

Kupovati racionalno ne znači nužno kupovati bez strasti. Barem ne u slučaju kada govorimo o džepu ugodnim i oku privlačnim naked motociklima srednje zapremine. Oni su praktični u gradu, zabavni na selu i poželjno društvo na godišnjem odmoru. Uz odličan omjer uloženih sredstava i dobivenih užitaka imaju sve što vam treba, a prigovoriti im možete samo zbog manjkave zaštite od vjetra, no to je kao da modnom stilistu zamjerate njegovu seksualnu orientaciju. Istini za volju, neki se od ovih motocikala mogu nabaviti i opremljeni poluoklopopom, no mislili smo da ovdje govorimo o strasti, o specifičnoj strasti prema vjetru

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



**Z**amislite da imate ženu zbog koje vam rastu zazubice svaki put kada prekočite prag kuhinje, ženu s kojom se ludo zabavljate u slobodno vrijeme i koja vas toliko oduševljava da je sa zadovoljstvom vodite čak i na godišnji odmor. Uz sve to još i dobro izgleda, nikada vam ne prigovara, te uz sve ostale važne osobine posjeduje i skromnost kako vam nikad ne bi predstavljala preveliki finansijski teret (cijenjene čitateljice neka si zamisle muškarca sličnih karakteristika, ako je tako što uopće moguće zamisliti, op. a). Jednom riječju, vi ste sretnik koji će učiniti sve, pa ako treba i poraditi na samom sebi ne bi li zadržao pripadnicu ove rijetke vrste koja polako izumire. Ili se ta priča o izumiranju nama samo pričinjava?

Detaljnju raspravu o možebitnoj nestaćici idealnih žena "izrađenih" po životinjski sirovim, ali pri-



USPOREDNI TEST  
**[600]**  
n a k e d

*Ogoljela  
strast  
prema vjetru*

je svega praktično orijentiranim muškim mjerilima ostaviti čemo za neku drugu priliku, kako bismo svu našu pozornost mogli posvetiti junacima usporednog testa, koji bi u svijetu motocikala mogli predstavljati ekvivalent idealnoj ženi. Uz jednu bitnu razliku: Oni sasvim sigurno ne izumiru i definitivno nisu rijetkost. Naprotiv, oni su jača i brojnija populacija nego ikad prije, a u prilog tome ide i sve bogatija ponuda modela kao i ostvarena prodaja, kako u nas, tako i u svijetu.

Istini za volju, bez obzira na sve dosad navedeno, najveći dio čeznutljivih pogleda i dalje će privlačiti oklopljene jurilice, no tu se radi o jednoj drugoj, pomoćno opakoj vrsti ljepotica. Jer ona je lijepa, no nije praktična, ona je zabavna, ali nije baš pristupačna, ona živi jako brzo, ali je zato potrošna roba. Sve u svemu, ona je jako strastvena, ali nimalo racionalna. Dakle, jeste li sigurni da je to baš ono što želite i da već nakon par izlazaka nećete osjetiti poriv da je zamjenite nekom drugom sličnom ljepoticom. Jer za pravu je ljubav ponekad potrebno nešto drugo, nešto što po mogućnosti ima sportsko srce i toplu dušu i nešto što je stvoreno da traje i daje.

### Sedam okusa za gurmance

Mi vam na današnjem meniju nudimo čak sedam takvih motocikala, sedam univerzalaca i prijateljica druge ili treće generacije svojih obiteljskih loza, što znači da su bolji i privlačniji nego ikad.

Pažljiviji čitatelji prisjetiti će se da smo neke od ovih motocikala imali na sličnom usporednom testu prije točno godinu dana, no tada su Kawasaki Z 750 i Yamaha FZ6 u nastavku svog imena nosili oznaku S, odnosno Fazer, što je značilo da su bili opremljeni poluoklopom koji povećava udobnost, ali svojim skrivanjem golotinje umanjuje vizualni dojam. Jer, polugolo može biti lijepo, ali sasvim golo je još ljepše. Osim Yamahe i Kawasakija prošlogodišnjim je usporednim testom prodefilirala i Honda CBF 600 S, koja dobar dio svog DNA dijeli s daleko privlačnijim Hornetom, no u stvari ima jako malo od njegovog zabavnog karaktera i sportskog srca. Vjerujte nam na riječ, ovdje se radi o sasvim drugom motociklu.

Uz popularni japanski tercet kojeg već neko vrijeme sačinjavaju Kawasakiev "zekan", Yamahin "goli" Fazer i Hondin Hornet u društvo je ove godine konačno upao i dugo očekivani Suzukiev GSR 600. Na našem su usporednom testu spomenutoj četvorici četverocilindraša svoj otpor pružila i tri modela s dva cilindra, koje predvodi novi Ducati Monster 695 kao Talijan plemenite krvi, a u stopu ga slijede Kawasaki ER-6n kao čistokrvni Japanac i Cagiva

**Svatko** tko misli da se na ovim motociklima ne može dobro zabaviti na natjecateljskoj stazi gadno se varu. Možda se ugrađenim komponentama i ukupnim performansama ne mogu mjeriti sa sportskim motociklima, no te ne znači da nemaju sportskih ambicija. Naprotiv!



Raptor 650 kao križanac s pedigreeom, koji je u svom tijelu uspio spojiti ono najbolje iz ta dva različita svijeta: talijanski dizajn i japanski agregat.

Sve u svemu, na jednom smo mjestu uspjeli skupiti gotovo sve značajnije "golače" koje pogoni sportsko srce srednje zapremine. Za potpuni presjek klase nedostajali su nam tek Suzukijevi modeli Bandit 650 i SV 650, no taj se nedostatak može lako preboljeti, jer je novi GSR 600 ionako sportskiji od Bandita, a agregat koji se ugrađuje u SV 650 veselo kuca i u Cagivi Raptor.

### Golo je lijepo

Kako nam već običaji nalažu, detaljnom sećiranju

ove sedmorke pristupit ćemo analiziranjem njihova dizajna. Budući se volimo zabavljati dijeljenjem grupe u podgrupe, ove ćemo ljepotane s vizualnog aspekta podijeliti u dvije osnovne podskupine: one koji njeguju tek blago osuvremenjene "zimzelene" linije klasičnih naked motocikala i one koji su se priklonili modernoj interpretaciji tradicionalnih rješenja i tako se svojim dizajnom malo približili street-fighter formama. Ako kao osnovni razlikovni element uzmememo okruglo prednje svjetlo, odnosno izostanak istog, onda u prvu skupinu spadaju Hornet, Monster i Raptor, dok sve brojniju drugu skupinu čine GSR 600, Z 750, FZ6 i ER-6n.

Kako smo dizajn većine ovih motocikala detaljno opisali u ranijim testovima, sada ćemo se tom temom pozabaviti samo površno. Krenut ćemo od Ducatijevog Monstera kao najvećeg klasičara koji je svojim prvim izdanjem početkom devedesetih unio neke nove vjetrove u svijet nakeda. Odlično pogoden bezvremenski oblik još će se dugo, dugo moći nositi sa zubom vremena, tako da je od kada je ugledao svijet pretrpio samo manje kozmetičke promjene. Većina preinaka se odvijala ispod kože i odnosila se na proširenje paleta proizvoda, tako da danas u ovoj obitelji čudovišta doista svatko može pronaći nešto za sebe. Testirani 695 je najnoviji prijatelj obitelji Monster i ničim ne odstupa od smjernica koje su zadali njegovi prethodnici. Njegova je ljepota neosporna, no budući bi trebao predstavljati uvodni, čitaj najpristupačniji Ducatijev model, nije opremljen nekim rafiniranim detaljima kojima se diže starija braća s oznakama S2R i S4R. Tako, primjerice, ima klasičnu umjesto jednostrukе stražnje vilice, te tradicionalno

**Sukob tradicije i modernih trendova.**  
Novi Ducati 695 u mnogim stvarima  
ostaje dosjedan samom sebi i odbija  
prihvati smjernice koje je ucertala  
japanska konkurenčija





smještena dva odvojena ispušna lonca umjesto bočno postavljenog dvostrukog ispušnog sustava, a nedostaje mu i mala prednja maskica koja bi lijepo obrubila inače pomalo prejednostavne i preglede instrumente. Ne treba posebno naglašavati da će vam istu vrlo rado ponuditi kao dio bogatog assortimenta dodatne opreme. Ipak je ovo Ducati, a ne živi se samo od ljepote.

Zato je slična maskica serijski element kod Cagiva Raptor, koja po mnogočemu podsjeća na Monstera, no istovremeno je sasvim dovoljno samosvojna. Na Ducati nas podsjeća svojim markantnim spremnikom goriva, rešetkastim okvirom i dvostrukim ispušnim sustavom koji se ipak nešto strmije diže od onog na Monstera. Malo zavirivanja u susjedovo dvorište nećemo im zamjeriti, kao ni to da je stražnji kraj motocikla mogao biti i maštovitiji. Zato im nije manjkalo mašte kod oblikovanja instrument ploče, kojom dominira obrtomjer u - za motocikle u najmanju ruku neobičnoj - formi trokuta, ispod kojeg se nalaze ne prebogati komplet kontrolnih žaruljica i digitalni displej na kojem očitavate trenutnu brzinu i prijeđene kilometre.

Digitalni displej, ali sada nešto većih dimenzija, nalazimo i kod Honde, no on je u ovom slučaju uparen s ubičajenim okruglim obrtomjerom koji poput velike nabrekle kvrge izlazi iz linija prednje maskice i tako motociklu daje izvjesnu dozu originalnosti. Sâm vanjski oblik ne odstupa previše od onog što smo vidjeli na prvoj generaciji ovog motocikla. I dalje je to mali i nabijeni "stršljen", sada još agresivniji i još privlačniji, ako ni zbog čega drugog, onda zbog spomenute maskice i promijenjenog stražnjeg kraja. U stvari, iako se to na prvi pogled toliko i ne vidi, promijenjeni su praktički svi elementi koji čine vanjsku oplatu motocikla, uključujući i spremnik goriva. Nije nam mrsko vidjeti ni lijepu prednju upside-down vilicu koja

**Iako si neki od ovih motocikala  
poprilično našliju, već nam površni  
pogled otkriva da je dizajn suvremenih  
naked motocikla daleko od  
nekadašnje jednoličnosti**





**Jedna klasa, tri motocikla, tri koncepta.**  
ER-6n osvaja kupce povoljnom cijenom i lakoćom uporabe, Z 750 je snagator koji nudi najbolji omjer dobivenog i uloženog, dok je Honda bila i ostala tipični predstavnik naked motocikla zapremine 600 cm<sup>3</sup>

doprinosi sportskom dojmu motocikla, iako nije zlatna nijansa pomalo gubi na izražaju kada je Hornet obojan u bakreno narančastu boju kakva je krasila testni motocikl.

Izraženom agresijom, ali na jedan sasvim drugačiji način, isjjava i Kawasakiev model Z 750. Nastao kao jeftinija izvedenica modela Z 1000, nije previše izgubio na šarmu i upečatljivom dojmu kojeg sa sobom nosi originalni model i od svih je testiranih motocikala svojim oblikom najbliži street-fighter poimanju motocikla. Takkvom dojmu doprinosi visoko podignuti stražnji kraj preuzet sa stare "jurilice" ZX-6R, kao i agresivna maska ispod koje se skrivaju instrumenti također preuzeti sa Ninje,

što znači da se odlikuju sportskim naslijedjem i ne pretjeranom čitljivošću.

Dizajnerski sličnim i približno jednakom teško čitljivim instrumentima opremljen je i FZ6. Kako bi bila sasvim u trendu, Yamaha je opremljena prednjim svjetlom nepravilna oblika izrađenim po uzoru na MV Agustu Brutale, masivnim aluminijskim okvirom i dvostrukim ispušnim sustavom smještenim ispod sjedala. Iako je prirodno lijepa, svojim osnovnim oblikom dušu daje za kasniju nadogradnju i personalizaciju motocikla ugradnjom ukrasnog nakita poput zatamnjene vjetrobrana ili ispušnih lonaca nekog zvučnog proizvoda.

Ako smo rekli da nas Cagiva podsjeća na Duc-

ati, onda možemo reći da nas Suzuki GSR 600 po nekim svojim elementima podsjeća na Yamahu. Tu u prvom redu mislim na izvedbu prednjeg svjetla, ali i na smještaj ispušnog sustava, koji u kompletu sa stražnjim svjetlima snažno podsjeća na dizajn ispušnog sustava viđenog kod MV Aguste. Budući je dugo nastajao na osnovama studije B-King, mnogi su se nadali agresivnijim i atraktivnijim linijama od ovih koje su ugledale svjetlo dana. Ne može se poreći da je GSR lijep, no primjetna je izvjesna suzdržanost dizajnera, koji su kao konačni proizvod stvorili jedan od onih motocikala koji vas ili oduševljavaju svojim oblikom ili vas ostavljaju pomalo ravnodušnim.

Slično vrijedi i za Kawasakiev ER-6n. Nepravilno prednje svjetlo izvedeno po uzoru na visoko čelo neće baš svakoga oduševiti, ali će zato malo tko imati primjedbu na izgled cjevastog okvira, nazubljene diskove ili atraktivni smještaj stražnjeg amortizera koji se proteže desnom stranom motocikla. Ideju za trokutastu izvedbu kućišta s instrumentima kao da su pronašli kod Raptora, a s Cagivom ih povezuje i ne pretjerano maštovita izvedba stražnjeg kraja. Kada gledamo motocikl u cjelini, Kawasaki je nekako najmanje sportski od svih testiranih motocikala, a to se donekle dade naslutiti već i iz njegovog dizajna.

Priču o dizajnu završit ćemo tvrdnjom da su sedam testiranih motocikala i više nego dovoljno različiti i sasvim dovoljno lijepi, tako da će svatko lako pronaći svog favorita. Mi se ovoga puta ne bismo htjeli mijesati.

### Dva ili četiri cilindra, aluminijski ili čelični okvir?

Što se tiče osnovne konstrukcije motocikla, tu kod Talijana dvojbe nema. U igri su samo čelični re-

**Sedmorica mlađih možda pripadaju istoj klasi, ali se svejedno dovoljno razlikuju dizajnom i konstrukcijskim rjeđenjima da svatko može pronaći nedođe za sebe**



**Vožnja u dvoje trebala bi biti sastavni dio upotrebe ovih motocikala, no dovoljan je letimičan pogled na izvedbu sjedala, pa da vam postane jasno da nije svaki proizvođač tom problemu posvetio jednaku pozornost**



šetkasti okviri i dva cilindra postavljena u V rasporedu. Ducati je sa svojim zrakom hlađenim agregatom do bora vjeran tradicionalnim talijanskim vrijeđnostima, dok je Cagiva pokretana japanskim, tekućinom hlađenim V2 agregatom jedan od sočnjih plodova globalizacije. U pogledu deklariranih vrijednosti Cagiva je sa svojih 75 KS koje ostvaruje pri 9.000 okretaja mrvicu jača od najnovijeg Ducatijevog uratka povećane zapremine, koji razvija 73 KS pri 8.500 okr/min, a slično vrijedi i kada im usporedimo vršne vrijednosti okretnog momenta. Spomenimo da Ducati jedini u ovom društву ima samo dva ventila po cilindru, ali je zato opremljen desmo sustavom njihova upravljanja kao specijalitetom kuće.

Japanci su vjerni sami sebi. Četiri redno postavljena cilindra već su se odavno pokazala zlatnom komkom koja ne prestaje lijegati jaja. Jedina crna ovca u ovoj priči je ER-6n, koji je u odnosu na svoju braću ostao uskraćen za dva cilindra. Manjak cilindara ne mora značiti i nedostatak karaktera, no neosporno je da 72 KS koje tekućinom hlađeni paralelni dvocilindraš sa četiri ventila po cilindru ostvaruje pri 8.500 okr/min čine ER-6n "izdajnikom", koji se svojim performansama prije može mjeriti sa talijanskim predstavnicima na ovom testu, negoli s ostalim motociklima koji dolaze iz Zemlje izlazećeg sunca. Još jedan element koji ga povezuje s rivalima s aperninske čizme je lijepo izведен cjevasti čelični okvir,

koji nema dovoljno spojnih elemenata da ga nazovemo rešetkastim, ali je zato lijepo izведен i gotovo u cijelosti izložen pogledu, za razliku od vizualno inferiornih i zato oku skrivenih klasičnih čeličnih okvira na kojima počivaju Z 750 i Hornet.

Nakon što smo apsoluirali priču o dva cilindra, vrijeme je da prozborimo koju i o rednim četvero-cilindrašima. Odavno smo navikli da su hlađeni tekućinom, da imaju četiri ventila po cilindru i da se preuzeti sa supersport motocikala, kojima je malo "pritvorena slavina", kako bi ostali unutar granice od 100 KS. Tako se u aluminijiski okvir GSR-a ugraduje prigušeni agregat sa GSX-R-a, FZ6 svojom lijenošću na niškim okretajima i živošću na vi-

sokim okretajima uopće ne pokušava sakriti da ga pogoni umireni agregat sa starog R6, a vodu na isti mlin tjeru i Hondin Hornet, u kojeg se od samog početka ugrađuju četiri cilindra preuzeta sa nekadašnjeg CBR-a 600 F. U prijevodu to znači da barem na papiru sva tri agregata ulaze u ekstazu kada ih zavrte ravno do oznake od 12.000 okr/min, a jedina je razlika u tome što pritom Suzuki i Yamaha deklariraju 98 KS, dok je Honda malo suzdržanja sa svoje 96,5 KS upregnuta u konstrukciju od čeličnih cijevi. Ako ste mislili da se kod vrijednosti okretnog momenta mogu naći veće razlike, gadno ste se prevarili. I te su vrijednosti toliko slične, da vas njima uopće ne želimo zamarati. U praktičnoj primjeni izvjesne se razlike ipak mogu osjetiti, no o tome ćemo nešto kasnije.

Malo nemira u japansku jednoličnost donosi Kawasaki jeve Z 750. I njega pogoni agregat koji 'vuče' sportske gene, no ne baš izravno, kao što je to slučaj kod njegovih konkurenata. Naime, nje-

gov je agregat nastao na osnovi aggregata koji se ugrađuje u Z 1000, a taj je pak derivat onog koji se nekoć ugrađivao u ZX-9R. To što ima sportske rođake tek u drugom koljenu, Z 750 dobro nadoknađuje većom zapreminom koja poslijedično za sobom povlači i konkretniju snagu. U ovom slučaju to znači da Z raspolaže ergelom od 110 KS pri 11.000 okr/min, što ga čini najsnažnijim motociklom u ovoj klasi.

### Sportom protiv droge

Iz Kawasaki jeve superiorne snage proizlazi i njegov sportski duh, no to što je najsnažniji ne znači nužno da je i najsportskiji. I ostali motocikli vole voditi aktivan život, a kako bismo najlakše provjerili koliko sportskog duha počiva u svakom od ovih motocikala, uputili smo se na stazu u Novom Marofu i tako na najsigurniji mogući način ispitali bilo svakog od ovih motocikala.

Zbog zatvorene konfiguracije staze od samog početka bilo jasno da ovdje obilje snage može predstavljati određenu prednost, no nikako ne donosi automatsku prevagu. Stoga neće biti preveliko čudo, iako bi moglo biti ugodno iznenadenje, ako kažemo da nam se u Novom Marofu najviše svidjela Cagiva Raptor, koja prije svog nastupa nije sloviла čak ni za favorita iz sjene. Da smo odmjeravanje snaga održali na brzom Grobniku, Cagiva bi zbog razlike u snazi vjerojatno morala priznati premoć japanskim četvrocilindrašima, no u ovim je uvjetima naprosto blistala. Spretna ciklistika i sportski položaj vozača upareni s vrlo dobrim agregatom, koji uvijek s veseljem čeka na vaše odvrtanje ručice gasa, jamče vam ugodna sportska druženja lišena svih onih strahova koje sa svojom uporabom donose snažniji i nervozniji motocikli. Sve u svemu, prava mјera za naprednog početnika, kao i za prekaljenog vuka koji voli voziti profinjeno sportski, što znači da više voli tekuću vožnju s brzim prolascima kroz zavoje, negoli sirova ubrzanja popraćena brutalnim kočenjima na ulasku u sljedeći zavoj. U početku nam se činilo da je Raptor malo težak na svom prednjem kraju, no kada smo se naviknuli na motocikl, rezali smo zavoje s iznimnim zadovoljstvom. Cagiva lako i postupno pada u nagib i svom vozaču ne priprema nikakva neugodna iznenadenja. Zapravo, bolje bi bilo reći da ne priprema skoro nikakva neugodna iznenadenja. Naime, agilan dvocilindraš nije opremljen sustavom protiv blokiranja stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom,

**Honda Hornet je oduvijek bila zabavan motocikl, a to je ostala i u ovoj svojoj posljednjoj izvedbi. Karakteriziraju je vrlo male ukupne dimenzije koje se povoljno odražavaju na okretnost motocikla, ali istovremeno osjetno smanjuju slobodan prostor za smještaj vozača**



tako da će zadnji kraj rado zaplesati prilikom snažnijeg pritiska na polugu prednje kočnice popraćenog sportskim mijenjanjem stupnjeva na niže. No, nakon što vam se to dogodi nekoliko puta za redom prilikom ulaska u isti zavoj, ta pojava ne samo da gubi sve atribute potrebne da ju nazovemo iznenadenjem, već i postaje toliko predvidljiva, da u rukama spretnjeg vozača lagano klizanje stražnjeg kraja sve više poprima obilježja atrakcije, a sve manje predstavlja opasnost. Kad se već bavimo pripremama za ulazak u zavoj, spomenimo da je poluga kočnice dosta tvrda i kao takva se poprilično teško dozira, no ne može se poreći da prednji diskovi vrlo dobro obavljaju svoj posao i to ravnomjerno kroz cijeli radni hod poluge kočnice.

Ako je briljiranje Cagive na natjecateljskoj stazi bilo ugodno iznenadenje, onda se za motocikle poput Yamahe FZ6 i Suzukijevog GSR-a može reći da su u tim istim uvjetima bili očekivano vrlo dobri. Isto tako, dobro je poznato da manji motocikli više dolaze do izražaja na kratkim stazama. Radi toga ovdje malena i okretna Honda Hornet ne zaostaje previše za spomenutom trojkom. Zbog karaktera pogonskog aggregata koji ne voli niske okretaje vrlo je važno da neprekidno "azurirate" trenutno uključeni stupanj prijenosa, no ponekad trome izlaski iz zavoja Hornet spremno nadoknađuje lakoćom prebacivanja koje rezultira brzim ulaskom u sljedeći zavoj. Za takav su vižljasti karakter uz dobar ovjes i čvrsti prednji kraj najzaslužniji kratak međusobinski razmak i umjerena težina, kao i ukupno vrlo male dimenzije, koje će prosječno visokom vozaču omogućiti da se s ovim motociklom igra kao s igrackom.

SUZUKI GSR 600



YAMAHA FZ6 N



**Sportski tvrd ovjes i agregat koji voli visoke okretaje zaslužni su za to da je Yamaha FZ6 uvijek spremna na žestoku akciju, bez obzira na to radi li se o natjecateljskoj stazi ili otvorenoj cesti**





I hvalospjeve o Yamaha FZ6 započet čemo njezinim sportskim ovjesom, koji će se konformistima učiniti možda malo pretvrđim za ceste naše svagdašnje, ali će se zato oduseviti sve vikend-rekreativce. Gotovo sve što smo ranije rekli za Hornet vrijedi i za FZ6, uključujući i ono o pogonskom agregatu koji mrzi niske okretaje. Sve u svemu, uopće nismo sumnjali da će se Yamaha, koja predstavlja iznimno zabavan sportski paket na cesti, odlično snaći i na kružnim pistama. Jedinu ozbiljniju zamjerku u okružju natjecateljske staze možemo prislati prenisko postavljenim osloncima za noge, koji malo prerano počinju trljati o asfalt. Gotovo sve ostalo zasluzuje pohvale, uključujući i kočnice, koje sjajno koče i uopće ne vibriraju, kao što je to bio slučaj kod poluoklopljenog modela Fazer, kojeg smo testirali prijašnjih godina.

Zato su blago vibrirale inače vrlo dobre kočnice

kojima je opremljen Suzuki GSR. Nije to bilo ništa strašno i javljalo se samo kod jakih kočenja pri malim brzinama, tako da smo mu taj grijeh spremni oprostiti. Nešto se većim problemom pokazalo ponekad nervozno reagiranje prilikom pokušaja dodavanja i oduzimanja gasa u nižim stupnjevima prijenosa. Jednostavno smo imali osjećaj da agregat potkušava previše revno ispunjavati naredbe koje smo slali putem ručice gasa. Budući Suzukijev četveroci-lindra ima puno toga lijepog za ponuditi u svim rezimima rada, uključujući i one niže, GSR je na izlascima iz zavoja bio spremniji od Horneta i FZ6. Ipak, spori i zatvoreni zavojji našeg redovitog testnog poligona nikako nisu odgovarali izduženoj Suzukijevoj silueti. Neki su rekli da u tim uvjetima Suzuki ima previše izraženu tendenciju zatvaranja upravljača, dok su drugi spremno tvrdili da on to samo jako lagano pada u zavoj. Bilo kako bilo, GSR ovaj puta



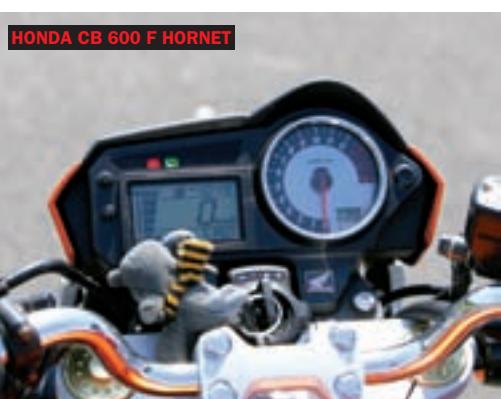
CAGIVA RAPTOR 650



DUCATI MONSTER 699



KAWASAKI Z 750



HONDA CB 600 F HORNET



KAWASAKI ER-6n

Cagiva nas je oduševila svojim karakteristikama u sportskoj vožnji, pokazujući da je namijenjena sladokuscima koji će znati cijeniti njezinu odličnu ciklistiku, sportski položaj vozaca i provjereni Suzukijev V2 agregat



nije spadao u red najokretnijih motocikala na stazi, no da smo ovu usporedbu organizirali na Grobniku, uopće ne sumnjamo da bi novi Suzuki 'pomeo' konkurenčiju. Budući smo proljetos za upravljačem ovog motocikla izvozili podosta krugova na grobničkom asfaltu, znamo da su mu dugi i brzi zavoji upisani na kožu, a odlučan pogonski agregat u kom-

binaciji s dobro proračunatim prijenosnim omjerima pruža sve što je potrebno za ugodnu zabavu na našoj jedinoj pravoj stazi.

U odnosu na ostale motocikle koje smo nabrojali u ovom sportskom dijelu testa, ovjes Kawasaki Z 750 je nešto mekše podešen, no to ne znači da ovom motociklu nedostaje atletskog duha. Kočnice su vrlo dobre, ali ne i najbolje, jednako kao i mješanja, a činjenica da ovog Kawasaki "krasi" najveća vrijednost suhe težine u praksi se ne osjeća previše. Kako god okrenuli, Kawasaki na stazi predstavlja prosjek klase, a jedino po čemu značajnije odstupa od suprotstavljene mu konkurencije je najsnažniji pogonski agregat, uvijek spreman na akciju.

Zato smo od Ducatija na stazi očekivali nešto više. Motocikl je u osnovi zabavan i oduševljava lakoćom promjene smjera, a opremljen je i sustavom za sprječavanje blokiranja stražnjeg kotača, koji toliko nedostaje Cagivi. Dakle, sve bi bilo super, samo da mu stražnji ovjes nije neuobičajeno dugog hoda i premekan za jedan Ducati, a moglo bi vas zasmetati i kočnice koje pri forsiranoj vožnji postaju pomalo sružvaste. No, dok ćete se na te stva-

ri relativno lako naviknuti, zabavu bi vam mogli pokvariti prenisko postavljeni ispušni lonci koji bezobrazno brzo počnu iskriti po asfaltu. Za taj ćemo nedostatak okriviti njihov niški smještaj, ali i činjenicu da se mehani ovjes lako sabije pod natekom sila koje se javljaju prilikom brzog prolaska zavojima, a to onda rezultira dodatnim spuštanjem cijelog stražnjeg kraja. Ukupno gledajući Ducati ne može pobjeći od svog sportskog naslijeda, no u nekim je stvarima nedovoljno dorečen, tako da se u ovoj konkurenčiji ne može boriti za titulu najbržeg na natjecateljskoj stazi.

Za kraj ove priče ostavili smo Kawasakiov ER-6n, između ostalog i zato jer zrači najmanje sportske karizme. Svejedno, na stazi nas nije razočarao, iako nas nije ni posebno oduševio nekom svojom karakteristikom. Pokudit ćemo premekani ovjes, koji voli malo 'zamijesiti' u zavoju, a pohvalit ćemo agregat, koji se rado vrti i radi poslušno i bez puno negodovanja. Kratki međuosovinski razmak, suzdržana težina i uska silueta znače da se motocikl s velikom lakoćom bacu u duboki nagib, s time da je i kod njega donekle izražen efekt zatvaranja uprav-





Nedavno predstavljeni Ducati Monster 695 karakterizira primjetno snažniji iako još uvjek ne i pretjerano elastični pogonski agregat. U odnosu na staru verziju 620 treba pohvaliti novi mjenjac koji predstavlja veliki pomak unaprijed, a pokuditi premekani stražnji ovjes dugog hoda koji se previše lako sabije prilikom sportske vožnje, tako da ispušni sustav u većim nagibima dolazi do kontakta s asfaltom



Iako će u odnosu na okretniji FZ6 ili GSR 600 izgubiti pokoju desetinu sekunde prilikom prolaska kroz zavoje, Kawasaki Z750 sve to spremno nadoknađuje na izlasku iz zavoja i dužim ravnicama, kada dolazi do izražaja njegova superiorna snaga

ljača. Jednako kao i kod Ducatija, možemo reći da čete se s ovim Kawasakijem na natjecateljskoj stazi jako lijepo zabaviti, no nemojte očekivati da ćete oboriti rekord kruga. Blagi karakter i dovoljno sportskog duha čine ga gotovo idealnim za sve one koji tek pokušavaju spoznati koja sve radosti donosi sportska vožnja.

### Slatki život na magistrali

Nadamo se da smo vas dosada uvjerili da ovi motocikli nisu samo praktični i pristupačni, već da imaju što za reći i na zatvorenim sportskim borilištima. Sada je vrijeme da se vidi kako se naši nagi ljetotpani ponašaju u svom prirodnom elementu, dakle u svakodnevnom druženju na putu na posao i pri vikend rekreaciji.

Ako smo ranije priču otpočeli s Cagivom, koja se pokazala nekako najzabavnijom na stazi, onda će

mo sada krenuti sa Suzukijem, koji nam djeluje nekako najkompletnijim i najugodnijim za cestu. Ignoriramo li ranije spomenuto nervozno reagiranje na odvrtanje ručice gasa i možda mrvicu previsoke oslonce za noge, GSR je gospodski uglađen i udoban motocikl. Ta je njegova sveopća kultiviranost vjerojatno i glavni razlog što nam se na prvi pogled ne čini zabavnim poput, primjerice, Yamahe, iako se u odnosu na nju može dići malo boljim pogonskim agregatom odlično uparenim sa sportskom ciklistikom. Iako zasluguje sve pohvale, o odlično pogodenoj ciklistici i dobro riješenoj ergonomiji nećemo trošiti previše riječi, kako nam ne bi uzmanjalo prostora za tepanje pogonskom agregatu. Jer, ako iz priče izbacimo Z 750, koji malo "vara" na zapremini, onda Suzukijev agregat lako možemo proglašiti optimalnim rješenjem u klasi.

Za razliku od ostalih četverocilindričnih konku-

renata zapremine 600 ccm, agregat solidno vuče u svim režimima rada i definitivno pruža najviše u području niskih i srednjih okretaja. Činjenicu da GSR-ov agregat počinje pokazivati svoju odlučnost već nakon 4.000 okr/min najviše će cijeniti svi oni koji većinu svog života provode u turističkom ili umjereno sportskom ritmu. Ako pak spadate u one koje takav pomirljiv način vožnje ne zadovoljava, već želite da dodu do izražaja trkači geni koje ovaj motocikl dijeli s GSX-R-om, onda ćete morati - skladno standardima ove klase - posegnuti za zadovoljstvima koja sa sobom nose visoki okretaji, a to u ovom slučaju znači da ćete kazaljku obrtomjera morati držati iznad oznake od 10.000 okr/min.

Slično vrijedi i za Yamahu FZ6, s time da ona ima još izraženiju racing crtu, budući njezin agregat jednostavno živi za visoke okretaje na kojima primjereno "podivlja", šaljući pritom opaki zvuk iz



HONDA CB 600 F HORNET



YAMAHA FZ6 N



SUZUKI GSR 600



KAWASAKI ER-6N

svojih ispušnih topova. Takav karakter pogonskog agregata otkriva nam da se radi o motociklu za sladokusce, koji će mu lako oprostiti činjenicu da je riječi "zavidna elastičnost u svim režima rada" ne moguće koristiti u izjavnoj rečenici u kojoj je glavni subjekt Yamaha FZ6.

No, zato ćete u kombinaciji sa oznakom FZ6 slobodno moći koristiti pojmove kao što je primjereno agresivan i dovoljno udoban položaj vozača, solidan zakretni kut upravljača, vrlo dobre kočnice i isto takav mjenjač koji može biti uzor većini konkurenata, odlične performanse... Nije bez razloga najprodavaniji motocikl u Hrvatskoj.

Još da ima pametnije rješenu instrument ploču i nešto slabiji apetit, sreći ne bi bilo kraja. Ovako mu po nepreglednosti obrtomjera konkurira jedino Z 750, dok mu po prosječnoj potrošnji goriva rame uz rame stoji samo Hondin Hornet, koji je oduvijek bio spreman popiti koji gutljaj više kada ga "gnjavite" visokim okretajima. Yamaha i Honda su na našoj testnoj ruti prosječno trošile 6,9 litara goriva, što je litra više od potrošnje najštedljivijeg ER-6n i otprilike pola litre više od prosječne potrošnje koju smo забилježили kod ostalih motocikala. Iako to nisu neke bezobrazno visoke vrijednosti, valja napomenuti da bi se te brojke prilikom normalnije uporabe lako mogle smanjiti barem još za jednu litru sve dragocjenije tekućine.

Nakon ove digresije s potrošnjom goriva, a prije negoli svu svoju pozornost usmjerimo na Hondin Hornet, osjećamo se ponukanima prozboriti još koju o Yamahi jer bio bi grijeh izrijekom ne spomenuti odličan sportski ovjes koji vas jednostavno mami na to da pogledom tražite što zavojitije ces-

tice. Zbog njegove će tvrdoće malo patiti udobnost, a morati ćete biti spremni i na odgovarajuće korekcije putanjem prilaskom prelaska preko neravnina, no užitak je oduvijek imao svoju cijenu, a mi smo tu cijenu bili spremni platiti.

Hondin ovjes možda ne zaslužuje toliko pohvala, no svakako ima što ponuditi svojim budućim kupcima. Istina, bilo bi dobro da su ti kupci nešto nižeg stasa, budući nema previše mjesta za upravljačem, no to je potpuno razumljivo kada znamo da je prva generacija ovog motocikla nastala na osnovama istovjetnog motocikla zapremnine svega 250 ccm. Bez obzira na to, motocikl će se činiti udobnim i nešto višim vozačima, no neosporno je da današnja konkurenca u tom pogledu nudi osjetno više raskoši. Ukupnu sliku o udobnosti donekle po-

pravila već spomenuti ovjes, koji je solidan kompromis između zahtjeva sportske i turističke vožnje, a koji je od sada oplemenjen i upside-down vili-com, kojom se ne može pohvaliti nijedan japanski konkurent. No, zato se pokoji jen još uvijek štedi na ugradnji klasičnih rasplinjača, iako je posljednjih godina i u ovoj klasi postalo stvar pristojnosti da se kupcu ponudi elektronsko ubrizgavanje goriva. Svejedno, Hornetov agregat ne zaostaje previše za svojim konkurentima i ponaša se točno onako kako to očekujemo od pripadnika njegove vrste. To znači da je ispod 4.000 okr/min poprilično lijen, nakon toga je do približno 9.000 okretaja veselo razigran, da bi iznad tih režima postao više nego primjereno zabavan. Kad podvučemo crtu, možemo reći da je i ova najnovija generacija Horneta os-



ER-6n nema ovjes pretežno dugog hoda, no on je svejedno mekano podešen. To se povoljno odražava na ukupnu udobnost, ali istodobno može uzrokovati izvesna leljanja motocikla prilikom agresivne vožnje zavojitim cestama



Zbog nešto dužeg međuosovinskog razmaka Suzukiju GSR 600 više odgovaraju duži i brzi zavoji, za razliku od Kawasaki ER-6n, koji više voli zatvoreniju konfiguraciju



**HONDA CB 600 F HORNET**



tala vjerna samom sebi, što znači da se radi o iznimno zabavnom i praktičnom motociklu koji svim svojim karakteristikama ispunjava gotovo sve ono što izgledom obećava. Ne bismo mu zamjerili da je manje rastrošan ili da je nešto veći, kako bi svom gospodaru mogao ponuditi više prostora, no otrov se odvijek pakira u malim bočicama.

A ako je Honda sitna i dinamitna, onda je Kawasaki snažan i poželjan. Vjerujemo da ne treba posebno naglašavati da njegov agregat nudi najviše u svim režimima rada, no jednako kao i na stazi, ta mu silna potencija automatski ne jamči mjesto na prijestolju. Pri naglim ubrzanjima ili međubrzanjima Kawasaki se ne boji nikoga, no to ne

znači da je u stanju bezobrazno deklasirati svoju četvrocilindričnu konkurenčiju. To je najbolje vidljivo po njegovoj maksimalnoj brzini od približno 230 km/h, koja je sasvim dovoljna za jedan naked motocikl, ali je kako vrijeme prolazi, sve više nadohvat ruke vrijednostima koje ostvaruje konkurenčija zapremine 600 ccm. Prijelaznu titulu najbržeg na autocesti ili u jurnjavi od semafora do semafora Z 750 bi trebao potvrditi i na zavojitoj magistrali. I u tom je elementu Kawasaki strahovito brz, no zna da ga očekuje oštar dvobojs motocikloma tipa FZ6 i GSR, koji možebitni manjak sirove snage nadoknađuju svojom srčanošću i tvrde pođenjem ovjesom i tako ponekad nude više zabave

**YAMAHA FZ6 N**



**SUZUKI GSR 600**



**DUCATI MONSTER 695**



Ovogodišnjim predstavljanjem modela GSR 600 Suzuki je konačno dobio dostoјnog predstavnika u klasi sportskih nakeda srednje zapremine. Svojim udobnim smještajem vozača, kvalitetnom ciklističkom i vrlo dobrim agregatom Suzuki je sposoban odgovoriti na zahtjeve širokog spektra kupaca



iskusnom sportski orijentiranim konzumentu.

Spoznaja da je Kawasakiov ovjes u odnosu na spomenute rivale taman dovoljno mekan da još uvjek ne bude prevrd sigurno će razveseliti sve vjerne korisnike grbavih hrvatskih prometnicu, no ukupnu udobnost dijelom umanjuje malo prestrmo postavljeni sjedalo, zbog kojeg vozač ne može izbjegći lagano klizanje prema spremniku goriva. S druge strane, upravo je to sjedalo jedan od razloga što je položaj vozača izrazito agresivan i daje osjećaj moći koji se dodatno potvrđuje svakim okretom ručice, a sve to zajedno čini ovaj Kawasaki gotovo idealnim motociklom za buntovnike bez razloga.

Sjedimo sada na trenutak na Kawasaki ER-6n. Nakon što smo lučili ogromne količine adrenalina za upravljačem nestrašnog većeg brata zapremine 750 ccm, namještanje u sjedalo modela ER-6n djejuje umirujuće poput aromaterapije. Kao da ta dva motocikla ne pripadaju istoj obitelji, kod ovog je dvocilindraša već na prvi pogled sve smirenije, umerenije, da ne kažemo: nježnije. Osim po svom dizajnu, ovaj se Kawasaki od konkurenata razlikuje i po činjenici da je centralni dio motocikla toliko uzak, da biste se lako mogli uloviti kako umjesto oslonaca za noge tražite pedale od bicikla. Ta će se njegova karakteristika posebno svidjeti novopečenim vozačima i onima nižeg stasa, no neće biti mrska ni iskusnijim vozačima kojima je dojadilo širenje kuka na kapacitetnijim četverocilindrašima.

Kad već propitujemo ergonomiju, vjerujemo da nam inženjeri iz Akashija neće zamjeriti ako kažemo da je upravljač mogao biti i bolje postavljen, jednako kao što je i samо sjedalo moglo biti malo udobnije. Bez obzira ne te sitne, neki bi rekli nebitne zamjerkе, ER-6n je ugodan i udoban motocikl, a u pri log toj tvrdnji ide i izrazito mekan ovjes, koji je bio u stanju progutati sve neravnine, iako je naša testna ruta jednim dijelom vodila i cestama koje su bile izrazito loše čak i za "visoke" hrvatske standarde. Doduše, ta će mekoća u uvjetima ekstremne primjene uzrokovati blago lelujanja cijelog motocikla, no ER-6n je ionako u prvom redu namijenjen početnicima i manje zahtjevnim vozačima, koji se neće obrušavati u zavoj poput Kamikaza. Osim toga, oni će u umje-

reno brzo vožnji znati cijeniti činjenicu da će zbog uskih bokova, skromne težine i isto takvog meduovinskog razmaka s lakoćom mijenjati smjer, a to im u kombinaciji sa primjerenom stabilnošću i solidnim, ali prosječnom čovjeku još uvjek prihvatljivim performansama jamči da je ovaj Kawasaki zabavna igračka koju neće prebrzo prerasti.

Dojmio nas se izrazito mekan mijenjač odlično uskladen s novim pogonskim agregatom, koji je nadmašio sva naša očekivanja. Budući je od najranije faze svog razvojnog puta bio neopterećen ostvarivanjem ultimativnih performansi, ovaj se agregat razvio u izrazito kultiviran i prijateljski stroj koji se spremano i podatno odaziva na svaku naredbu vozača i pritom ne odašilje gotovo nikakve vibracije. Osim što je upotrebljiv u svim režimima rada, agregat će se rado zavrtrjeti i preko 10.000 okr/min, iako za tako nešto u stvari nema neke prijeke potrebe. Bi lo bi uzaludno od njega očekivati performanse kojima bi na otvorenoj cesti mogao konkurirati četvero cilindričnim takmacima, no po tom je pitanju sasvim približen poprilično skupljim i osjetno više sportski orijentiranim talijanskim dvocilindrašima.

No, ako se ta evidentna razlika u cijeni odnosu na talijansku produkciju ne može osjetiti u performansama, ona se ipak u manjoj mjeri može osjetiti na kočnicama. ER-6n ima solidne kočnice koje su, što je najvažnije, sasvim u skladu sa performansama motocikla, no svejedno je u tom pogledu bio na začelu kolone. Ukratko, motocikl koči dobro, no ne bismo mu zamjerili da koči još i mrivicu bolje, a kao posebnu opasku navest ćemo da prednji kotač u izvjesnim uvjetima prelagano blokira. No, tu bismo zamjerku prije pripisali nekvalitetnim gumama, negoli stvarnom nedostatku kočione grupe.

## Talijanska posla

Budući smo se malo pretvrđim, ali sasvim dovoljno snažnim Cagivinim kočnicama pozabavili pri iznošenju dojmova o vožnji natjecateljskom stazom, sada ćemo našu pozornost prebaciti na neke druge stvari. Počet ćemo s pomalo nostalgičnom ergonomijom koja donekle podsjeća na onu kod starijih sportskih motocikala. Za razliku od japanskih nake-



da, kod kojih se sjedi gotovo uspravno, ovdje je primjetan nešto izduženiji položaj vozača, kojem možemo zamjeriti tek činjenicu da su nešto više opterene ruke vozača, no s tim mora računati svatko tko voli motore s niskom smještenim upravljačem i visoko postavljenim osloncima za noge. Iako je time malo narušena ukupna udobnost, Cagiva je na cesti, jednako kao i na natjecateljskoj stazi, iznimno zabavan paket koji će se prije svega svijestiti iskusnjim vozačima sklonima trenutnom zaljubljivanju u široko postavljen upravljač, rešetkasti okvir čvrst poput stijene i živanjan V2 agregat, kojemu je teško naći ozbiljniju manu. No dobro, ako ćemo baš cjeplilačiti, onda bismo mogli zamjeriti blage vibracije, ali to se kod jednog V2 aggregata ne može smatrati pretjeranom manom, jednako kao što se jednom talijanskom motociklu ne može uzeti za preveliko zlo činjenica da ploča s instrumentima vidljivo vibrira ili da su neprecizno izvedeni spojevi pojedinih plastika. Sve su to čari talijanske završne obrade, koje u ovom slučaju ne umanjuju ukupno zadovoljstvo korištenja motocikla, a ono bi bilo još i veće da je mjenjač nešto meksi ili da se lakše pronalazi prazni hod.

A upravo bi vam prevrdi mjenjač i pomalo zategnuti položaj vozača donekle mogli smanjiti zadovoljstvo korištenja Cagive u uvjetima gradske vreve. No, potrebno je provesti tek nekoliko kilometara u izvengradskom pejažu kako biste ponovo shvatili da se duboki osjećaji koje gajite prema ovom motociklu ne temelje samo na simpatičnom izgledu. Jer kada u jednom tijelu spojite odličnu ciklistiku, koja se sprjeda oslanja na upside-down vilicu promjera 43 mm i V2 pogonski agregat koji spremno gura motocikl u gotovo svim režima vrtnje, onda dobijete neutaživog grabežljivca koji jednostavno proždire

sve zavoje. Pritom su mu najsladi oni sporiji, no ne libi se krenuti u lov niti na otvorenim dionicama sa brzim zavojima, iako bi ga u tim situacijama prilikom napada na sljedeći zavoj mogli preduhitriti japanski zmajevi zbog superiorene snage koju sa sobom donose četverocilindrični agregati.

Dobar dio onoga što smo rekli za Cagivinog Raptora vrijedi i za Ducatijevog Monstera 695, no ta su dva motocikla koliko slična, toliko i različita. Uz već ranije spomenuti dizajn, ponajviše su slični po položaju vozača, budući i kod Monstera vozač sjedi gotovo jednak izduženo, ali istovremeno i nekako manje spretno, jer je ugrađen uži upravljač od onog na Raptoru. Talijanske rivale povezuje i činjenica da obožavaju zavojite cestice na kojima daju najbolje od sebe. Kao što smo već i ranije rekli, stvari bi bile još i bolje da je stražnji ovjes kraćeg hoda i tvrde podešen, jer ovako pri angažiranom vožnji može doći do izvjesnog lelujanja stražnjeg kraja, posebno kada premještate tijelo u inače malo pretvrdom sjedalu. Rezultat je često struganje ispušnih topova pri sportskoj vožnji. Zato na prednji kraj sa masivnom upside-down vilicu nismo imali prigovora, za razliku od pogonskog agregata, kojem zamjeramo pretjeranu lijnost na niskim okretajima. Ipak, kako režimi vrtnje rastu, tako stvari polako idu nabolje, pa u srednjim i visokim okretajima možete očekivati solidan, ali ne pretjerano impresivan potisak. Novi bi Monster vjerojatno pokazivao i više živosti da su prijenosni odnosi nešto kraće proračunati ili da se blokada iznenadno ne javi već pri 9.300 okr/min. A taman smo pomisili da zabava počinje.

### Računica za kraj

Nakon što smo si olakšali dušu i istresli pred vas

Cagiva Raptor je odičan primjer kako kombiniranje talijanskog dizajna i japanske tehnologije može rezultirati atraktivnim i zabavnim motociklom s karakterom



sve naše dojmove, bilo bi i više nego logično da proglašimo pobjednike i gubitnike. Logično, ali nažalost, nimalo jednostavno. Jer ako smo se prošle godine dvoumili oko Kawasaki Z 750 i Yamahe FZ6, onda je ove godine problem još složeniji, budući je u igru upao i fino dorađen, iako ne baš povoljni Suzuki GSR 600. Svejedno, kada se sve zbroji i oduzme, i dalje bismo blagu prednost dali Kawasaki i Yamahi, ako ni zbog čega drugog, onda zbog omjera uloženo i dobiveno. Ili bismo možda bili malo manje hladno racionalni, pa si priuštili Cagivu.

Uostalom dilema je toliko velika, da ni sami nismo sigurni. Prošle nam je godine nekako najbliži bio Z 750, koji nas je osvojio svojom sirovom snagom, ove godine se najviše smješkamo kada se sjetimo sportskog ovjesa Yamahe FZ6. Mogućnost pogreške





ionako nije velika. Ako želite snažan, pristupačan i agresivan motocikl, uzmite Z 750; želite li otkrivati čari sportske vožnje zajašite Yamahu, a ako vam je u prvom planu vješto kombiniranje udobnosti i sportska i spremni ste to dodatno platiti, priuštite si Suzuki. Sve u svemu, ako želite igrati na sigurno i dobiti najviše za svoj novac, uzmite si jednog od Japanaca.

No, želite li biti drugačiji od drugih, a uz to ne biste rado bili uskraćeni za sve radosti koje sa sobom donosi elementarna sportska vožnja, onda razmislite o Cagivi. Sa svoje 75 KS Raptor je slabiji od četverocilindraša, a i svojom je cijenom od 64.550 kn skupljii od većine od njih. No, bez obzi-

ra na to, Cagiva predstavlja odličnu alternativu i toplje je preporučamo svima koji žele imati originalan, svakodnevno primjenjiv i zabavan motocikl. Samim time, preporučamo je i svima koji su dosad u tim kategorijama razmišljali isključivo o nabavci Ducatijevog Monstera, jer se u većini elemenata i na cesti i na pisti Cagivin grabežljivac pokazao spretnijim od Ducatijevog čudovišta. Ono što mu u odnosu na Monstera nedostaje u karizmi, Cagivin Raptor uspješno nadoknuđuje svojim voznim svojstvima, pouzdanim Suzukijevim agregatom i više od 5 tisuća kuna nižom cijenom.

Za kraj nam je ostao Kawasaki ER-6n, koji svo-

jim performansama ravnopravno konkurira talijanskoj konkurenciji, no prilikom sportske vožnje ipak pruža nešto manje zadovoljstva. Zato u odnosu na njih nudi nešto više udobnosti i bolju završnu obradu, a da o bezobrazno povoljnijoj cijeni uopće ne govorimo. U odnosu na svoju japansku braću, ER-6n očekivano gubi u gotovo svim područjima, no te ne znači da nema svojih aduta. Jednostavno, ER-6n predstavlja najbolju i najpovoljniju ulaznicu u svijet ozbiljnih motocikala. A činjenica da na svijetu postoje i zabavniji, ali i skuplji motocikli mnogima neće biti važna. Jer neke se stvari ionako ne mogu kupiti novcem. ■

**Hondin pogonski agregat, jednako kao i onaj kod Yamahe ili Suzukija, svoje gene vuče iz sportskih motocikala, što znači da daje najbolje od sebe tek iznad 9.000 okr/min**





		<b>Cagiva Raptor 650</b>	<b>Ducati Monster 695</b>	<b>Kawasaki ER-6n</b>	<b>Honda CB 600 F Hornet</b>	<b>Kawasaki Z 750</b>	<b>Suzuki GSX-R 600</b>	<b>Yamaha FZ6 N</b>
<b>MOTOR</b>								
tip agregata	V2 pod 90	V2 pod 90	redni, dva cilindra	redni, četiri cilindra	redni, četiri cilindra	redni, četiri cilindra	redni, četiri cilindra	redni, četiri cilindra
promjer x hod (mm)	81 x 62,6	88 x 57,2	83 x 60	65 x 45,2	68,4 x 50,9	67 x 42,5	65,5 x 44,5	65,5 x 44,5
<b>Zapremina</b>	645	695	649	599	748	599	599	599
<b>Komprezija</b>	11:5:1	10:5:1	11:3:1	12:1	11:3:1	12,5:1	12,2:1	12,2:1
<b>tip razvoda</b>	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina i 2 ventila po cilindru s desmodromskim upravljanjem	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru	dvoje bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>hladjenje</b>	tekućinom	zrakom	tekućinom	rasplinjači	tekućinom	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	tekućinom
<b>nапајање</b>	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	rasplinjači	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
<b>max. snaga</b>	75 (55) - 9.000	73 (53,7) - 8.550	72 (53) - 8.500	96,5 (71) - 12.000	110 (81) - 11.000	98 (72) - 12.000	98 (72) - 12.000	98 (72) - 12.000
<b>max. okretni moment</b>	6,4 - 7.000	6,2 - 6.750	6,7 - 7.000	6,4 - 9.500	7,5 - 8.200	7,1 - 9.600	6,4 - 10.000	6,4 - 10.000
<b>spojka</b>	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci	višestruki diskovi u ujnoj kupci
<b>br. brzina</b>	6	6	6	6	6	6	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>								
<b>okvir</b>	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
<b>predtrag</b>	-	-	102 mm	-	-	104 mm	105 mm	-
<b>kut upravljača</b>	-	24	24,5	-	24,5	-	25,5	-
<b>prednji ovjes</b>	upside-down vilica s cjevima promjera 43 mm	upside-down vilica s cjevima promjera 43 mm	upside-down vilica s cjevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cjevima promjera 41 mm	klasična vilica s cjevima promjera 41 mm	klasična vilica s cjevima promjera 43 mm	klasična vilica s cjevima promjera 43 mm	klasična vilica s cjevima promjera 43 mm
<b>hod prednjeg ovješa</b>	120 mm	130 mm	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm
<b>stranžnji ovjes</b>	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>hod stražnjeg ovješa</b>	130 mm	148 mm	130 mm	128 mm	126 mm	126 mm	134 mm	130 mm
<b>prednji kočioni sustav</b>	dvostruki diskovi promjera 300 mm	dvostruki diskovi promjera 300 mm	dvostruki diskovi promjera 300 mm	dvostruki diskovi promjera 296 mm	dvostruki diskovi promjera 300 mm	dvostruki diskovi promjera 310 mm	dvostruki diskovi promjera 310 mm	dvostruki diskovi promjera 298 mm
<b>stražnji kočioni sustav</b>	disk promjera 245 mm	disk promjera 245 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 240 mm	disk promjera 240 mm	disk promjera 245 mm
<b>guma stražnja</b>	120/70-17	120/60-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
<b>DIMENZIJE</b>								
<b>mediosovinski razmak</b>	1.440 mm	1.440 mm	1.405 mm	1.425 mm	1.425 mm	1.440 mm	1.440 mm	1.440 mm
<b>duljina</b>	2.140 mm	2.100 mm	2.100 mm	2.100 mm	2.080 mm	2.090 mm	2.095 mm	2.095 mm
<b>širina</b>	780 mm	775 mm	760 mm	710 mm	780 mm	775 mm	775 mm	775 mm
<b>visina</b>	1.090 mm	-	1.095 mm	1.070 mm	1.055 mm	1.075 mm	1.085 mm	1.085 mm
<b>vисина sjedala</b>	775 mm	770 mm	785 mm	790 mm	815 mm	785 mm	795 mm	795 mm
<b>spremnik goriva</b>	19,3 l	14 l	15,5 l	17 l	18 l	16,5 l	19,4 l	19,4 l
<b>težina (suha)</b>	180 kg	168 kg	174 kg	178 kg	195 kg	183 kg	180 kg	180 kg
<b>CIJENA</b>	<b>64.550 kn</b>	<b>69.900 kn</b>	<b>47.990 kn</b>	<b>66.990 kn (55.990 akcija)</b>	<b>53.787 kn</b>	<b>66.100 kn</b>	<b>55.700</b>	
<b>PREDNOSTI</b>	pogonski agregat, ciklistika, kočnice	Karizma, ciklistika	cijena, živahan agregat, uski bokovi	agilnost, performanse	skučeni smještaj vozača, elasticnost	pogonski agregat, elastičnost, ciklistika	cijena, snažan pogonski agregat, elastičnost, ciklistika	cijena, ponekad nervozan odgovor na okretanje ruciće gasa
<b>NEDOSTACI</b>	tvrđ mjenjač, blokiranje stražnjeg kočača, cijena	cijena, mehanički stražnji ovjes, preniskoo postavljeni ispušni sustav, mali zakretni kut upravljača						elastičnost, pretvrd ovjes, preglednost instrumenata

&gt;&gt;&gt;