

Povratak kralja

TEKST: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Novi su motocikli gotovo uvijek bolji od starih, osim poneke rijetke iznimke koja samo potvrđuje pravilo, ali nekako smo imali osjećaj da će Suzukijevi inženjeri imati pune ruke posla žele li nadmašiti uspjeh planetarno uspješnog GSX-R-a K5. Naime, taj je motocikl postao omiljeno oružje cijele vojske trkača širom svijeta, kako amatera, tako i profesionalaca. Njegova golema, gotovo brutalna snaga u kombinaciji s izvrsno izbalansiranom ciklistikom donijela mu je brojne pehare na trkalištima, a pokazala se i kao izvrstan izbor za cestovnu upotrebu. To je bila dobitna kombinacija koju većina konkurencije nije mogla nadmašiti čak ni u drugoj godini proizvodnje motocikla, što nije mala stvar u današnjoj motociklističkoj industriji, gdje svaki novi model čini prethodnika toliko zastarjelim da na cesti više nitko ni ne okreće pogled za njim. Da, prošli je GSX-R bio nešto posebno i njegov nasljednik ima težak zadatak pred sobom, ali pristupa mu hrabro i samouvjereno, u poznatom Suzukijevom stilu. To znači da promjene na njemu nisu drastične, već su to suptilna poboljšanja koja, ako ih gledamo izdvojeno ne djeluju previše značajno, ali zato čine skladnu cjelinu koja donosi cjelokupno bolji paket.

Poslovično snažni agregat

Tako za 2007. godinu GSX-R 1000 na prvi pogled djeluje više kao evolucija staroga modela nego posve novi motocikl, ali nemojmo se zavaravati, promjena ima mnogo, a učinjene su s namjerom da ga učine još boljim i iskoristivijim na natjecateljskoj stazi. Suzukijev je agregat zadržao

Suzuki je oduvijek bio pri samom vrhu klase Superbike, a 2001. godine je s pojavom modela K1 izbio na njezino čelo, pa čak i stvorio značajnu prednost pred ostalim japanskim proizvođačima, koji od tada uvijek nekako kaskaju za njim, pokušavajući uhvatiti dah i smanjiti razmak. A taj razmak se dosad uvijek neumoljivo povećavao pojavom svakog novog modela, pa smo tako s pravom očekivali isto i od najnovijeg GSX-R-a



CIJENA
110.000 KRN

Stvoren za zavoje, GSX-R 1000 pada u zavoje poput motocikala znatno manje zapremine



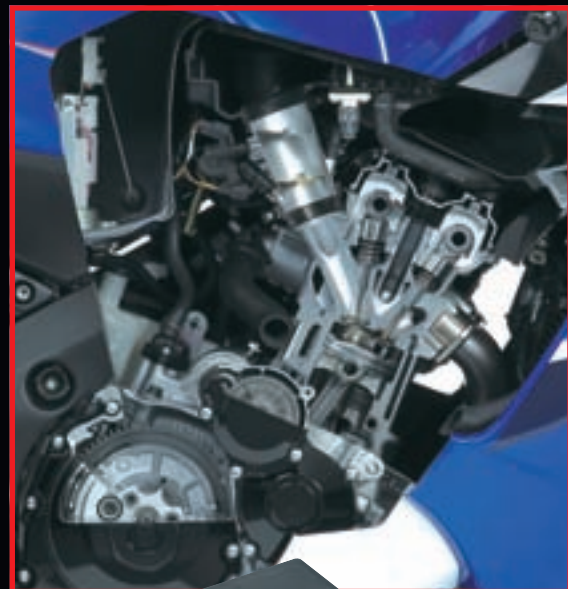
i novu kliznu spojku koju je sada moguće podešavati. Ima tu još dosta toga: novi hladnjak trapezoidnog oblika s 10% većim kapacitetom hlađenja, novi uljni hladnjak, također za 30% učinkovitiji od staroga, veća uljna pumpa, te novi, četiri puta brži ECU i sustav promjenjivih mapa rada motora, kojim se može upravljati u vožnji preko prekidača na desnoj ručici upravljača.

Tako sada imamo tri mape rada motora namijenjene raznim uvjetima vožnje. Krenut ćemo od najslabije, predviđene za vožnju u kišnim uvjetima, kada agregat radi na gotovo pola snage. Druga je za promjenjive uvjete

vrijednosti provrta i hoda od 73.4 mm X 59 mm, te stupanj kompresije od 12.5:1, ali zato ima za 8 % veće usisne i ispušne kanale, a i ispušni ventili od titana sada su veći i njihov je promjer povećan s 24 na 26 mm. Nove su i svjećice od iridija koje poboljšavaju sagorijevanje i imaju duži životni vijek. Daljnje izmjene pretrpio je sustav ubrizgavanja goriva, koji sada ima 12 manjih rupa umjesto dosadašnjih četiri, što pomaže boljem raspršivanju goriva, a i sekundarni injektori postavljeni su pod strmijim kutom, omogućavajući bolji odaziv na ručicu gasa. Osim toga, novi GSX-R 1000 ima novu hidrauličku spojku s radijalnom pumpom, za razliku od prošloga modela, koji je za upravljanje spojkom koristio sajlju. Vrijedi spomenuti još

i nudi manje snage u nižim i srednjim režimima rada, ali kada se ručica gasa otvori, dostupno je svih 185 deklariranih konjskih snaga. Treća mapa rada vozaču uvijek nudi svu raspoloživu snagu i skloni smo vjerovati da će većina vozača gotovo uvijek koristiti samo nju. Naime, ako koristimo najslabiju, 'C' mapu, motocikl je previše zagušen, kao da vozimo motocikl od 600 ccm. U srednjoj, 'B' mapi, u donjim je okretajima isto preslab, pa imamo dojam kao da ga gasom tjeramo da se probudi, a onda odjednom dobije više snage, što može iznenaditi nespremne. Najjača 'A' mapa najviše nam je odgovarala jer nudi najbolji odaziv na ručicu gasa, a snaga se ionako razvija dovoljno linearno da ne iznenađuje vozača. U praksi će te promje-

Na slici možda izgleda glomazno, ali novi Suzuki je izuzetno kompaktni motocikl



▲ Presjek motora i ECM, sustav kontrole rada motora koji u sebi sadrži tri promjenjive mape rada

▼ Suzuki od ove godine ima amortizer upravljača kojim upravlja elektronika

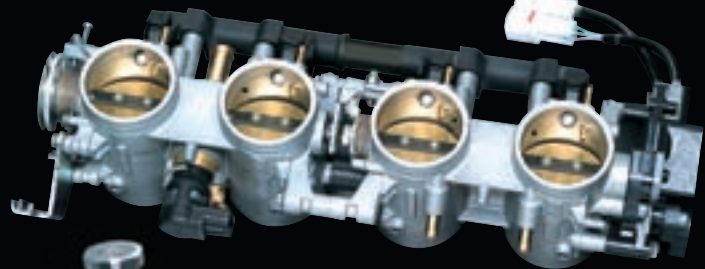


▼ Hladnjak rashladne tekućine trapezoidnog oblika ima za 10% veći kapacitet hlađenja od onoga na prethodnom modelu





▶ Elementi motora zaslužni za golemu snagu



▶ Za razliku od konkurencije, Suzuki nije odlučio smjestiti ispušne topove ispod sjedišta suvozača



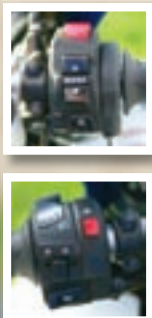
(1) Podesivi oslonci za noge
(2) Ispušni ventil optimizira rad ispušnog sustava u niskim okretajima
(3) Novi stražnji amortizer sada uz podešavanje tvrdoće opruge i povrata ima mogućnost regulacije brze i spore kompresije



▲ Ni bez oklopa ne djeluje pitomo



Instrumenti su zadržali prepoznatljiv oblik, osim što se na njima uz pokazivač odabranog stupnja prijenosa sada nalazi i mali displej na kojemu je prikazan odabrani od tri ponudena moda rada motora koji se mijenjaju pomoću prekidača smještenoga na desnoj ručici upravljača



Prednji su diskovi zadržali isti promjer kao kod prethodnika, no tanji su za 0,5 mm, ali zato nisu nimalo izgubili na učinkovitosti



Ispušni lonci vjerojatno neće pobijediti ni na jednom natjecanju ljepote, ali konstruktori su bili ograničeni strogim Euro 3 normama



Pogled koji će njegovi suparnici najčešće gledati

njive mape rada motora vjerojatno s vremenom naći korisnu primjenu na utrckama, pod uvjetom da se preprogramiraju prema željama trkača, ali u njihovoj osnovnoj izvedbi više su marketinški trik nego korisno pomagalo u vožnji. Ipak, ako na to pogledamo s druge strane, moglo bi se reći da smo dobili tri motocikla u jednome, jedan od 600 ccm, drugi od 750 i treći, naravno, od 1000. Ako ništa drugo, moglo bi biti dobro rješenje za početnike koji su tek u fazi upoznavanja s motociklom, iako ovaj projektil nikako ne bismo nazvali motociklom za početnike.

No, ono što se od svih kozmetičkih promjena

prvo primijeti na novom Suzukiju i što će vjerojatno izazvati najviše rasprava i podijeljenih mišljenja jest ispušni sustav. On zbog zadovoljavanja Euro 3 normi sada ima dva ispušna topa, po jedan sa svake strane motocikla i djeluje nekako nezgrapno na inače kompaktnom motociklu, čak puno kompaktnijem nego što bismo očekivali od predstavnika litarske klase. Zanimljivo je da su se inženjeri iz Hamamatsua odlučili smjestiti ispušni sustav sa strane, za razliku od trendovskog smještaja ispod sjedišta suvozača, kakav je u zadnje vrijeme popularan kod konkurencije. Kako bilo, vjerojatno neće osvojiti nijedno natjecanje ljepo-

te, a odgovoran je i za dobar dio porasta težine novoga modela, koji sada teži 172 kg, za razliku od 166 kg koliko je težio prethodnik.

Stabilnost i okretnost

Obično se inženjeri pri konstrukciji motocikala odlučuju za jednu od te dvije osobine, ali Suzukijevi su ih tehničari pokušali objediniti, a to znači da je novi Suzuki osim na pogonskom agregatu doživio i određene izmjene u samoj ciklistici. Možda najznačajnija od njih je povećani osovinski razmak, koji sada umjesto 1405 mm iznosi 1415 mm, što ga poravnava s njegovom



Pokazivači smjera i dalje su smješteni u retrovizorima, a ispod širokih oklopa smjestio se kapacitetni hladnjak trapezoidnog oblika

najvećom ovogodišnjom Suzukijevom konkurencijom, Yamahom R1. Kut upravljača je ostao isti i iznosi 23,8 stupnjeva, ali je predtrag s 96 mm povećan na 98 mm. Izmjene je pretrpio i okvir od aluminijske legure, koji je sada lakši i sastavljen od manje dijelova, a nova je i sada još čvršća stražnja vilica. Ovjes je također pretrpio određene izmjene i osim uobičajenih mogućnosti podešavanja predopterećenja opruge i povrata amortizera sada posjeduje dodatnu mogućnost podešavanja brze i spore kompresije, kako na stražnjem amortizeru, tako i na prednjoj vilici. Sam promjer prednje upside-down vilice ostao je isti i iznosi 43 mm, ali njezin hod je povećan sa 120 na 125 mm, kao uostalom i hod stražnjeg amortizera, koji je također povećan za 5 mm i sada iznosi 135 umjesto dosadašnjih 130 mm. Priču o ovjesu zaključit ćemo s amortizerom

upravljača kojim sada upravlja elektronika, što znači da je opušteniji pri sporijoj vožnji, a s povećanjem brzine se povećava i njegova čvrstoća.

Kočioni sustav također je pretrpio sitne izmjene, čija je glavna svrha smanjenje težine i rotacionih masa, pa su tako sada prednji plivajući diskovi (iako istog promjera od 310 mm) tanji za 0,5 mm, dok su kočione čeljusti ostale s četiri klipčića. Stražnji disk zadržao je isti promjer od 220 mm.

Neobična udobnost u sjedalu

Sam motocikl je uživo nevjerojatno kompaktna i - kako smo već rekli na početku teksta - dimenzijama podsjeća na motocikle slabije klase. Primjetna je i sličnost sa GSX-R-om 750, s kojim dijeli dobar dio vizualnog identiteta, ukoliko izuzmemo povelike ispušne topove. I kada sjednemo na njega, položaj vozača je vrlo sličan onome na GSX-R-u 600 i 750, što znači da je vozač smješten s gornjim dijelom tijela lagano pognutim prema naprijed, a oslanja se na dosta visoki upravljač, naravno, za kategoriju sportskih motocikala, koji je uz to lagano raširen. Sjedalo koje je udaljeno 810 mm od poda je među najnižima u klasi, ali to je ostalo nepromijenjeno od prošlogodišnjeg modela. Novost na ovogodišnjem modelu su oslonci za noge, koji se sada mogu podešavati u tri položaja visine, što je još jedno zgodno rješenje preuzeto od mlađega brata, GSX-R-a 750. Iz svega dosad navedenoga može se zaključiti da su u Suzukiju išli na povećanje snage agregata i poboljšanje vjernih svojstava na natjecateljskoj stazi, dok je udobnost na cesti stavljena u drugi plan, no je li to i u praksi uistinu tako?

Kada vozač sjedne na motocikl, prvo što vidi je u osnovi dobro poznata instrument ploča s analognim obrtomjerom i displejom od tekućih kristala, između kojih je smješten pokazivač odabranog stupnja prijenosa, ali sada se do njega nalaze i tri kućice koje vozaču pokazuju koju je od tri mape rada motora odabrao. Čim se motocikl upali, odabrana je najjača, 'A' mapa, a ukoliko je želimo promijeniti, prekidač smješten na desnoj ručici upravljača treba držati nekoliko sekundi dok se ne upali displej za izmjenu mape. Potom vozač jednostavnim pritiskom na isti prekidač bira jednu od tri ponuđene mape.

Sama ručica hidraulične spojke je mekana kao putar, što je samo potvrdilo naša očekivanja, ali nismo baš očekivali da će i cijeli motocikl biti tako mekan. Vozeći ga gradom osjećali smo se kao na

Novi GSX-R 1000 koliko god je to moguće prati linije svoje mlađe braće, GSX-R-a 600 i 750. Doduše sličnost bi bila veća da nema kontraverznog ispušnog sustava



POVIJEST MODELA

● Povijest GSX-R-a 1000 sama po sebi i nije tako duga, jer se prvi s motorom od stvarnih 1000 kubičnih centimetara pojavio tek 2001. godine, ali prvi punokrvin Suzukijev predstavnik litarske klase predstavljen je davne 1986. godine, samo godinu dana nakon što se pojavio prvi GSX-R 750. Motor je imao zapreminu od 1052 kubična centimetra, a razvijao je za to vrijeme velikih 130 KS pri 9.500 okr/min uz suhu težinu od samo 197 kg, što je također bilo prilično respektabilno za to vrijeme. Motocikl se sa sitnim izmjenama proizvodio do 1990. g. kada je dobio prednju upside-down vilicu. 1993. dolazi nova značajna izmjena na samom agregatu, a to je prelazak s uljnog hlađenja na hlađenje tekućinom. Kao takav se s vrlo sitnim izmjenama proizvodio sve do 1998., kada je napravljen zadnji GSX-R 1100. Novu stranicu povijesti Suzuki okreće 2001. izbacivanjem na tržište prvoga GSX-R-a 1000 s agregatom zapremine 988 ccm. Sa svojih 160 KS i 170 kg suhe težine doslovno je pomeo konkurenciju. 2003. Izašla je nova generacija s poboljšanom ciklistikom i aerodinamikom, te nešto većom snagom. U poznatoj Suzukijevnoj tradiciji, ni model iz 2005. nije razočarao, a konkurencija je sada već polako počela gubiti dah u nastojanjima da ga samo dostigne, na stranu to što ne može biti bolja. Suha težina od samo 166 kg bila je primjerenija za motocikl od 600 ccm, ali zato je novi agregat koji je izvlačio 178 KS iz 998 ccm sve ostavljao bez daha.

1986.



1990.



1993.



1998.



2001.



2003.



2005.

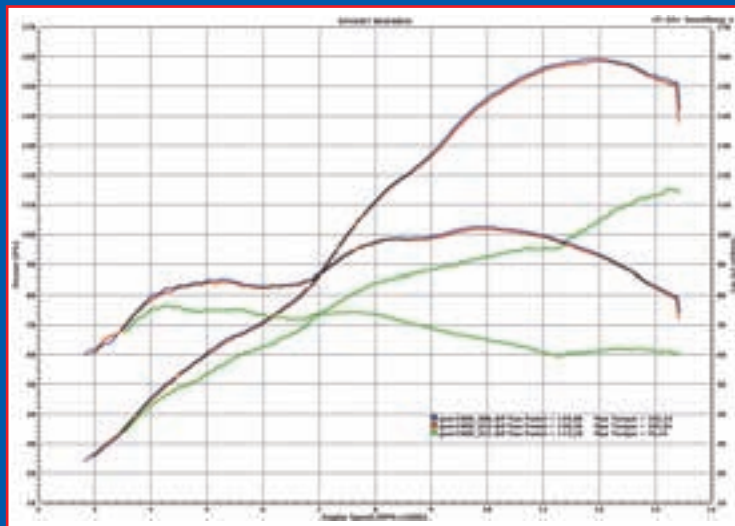


GSX-R 1000 NA ISPITNOM STOLU

ABC kultura

● Jedna od glavnih tehničkih novotarija kojima se može pohvaliti novi Suzuki i o kojima se najviše govori- lo na svim novinarskim presenta- cijama su tri moda ili tri mape rada motora koje vozač može promijeniti

jednostavnim pritiskom na prekidač postavljen na desnoj ručici upravljača. Odabirom bilo kojega od ta tri moda bitno se utječe na snagu motora, a samim tim i na njegove vozne osobine. Kako bismo točno znali o čemu se zapravo radi, na ispitnom stolu smo izmjerili snagu u sva tri moda. Krivulja najjačeg, 'A' moda na grafu snage i okretnog momenta prikazana je u plavoj boji i pokazuje svu linearnost i pravilnost koja nas je toliko oduševila na testu, a njezina najveća vrijednost je golemih 159 KS na stražnjem kotaču. 'B' mod namijenjen je vožnji u polu-kišnim uvjetima, što znači da je smanjena u donjim okretajima, no kada se gas otvori do kraja, motor opet diše punim plućima. U ovom slučaju je snaga manja kod djelomično otvorene ručice gasa, a kako



se na stolu mjeri s potpuno otvorenim gasom, njezina smanjena vrijednost, kao ni vrijednost okretnog momenta se iz grafa koji je ovdje označen crvenom bojom ne može očitati, pa tako pokazuje gotovo identične vrijednosti kao i mod 'A'. Najslabiji, 'C' mod namijenjen je vožnji u kišnim uvjeti-

ma, a na grafu je prikazan zelenom bojom. Na njemu se jasno vidi da je cijeli agregat 'uškopljen', te pokazuje znatno manje vrijednosti, kako maksimalne snage, tako i okretnog momenta. Tako je najveća snaga u 'C' modu samo 115 KS, a okretni moment 76 Nm.

ma, a na grafu je prikazan zelenom bojom. Na njemu se jasno vidi da je cijeli agregat 'uškopljen', te pokazuje znatno manje vrijednosti, kako maksimalne snage, tako i okretnog momenta. Tako je najveća snaga u 'C' modu samo 115 KS, a okretni moment 76 Nm.

nekom putnom motociklu koji je bez problema upijao sve rupe i neravnine. Nema nikakvog nabijanja i poskakivanja, kao ni ostalih osobina na kakve smo navikli kod sportskih motocikala. I svladavanje oštih zavoja je izuzetno lagano, što je vjerojatno posljedica nisko postavljenoga težišta u kombinaciji sa širokim upravljačem. Uglavnom, izuzetno ga je lako, pa čak i ugodno voziti gradom, što, priznajemo, nismo očekivali od jednog takvog motocikla.

Ali ono što jesmo očekivali, a što smo i dobili, je golema snaga koja vozaču u svakom trenutku stoji na raspolaganju. Agregat vuče doista snažno od nule sve do crvenog polja na brojaču okretaja,

koje na novom Suzukiju počinje na 13.750 okr/min. Ovdje moramo napomenuti da je novi GSX-R izgubio nešto od svoje brutalnosti na srednjim okretajima, što znači da se snaga sada razvija znatno linearnije. To vozaču daje dodatnu sigurnost u ispucavanju iz zavoja, iako će novome modelu neki možda zamjeriti da je izgubio osobnost i svojevrsan šarm. No nemojmo se zavaravati, snage ima u obilju, više nego što će to dobar dio vozača znati iskoristiti, pa ako tako gledamo na stvari, ta linearnost vjerojatno i nije loša stvar, naročito na otvorenim prometnicama, kojima GSX-R 1000 K7 suvereno vlada. Široki raspon snage i okret-

nog momenta znači da na zavojitim cestama nije potrebno prečesto posezati za polugom mjenjača da bi se iz agregata izvukla željena snaga. A ovjes koji nam se u gradu dopao, ovdje se pokazao još boljim, jer to što je mekan ne znači da nije čvrst, a kratak spremnik za gorivo znači da je vozač blizu upravljača i uvijek zauzima napadački položaj, što dodatno olakšava upravljanje motociklom. Izmjene smjera su brze i sigurne, a tek jako pretjerivanje s ručicom gasa može poremetiti ciklistiku i uzne- miriti motocikl, no tada nastupa novi Suzukijev amortizer upravljača, koji doista dobro obavlja svoju posao. To znači da vozač gotovo uopće nije svjestan

Kompaktne dimenzije i napadački položaj sjedenja omogućavaju vrlo agresivnu vožnju i ulijevaju povjerenje vozaču



K7 je iznenađujuće udoban motocikl za svakodnevnu upotrebu



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 73,4x59
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine s 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: s višestrukim dikovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 125 mm; straga monoamortizer hoda 135 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipčića, straga disk promjera 220 mm s 1 klipčićem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.045, širina 720, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.415, težina 172 kg
Deklarirano: snaga - 185 ks (136 kW) - 12.000 okr/min, max. okr. moment - 117 Nm (12,0 kgm) pri 10.000 okr/min
Spremnik goriva: 17,5 l

+ snaga, ciklistika, udobnost u okvirima sportskih motocikala

- cijena

da je amortizer tu sve dok mu ne zatreba i slobodno možemo reći da je jedan od boljih serijskih uređaja kakve su svi proizvođači danas počeli ugrađivati na svoje predstavnike litarske klase. Svakako je na razini Hondinog elektronskog amortizera upravljača, a u nekim segmentima je vjerojatno i bolji od njega jer imamo osjećaj da nije tako krut s povećanjem brzine, pa je motocikl zbog toga nešto lakši na prebacivanju. Istina, to je možda i zbog dobro izbalansirane ciklistike, koja je toliko komunikativna da vozač u svakom trenutku osjeća što mu radi prednji, a što stražnji kraj motocikla.

Kočnice su također na razini zadatka i omogućavaju sjajno doziranje, nudeći pritom veliku zaustavnu moć i mogućnost kočenja duboko u samom zavoju bez prevelikog uspravljanja motocikla. Stražnja se kočnica također dobro dozira i nema tendenciju blokiranja ukoliko se doista ne pretjera. Prilično je iskoristiva u vožnji, te omogućava dodatnu zaustavnu moć i korekcije putanje. Sve to navedeno će ga vjerojatno učiniti izvrsnim izborom za 'caffè racere', ali što je s ljudima koji s njime namjeravaju izaći na natjecateljsku stazu?

Životinjska snaga

Možemo reći da ni oni neće ostati razočarani, bar ne previše. Naime, na stazi smo našli jednu zamjerku ovom moćnom stroju, a to je za ovakvu upotrebu ipak previše mekan ovjes. Iako se pokazao kao vrlo dobar kompromis za grad i otvorenu cestu, na stazi ga je ipak moguće uznemiriti i dovesti u krizu na pojedinim mjestima, poglavito na jakom otvaranju gasa u nagibu, kada stražnji kraj motocikla previse 'čučne', pa se samim time olakša prednji kraj, što dovodi do laganog 'plivanja' cijeloga motocikla. Zanimljivo je da to plivanje na kočenju nije pretjerano izraženo, u svakom slučaju manje nego na, recimo, Yamahi R1. Naravno, ovdje govorimo samo o tvorničkim postavkama, koje se prema potrebi mogu učiniti tvrdima i prilagoditi vozaču, ali kod tvorničkih postavki je načinjen kompromis u korist cestovne vožnje. Još jedan kompromis su i relativno nisko postavljeni oslonci za noge, pa su nam tako u pojedinim zavojima znali zastrugati po

asfaltu, ali i to se vrlo lako rješava jer su podesejani po visini. No, ako nam je ovjes možda i bio premekan, sve to nadoknađuje ubojiti agregat koji je doista iskoristiv u svim područjima rada, a na gornjim okretajima doslovno poludi i grabi naprijed doslovno proždričući asfalt ispod sebe. Ta silna snaga, koliko god iskoristiva bila i koliko god se uvijek žalimo da je nedostaje, ovdje ima još jednu negativnu posljednicu, a to je dosta velika potrošnja stražnje gume. Ali ruku na srce, bilo bi nezahvalno i očekivati da naš GSX-R juri kao projektil, a istodobno troši gume kao motocikl od 600 ccm. Ne možemo imati i ovce i novce.

Kočnice su se i na stazi pokazale vrlo učinkovitim i nisu pokazivale znakove umora ili pregrijavanja, iako je ručica prednje kočnice nakon dovoljno maltretiranja malo propala, no ni nakon toga nije dolazilo do gubitka snage kočenja.

Dosadno dobar

Tražeci na kraju ove balade riječi kojima bismo kratko opisali ovaj doista fascinantni stroj, sjetili

smo se našeg suradnika Borisa Zujčića, koji je prije nekoliko mjeseci bio na talijanskoj stazi Mugello, gdje je imao prilike testirati Haginu Superbike Yamahu R1. Tada je u kratkom razgovoru pitao japansku zvijezdu da mu ukratko opiše dojmove o svome motociklu, a Haga mu je ukratko odgovorio da je Yamaha 'dosadna'. Pritom je mislio da motocikl nema nikakvih mušica, već je posve linearan i miran u zavojima i tako omogućava vozaču da koncentraciju upotrijebi za samu vožnju, a manje snage - kako fizičke, tako i mentalne - potroši na svladavanje voznih karakteristika motocikla. Upravo takav je i novi GSX-R 1000, snažan, fluidan i okretan u vožnji, a pritom ipak stabilan u dugim i brzim zavojima.

Svakako mislimo da će ga nastaviti gotovo kulturno obožavati vojske sljedbenika, kao uostalom i sve prethodne Suzukijeve predstavnice litarske klase, a razlog za to je sve ovo gore navedeno. Jedno je sigurno: ako se odlučite izaći na stazu s GSX-R-om 1000 K7 i ne ostvarite željene rezultate, razlog za to nemojte tražiti u motociklu, već u sebi. ■

Novi GSX-R vrlo vjerojatno je opet pomaknuo granicu koju ostali tek trebaju dostići

