac	disk promjera 220 mm s 2 klipca
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	190/50-17	190/55-17	190/50-17	190/50-17	190/50-17
DIMENZIJE					
međuosovinski razmak	1.400 mm	1.390 mm	1.405 mm	1.415 mm	1.418 mm
duljina	2.030 mm	2.065 mm	2.030 mm	2.085 mm	2.035 mm
širina	720 mm	705 mm	710 mm	720 mm	730 mm
visina	1.118 mm	1.130 mm	1.130 mm	1.105 mm	1.130 mm
visina sjedala	831 mm	825 mm	810 mm	835 mm	810 mm
spremnik goriva	18 l	17 l	18 l	18 l	18 l
težina (suha)	176 kg	175 kg	166 kg	173 kg	189 kg
<b>CIJENA</b>	<b>106.990 kn</b>	<b>97.649 kn</b>	<b>105.500 kn</b>	<b>106.600 kn</b>	<b>106.412 kn</b>
<b>prednosti</b>	kočnice, elastičan agregat, položaj vozača, završna obrada	cijena, maks. snaga i krivulja agregata, udobnost, stabilnost, oprema	maks. snaga i krivulja agregata, stabilnost, mjenjač, oprema	maks. snaga, stabilnost	kočnice, ciklistika, lakoća prebacivanja, oprema
<b>nedostaci</b>	snaga na visokim okretajima, oprema	tvrdi spojka, glomazan prednji kraj, propadanje kočnica na stazi	široki spremnik goriva, zgrčene noge, smještaj suvozača	oprema, razvijanje snage na nižim okretajima	maksimalna snaga, oslonci za noge su previše naprijed