

★ **BMW** K1200 R Sport ★ **Honda** CBF 1000 S

Receipt



USPOREDNI TEST

4X **SPORT**
TOURING

za uspjeheh

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Svijet je lopta šarena, a isto bi se moglo reći i za naš mikro svijet motocikala te ljudi koji se uz njih vežu. Dok jedni vole juriti u krug zatvorenim stazama, drugi se osjećaju živima tek kada putuju nepoznatim prostranstvima stranih zemalja i kontinenata. Velika većina motociklista i onih koji se tako osjećaju ipak se smjestila između ovih krajnosti, pa motocikli koji im trebaju moraju predstavljati izvjestan kompromis. Iako je uz ponešto volje moguće savladavati zapreke urbanog prometa na najvećem turističkom motociklu i isto tako prevaljivati znatne udaljenosti na malenom gradskom motoru, ipak je bolje koristiti odgovarajući "alat". Na ovom testu smo odlučili usporediti četiri motocikla koji bi trebali udovoljiti potrebe širokog broja ljudi, pa se sasvim dobro snalaziti u gužvama, biti spremni na povremene ili češće jurnjave i isto tako veselo prihvatiti izazov dugog putovanja sa suputnikom i mnoštvom prtljage. Ako želite saznati kako su se ovi naši takmaci snašli na testu, predlažemo Vam

da se udobno smjestite i pažljivo pročitate tekst koji slijedi.

DIZAJN: Izgled otkriva čud

Potpunim laicima ova će konstatacija možda biti nejasna, ali ukoliko imate ikakvo iskustvo s motociklima, već pri pogledu na testirane modele moći ćete donijeti puno (najvjerojatnije točnih) zaključaka o njihovim osobinama. Dok BMW izaziva blago strahopoštovanje svojim dimenzijama, Honda obećava udobnu vožnju, Suzuki djeluje posve praktično, a Yamaha jamči uzbuđenja.

Iako naplatci nisu prvo što upada u oko, mogli bismo početi s njima. Dok nema smisla dovoditi u pitanje njihovu funkcionalnost, vizualno se radi o četiri vrlo različita rješenja: BMW svoju obuću nosi na predivnim uradcima koji veličaju industrijski dizajn i čine ovaj motocikl posebnim. Istovremeno Suzuki, na drugom kraju cjenovnog spektra, koristi neugledne naplatke zastarjelog dizajna, svojstvene većem broju Suzuki modela,

Da bi neki motocikl zadovoljio ukuse korisnika mora sadržavati odgovarajuće elemente u točno određenim omjerima. Četiri motocikla koje smo usporedili na ovom testu nude različite omjere sportskog i turističkog, odnosno živahnog i smirenog. Različiti po snazi i još različitiji po cijenama, ovi motocikli imaju zajedničku koncepciju četverocilindričnih agregata i težnju da budu svestrani. Pred nama je usporedni test četiri sportsko-turistička motocikla koji navedene osobine sadrže u različitim količinama i omjerima, a mi ćemo vam pomoći da se odlučite za onaj pravi prema vašem ukusu



Masivni BMW u vožnji ne djeluje toliko velik, ali svejedno počinje zaostajati kada se zavoji počnu jače zatvarati



Ovaj test smo uspješno odradili u suradnji s kolegama iz slovenskog časopisa Avtomagazin

a koji se u crnoj boji i tako ne ističu, pa ih nećemo pretjerano kritizirati. Yamaha koristi peterokrake primjerke za koje možemo reći da su identični onima na sportskom modelu R1, dok Honda ima lijepe naplatke sa šest dvostrukih krakova, koji su svojstveni samo ovom modelu.

U središtu ova četiri motocikla se, sasvim logično, nalazi njihovo srce, a bez ustručavanja ćemo reći da se radi o lijepim agregatima. Najmoćnije svakako izgleda onaj koji to po snazi zapravo i jest, pa tako bavarski "rednjak" djeluje masivno, a od konkurencije vizualno odudara izrazito polegnutim cilindrima te velikim poklopcem spojke s desne strane. Ovakav vrlo polegnuti agregat omogućava i gotovo vodoravan položaj greda aluminijskog okvira, što pak ostavlja prostor za veliki spremnik goriva koji vizualno određuje ovaj motocikl. Opet se u drugoj krajnosti našao Bandit, čiji novopredstavljeni tekućinom hlađeni agregat zapravo vuče



BMW nudi kompromis između sportskog položaja na Yamahi te onog turističkog na Hondi i Suzukiju. Masivni spremnik goriva pružit će vozaču osjećaj moći, a suvozaču dobar oslonac tijekom vožnje. Zaštita od vjetra nije idealna za duža putovanja, kao niti prostranost stražnjeg sjedala

BMW K1200 R-SPORT ABS



Gotovo posve turistički položaj znači da je njome moguće bez napora prevaljivati veće udaljenosti, a tome doprinosi i dobra zaštita od vjetra. Ovo znači da vozač neće imati savršen osjećaj za prednji ovjes, iako to i nije problem jer se Honda ponaša vrlo neutralno. Suvozača će dočekati prostrano sjedalo i solidni rukohvati

HONDA CBF 1000 ABS

Subjektivna je stvar želite li vrhunski opremljeni BMW, snažnu i okretnu Yamahu, pristupačan Yamahu, pristupačan i praktičan Suzuki ili uglađenu Hondu



korijene iz osamdesetih godina prošlog stoljeća, kada je počela njegova evolucija. Iako je to danas ekološki osviješten, vizualno modernizirani stroj, gotovo okomiti cilindri i vodoravni usisni kanali govore o arhaičnom načinu razmišljanja. I pored toga ova Suzukijeva uspješnica odiše robusnošću i pouzdanošću, a kako je rađen za naki motocikl na kojem se neće sakrivati iza oplata, agregat je osmišljen tako da bude ugodan oku. Preostala dva agregata izrodila su se iz sportskih motocikala, ali se sasvim dobro snalaze ovako ogoljeni i izloženi pogledima. Hondin motor je do te mjere jednostavan da mu gotovo nedostaje detalja, a čelični okvir uvelike skriven od pogleda posve ga neupadljivo drži na mjestu. Yamahin crni agregat obješen na jednako crni okvir, iako osmišljen za R1, pokazuje točno onoliko detalja koliko je potrebno da bi se znalo o čemu je riječ. Moderna koncepcija znači da je poklopac spojke podignut visoko, a agregat širok



BMW K1200 R-SPORT ABS



HONDA CBF 1000 ABS



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



YAMAHA FZ1 FAZER

BMW - lako bavorski predstavnik na ovom testu ima iznimno snažne kočnice, još nismo uspjeli shvatiti zašto su opremljene kompliciranim servo sustavima, ali mi ipak nismo tipični "beemveaši". **SUZUKI** - Bandit nas svojim kočnicama podsjeća na onu narodnu: "Koliko para, toliko muzike." Ovaj vrlo pristupačan motocikl ima najslabije kočnice na testu, što ne znači da nisu adekvatne, već samo da skuplji modeli imaju jače kočione sklopove. **HONDA** - Honda CBF opremljena je ABS sustavom, a tu je i kombinirani sustav kočnica poznat kao Dual-CBS. U praksi to znači da je dovoljno kočiti prednjom kočnicom koja aktivira i stražnju, dok je poluga stražnje kočnice tvrda, tipično za ovaj sustav. **YAMAHA** - Svoju sklonost jurnjavi Fazer pokazuje i kočnicama, koje su jednostavne i jake. Provjerena formula s velikim diskovima i odgovarajućim kočionim klijestima rezultira silovitim usporavanjima koja je lako dozirati.

Bandit će vozaču ponuditi udoban položaj, a vjetrobran odlično obavlja svoju zadaću. Suvozača dočekuje prostrano sjedalo, ali nešto je teže dohvatiti spremnik goriva u potrazi za osloncem. Primjedu možemo uputiti tvrdoći sjedala, koja nakon duljeg puta počinje zamarati

Agresivni položaj vozača te vrlo umjerna zaštita od vjetra savršeno odgovaraju karakteru ovog motocikla. Suvozač će se provesti tek nešto bolje nego na nekom "R" motociklu, a za to će se pobrinuti visoko podignuti nožni oslonci



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



YAMAHA FZ1 FAZER

S koje god strane ga pogledamo, BMW daje naslutiti svoju veličinu, a mnoštvo detalja pokazuje da su se bavarski dizajneri zaista potrudili



BMW K1200 R-SPORT ABS

jedva nešto više od same radilice. Ovakva kompaktnost izvedbe proteže se i na ispušni sustav Fazera, koji završava zdepastim prigušivačem s desne strane. Udovoljavanje Euro 3 normama malo je teže palo Banditu i BMW-u, koji su opremljeni golemim ispušnim topovima čija veličina vizualno definira desnu stranu motocikla. I pored toga moramo reći da se tu BMW nešto bolje snašao, jer je njegov ispuh ljepših proporcija te postavljen nešto uže, što je omogućeno jednostranom stražnjom vilicom. Dok tri navedena motocikla koriste 4 u 1 koncepciju, Honda se na ovom modelu odlučila na ugradnju dva manja i elegantnija ispušna topa, čime se osim uravnoteženom izgledu pridonosi i centralizaciji masa.

Kada je riječ o smještaju vozača i putnika, primjetne su razlike, iako svi osim BMW-a imaju odvojena sjedala. Najprostranija sjedala nudi Bandit, a u duhu udobnosti vozač svoje sjedalo može podešavati po visini, dok je za suvozača tu i pomalo oskudni rukohvat, da bi stražnji kraj kulminirao u posve običnom stražnjem svjetlu u skladu s duhom praktičnosti i jednostavnosti.

Ako Bandit predstavlja klasično, CBF je nesumnjivo zagovornik umjerenosti. Niti jedan element nije osmišljen kako bi odskakao od oku ugodne cjeline, a naglasak je prije svega stavljen na ergonomiju



HONDA CBF 1000 ABS

Tek nešto manja su sjedala na Hondi, a vozačko je također podesivo, dok suvozača očekuju dva dobro postavljena rukohvata. U Hondin stražnji kraj je uloženo nešto više truda, pa svjetlosni sklop izgleda dobro uklopljeno i moderno. Kada je riječ o sjedalima, Fazer vozaču nudi prostrano, a suvozaču nešto oskudnije sjedalo, dok su rukohvati za suvozača pomaknuti malo previše prema naprijed da bi bili od koristi pri kočenju i ubrzanju. Nosač tablice s pokazivačima smjera još je jedan element na Yamahi preuzet sa R1, a stražnja svjetla govore o pomalo divljem duhu cijelog motora. Za kraj sage o sjedalima ostavili smo BMW, koji pomalo nedosljedno vozaču nudi raskoš, dok je sjedalo suvozača usko i ispušeno u sredini, što znači da i pored odličnih rukohvata suvozač neće uživati u vožnjama na duge pruge. Uski stražnji kraj na ovom masivnom motociklu završava gotovo senzualnim svjetlom te jednostavnim pokazivačima smjera.

Dizajn radnog mjesta vozača također je vođen različitim idejama, pa tako osim drugačijih upravljača testirani motocikli nude osebuje instru-



Sa dva analogna pokazivača te velikim LCD-om koji daje informacije putnog računala K 1200 RS ima daleko najbogatije instrumente. Osim tipki za ABS, ESA te prekidača za grijanje ručki, tu je i tipična kombinacija triju prekidača za kontrolu žmigavaca



Pregledni analogni instrumenti na Hondi pružaju sve potrebne informacije dok su prekidači izvedeni u već poznatom stilu i ne predstavljaju iznenađenje





Bandit nudi instrumente klasičnog izgleda smještene u dva kromirana okvira, ali umjesto analognog brzinomjera tu je LCD koji pruža i informacije o količini goriva te prevaljenoj udaljenosti



Suzuki - Zastarjela koncepcija najočitiija je kada Bandita gledamo s boka. Klasična prednja vilica, čelični okvir te veliki ispušni sustav nisu mamac za ljubitelje modernog dizajna



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



mente. Yamaha vozaču nudi sve potrebne informacije u iznimno kompaktnom sklopu kakav je svojstven sportskim motociklima, od kojih je Fazer i "pokupio" najviše gena. Dominantni instrument je obrtomjer, a ostale informacije pruža LCD. Slične informacije u klasičnom izdanju nudi Bandit, koji također ima analogni obrtomjer te LDC, ali su oni smješteni u okrugla kromirana kućišta koja asociraju na stare dane, kada je seks bio siguran, a motocikli opasni. Honda je opremljena najklasičnijim instrumentima, analognim brzinomjerom te obrtomjerom, a tu je i kazaljka koja pokazuje količinu goriva u spremniku. Dva malena LCD-a su tu tek kako bi ukazali na točno vrijeme i prijedenu udaljenost, dok su kontrolne žaruljice ABS-a te elektronskog ubrizgavanja u lijevom okruglom polju, što instrumente čini simetričnima. Preostalo nam je reći da BMW nudi kombinaciju ovih rješenja, pa je pored dva analogna instrumenta tu i veliki LCD na kojem je moguće očitati trenutni stupanj prijenosa, količinu goriva te razne druge informacije koje nudi putno računalo.

TEHNIKA: Razni pristupi

Kada su već izgledom i dizajnerskim rješenjima različiti, ne čudi niti da tehnički predstavljaju posve suprotne svjetove. Već u porijeklu agregata vidi se drugačija filozofija, jer BMW ima agregat jednak onome u naked i sportskom modelu, Bandit koristi pogonsku grupu osmišljenu samo za njega, dok Honda i Yamaha snagu izvlače iz modificiranih agregata preuzetih sa super sportskih modela. Kako smo rekli, zajedničko ovim motociklima su četverocilindrični, redni, poprečni agregati, a ako se trudimo naći sličnosti, tu su i dimenzije prednjih guma, koje kod svih iznose 120/70-17. Stražnje gume već poprilično odstupaju, pa tako Honda nosi nježnu gumu dimenzija 160/60-17, Suzuki i BMW imaju gume 180/55-17, dok je Fazer obdaren sa čak 190/50-17.

S obzirom da je riječ o tehnici, vrijeme je da usporedimo mjere i rezultate koji odlikuju motocikle na ovom testu. U svijetu gdje je više bolje, po pitanju snage nesumnjivo pobjeđuje snažni BMW, čiji moderni agregat K serije razvija impozantnih 163 KS pri 10.250 okr/min, ali nemojmo



Najsportskiji i najkompaktniji instrumenti na ovom testu krase Fazer, a njima u duhu jurnjave dominira obrtomjer dok su drugi podaci sporedni. Prekidaci su možda manje fino izrađeni nego kod konkurencije, ali ne radi se o pravom nedostatku



Poput BMW-a, Yamaha nedostatkom oklopa otkriva napredni aluminijski okvir te snažni i lijepi agregat. Kompaktne dimenzije, agresivan položaj vozača te odabir komponenti ovjesa govore da je Fazer više sport, a manje touring



YAMAHA FZ1 FAZER

CBF, kao i uostalom većina Hondinih modela od vozača ne traži puno već uvelike olakšava sve radnje. Iako nije stvoren za zavoje, ovaj svestrani motocikl jako dugo ostaje neutralan da bi na pretjerivanje tek nježno upozorio



zaboraviti da se radi o agregatu od 1.157 ccm. Zapreminski slabija Yamaha raspolaže sa 998 kubičnih centimetara, a svojih 150 KS oslobađa pri okruglih 11.000 okr/min. Iako najkapacitetniji Suzuki Bandit iz raspoloživih 1.255 ccm stvara tek 98 KS, ali pri gotovo automobilsko niskih 7.500 okretaja u minuti. Sa svojih 998 "kubika" Honda je najslabija na testu, pa pri 8.000 okr/min razvija 96 "konjića". Sa zakretnim momentom je slična

priča, ali iako BMW deklarira 12,9 kgm, to je na visokih 8.250 okr/min, dok Suzuki svojih 11 kgm mjeri pri nevjerojatno niskih 3.700 okr/min, što se pokazuje i u vožnji. Opet u visokim okretajima je optimalni zakretni moment Yamaha, koja razvija 10,8 kgm pri 8.000 okr/min, a opet najslabija Honda svojih 9,8 kgm oslobađa na 6.500 okr/min. Kompresijski omjeri variraju od 9,8 kod Honde preko 10,5, koliko mjeri Suzuki te 11,5

kod Yamaha, do visokih 13:1 kod BMW-a, koji je opremljen senzorima za kliktanje koji omogućuju korištenje goriva lošije kvalitete.

Sva četiri agregata hlađena su tekućinom, a opremljeni su i elektronskim ubrizgavanjem goriva, što osim ekologiji pridonosi i manjoj potrošnji goriva, odnosno boljoj efikasnosti. Slični su i sustavi primarnog prijenosa snage, što znači da svi testirani motori koriste spojke s višestrukim lamelama u ulj-



BMW K1200 R-SPORT ABS



HONDA CBF 1000 ABS



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



YAMAHA FZ1 FAZER

Agresivni položaj za upravljačem dobar je za napadanje zavoja, a malo manje prilagođen dugim putovanjima

noj kupci, a ovu snagu prenose na šestbrzinske mjenjačke kutije. Dok Japanci koriste lanac kao sredstvo završnog prijenosa snage na stražnji kotač, BMW se drži svoje tradicije te primjenjuje kardana integriran u stražnji ovjes. Možemo spomenuti da je kardana još uvijek najbolje rješenje kada je riječ o dugim putovanjima, jer nije podložan lošim vremenskim uvjetima, a zahtjeva vrlo rijetko periodično održavanje, dok lanac od korisnika ipak traži znatno više njege.

Okosnica gotovo svakog serijskog motocikla je okvir, a testirani modeli po tome nisu drugačiji, ali ipak se razlikuju primijenjenim rješenjima. Fazer i BMW su zasnovani na aluminijskim okvirima posljednje generacije, koji malu težinu kombiniraju sa iznimnom otpornošću na torziju, s tim da se i među njima vide razlike u koncepciji, prije svega zbog različite izvedbe agregata. Druga dva motocikla koriste okvire od čeličnih cijevi koji se znatno razlikuju, a prije svega po presjeku korištenih profila. Banditov okvir je sazdan po klasičnom receptu od okruglih cijevi, a usprkos promjenama i moderniziranju kroz godine i dalje predstavlja rješenje koje je bilo popularno prije dosta vremena, a danas ga koriste samo manje živahni motociklisti. Iako Honda koristi čelik, okosnicu svoje konstrukcije ipak nalazi u modernije riješenom okviru s dijelovima kvadratnog presjeka i s agregatom kao opterećenim elementom.

Vrijeme je da kažemo i to da je Yamaha najkompaktnija sa svega 1.460 mm međuosovinskog razmaka, a to će se kasnije pokazati i u vožnji. Suzuki

se smjestio u 1.480 mm, dok je Honda svega 3 mm duža. «Pobjednik» u pogledu međuosovinskog razmaka je neupitno opet BMW, koji i izgleda kao da su mu osovine 1.571 mm udaljene jedna od druge.

KOČNICE I OVJES: Dvanaest diskova

Govorimo li o zaustavljanju, tri kočiona diska su uobičajena, ali sve ostalo je opet različito, počevši od dimenzija, preko kočionih crijeva do kočionih klijesta. Po ovom pitanju nad konkurentima vladaju Yamaha i BMW, ali svaki na svoj način. I jedan i drugi motocikl sprijeda imaju dva diska promjera 320 mm na koja pritišću četveroklipna kočiona klijesta, a do kojih energiju upućuju klasične kočione pumpe. Pažljivije promatranje ukazuje na ostale razlike, a prije svega tu mislimo na opletena kočiona crijeva koja krase BMW (za razliku od Fazerovih klasičnih) te na posljertku i ABS sustav. Yamaha s

jedne strane nudi snažan i precizan kočioni sustav koji se ne umara, a izveden je jednostavno i bez uljepšavanja. S druge strane, BMW koči možda i jače, ali odaziv na ručicu kočnice zahtjeva privikavanje jer kombinacija ABS-a, pomoći pri kočenju te specifičnog prednjeg ovjesa stvara jedinstven povratni osjećaj ili preciznije govoreći njegov nedostatak. Dok će se na "konfekcijskoj" Yamahi lako snaći svatko tko je ikada vozio motocikl, K1200 RS kao i drugi BMW-i od prosječnih vozača zahtjeva period prilagodbe kako bi se uopće sigurno zaustavili pri uobičajenim situacijama. Jednostavno treba stvoriti naviku da kočnice dozirate nelinearno, kako one djeluju, pa tako u početku ručicu treba stiskati jače, a kasnije umjereno pojačavati stisak. Honda, koja je također opremljena ABS-om, slijedi uobičajenu filozofiju ove tvrtke i posve je podređena lakom korištenju. To znači da kočnice nisu moćne kao na Yamahi ili BMW-u, ali isto

Dok Honda i Suzuki nude bolju zaštitu od vjetrova, Yamaha i BMW raspolazu snagom radi koje ćemo im lako oprostiti pokoji nedostatak



U umjerenj vožnji će razlike među testiranim modelima biti minimalne i subjektivne, ali kako se tempo pojačava na vidjelo izlaze prednost i nedostaci



tako da će ih baš svatko tko se na ovaj motocikl sjedne moći iskoristiti gotovo do krajnjih granica. Možemo pohvaliti i dobar ABS koji se ponaša vrlo neutralno i nije preosjetljiv, pa nas nije iznenadivao svojim korekcijama u neočekivanim trenucima kao što nam se nekoliko puta desilo sa BMW-om. Hondin Dual-CBS sustav kombiniranog kočenja ujedno znači i da povlačenje ručice prednje kočnice aktivira i stražnji disk, čime se postiže dobar raspored sila kočenja. Nažalost, navedeni sustav ujedno znači da ćete - ako ipak odlučite koristiti stražnju kočnicu - morati pritisnuti na papučicu koja će odgovoriti "drvenim" osjećajem i zahtijevati popriličan stisak. Iako adekvatne i prilagođene performansama, daleko najslabije kočnice na testu ima Bandit, čija dva diska od 310 mm na početku raspolazu dobrom snagom koja progresivno raste s pojačanjem pritiska, ali i prerano posustaje. Pri umjerenj vožnji ovaj nedostatak se neće niti primjećivati, no kada se tempo pojača, kočnice dođu do svojih granica, a vjerujemo da bi se ovaj nedostatak lako otklonio ugradnjom opletenih kočionih crijeva.

Sa ovjesom je slična situacija, a priču možemo započeti BMW-om, koji odskače od prosjeka kao i uvijek. Osim što ima tehnički specifične komponente ovjesa, tu je i ESA (Electronic suspension adjustment) sustav koji omogućava prilagođavanje ovisno od stanja ceste, količine prtljage odnosno vozite li putnika. Prednji Duolever ovjes ponaša se drugačije od vilica na koje smo navikli, a i izgledom je vrlo specifičan. Atraktivna stražnja vilica zapravo je Paralever sustav koji lako eliminira negativne strane kardana, iako i dalje ostaje direktan odaziv na ručicu gasa, posebno u nižim stupnjevima prijenosa. Podjednako precizan, ali manje prilagodljiv ovjes krasí Yamahu koja gotovo da imitira sportski R1, pa time određuje svoju namjenu. Iako prednja izokrenuta vilica kao i stražnja aluminijska sa monoamortizerom mogu biti i udobne, one su prije svega namijenjene preciznoj jurnjavi kroz zavoje. U odnosu na ovaj dvojac posve umjerenj su koncipirani Suzuki i Honda sa svojim klasičnim vilicama sprijeda i monoamortizerima straga. Na papiru je tu Suzuki u prednosti jer njegova vilica mjeri 43 mm, dok je ona Hondina promjera 41 mm, a još je zanimljivije da Bandit straga ima aluminijsku, a



BMW K1200 R-SPORT ABS



HONDA CBF 1000 ABS



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



YAMAHA FZ1 FAZER

BMW - Osim što odlično obavlja povjereni posao, BMW Paralever sustav je i oku ugodan te, kako i priliči kardanu, zahtjeva minimalno održavanje. SUZUKI - Posve klasična koncepcija cijelog motocikla nastavlja se i na stražnjjoj vilici, koja se razmjerno dobro nosi s nemalom težinom putenog Bandita. HONDA - CBF poput Bandita ne krije nedostatak zanimanja za pretjerano sportsku vožnju, a to potvrđuje jednostavna čelična stražnja vilica. YAMAHA - Sportski nastrojena Yamaha možda nema vilicu kao sestrinski R1, ali ova obilno ojačana aluminijska komponenta jasno govori da je cilj preciznost

Gledano sprijeda, BMW djeluje kao da ima pune oklope, a za to su zaslužne velike oplate hladnjaka rashladne tekućine. Tipično asimetrično svjetlo prednjem kraju daje šarm, složeni prednji ovjes prepoznatljivost, dok usisi za zrak ukazuju na gladan agregat koji se krije tik iza njih

Kompaktni agregat znači da je cijela Honda vrlo skladnih linija, dok visoki vjetrobran garantira dobru zaštitu od vjetra. Zasiļjene leće prednjih svjetala trebale bi udahnuti malo živosti u inače krajnje smireni dizajn ovog motocikla



BMW K1200 R-SPORT ABS



HONDA CBF 1000 ABS

Kako je tehnički vrlo bliska modelu R1 Yamaha FZ-1 će od sebe dati najviše na kraćim i žustrije odvezenim dionicama



CBF čeličnu vilicu. Koliko sve navedeno znači u vožnji pročitajte u nastavku.

VOŽNJA SPORTSKA: Brzi i žestoki

Iako biste iz naslova mogli pomisliti da se ovi pridjevi odnose na sva četiri motocikla, istina je ipak malo drugačija. Dok za sve njih možemo reći da su brzi, samo Yamaha i BMW zaslužuju da ih se proglašiš i žestokima, ali i kada to kažemo moramo reći da se radi o različitim svjetovima. Oba ova motocikla odlikuje velika snaga, no kada u vožnji zaista i osjetimo razliku u međuosovinskom razma-

ku, postaje jasno da po okretnosti Yamaha nema premca. Zapravo, u ovoj konkurenciji motocikala koji bi trebali imati i gene dugoprugaša, Fazer bi se moglo opisati i kao živčan, pogotovo kada kazaljka obrtomjera krene prema dvoznamenkastim brojevima. Iako čak 13 KS snažniji, a tek 10 kg teži, BMW je daleko uglađeniji, dok njegov moćni agregat omogućava nevjerovatna međuubrzanja o kojima smo već pisali, a velika duljina olakšava zadržavanje prednjeg kotača na podlozi. Sportska vožnja je nešto što Suzuki i Honda shvaćaju ozbiljno, ali ipak ne uspijevaju dostići drugi dvojac, dok

Bandit tu zaostaje u odnosu na CBF. Snaga, a time i ubrzanja te međuubrzanja, područje su gdje vlada BMW, dok mu je Fazer za petama, iako zahtjeva puno više okretaja da bi pokazao zube. Honda i Suzuki posve linearno razvijaju snagu, što znači da će pružiti onoliko koliko ih tjerate, dok Bandit zahvaljujući većoj zapremini bolje vuče iz niskih okretaja.

Kada cesta postane blago zavojita, situacija se mijenja na više polja. BMW i pri velikim brzinama ostaje iznimno stabilan, što možemo zahvaliti složenom ovjesu i velikoj duljini, dok Fazer zbog malog

Gotovo sve na Banditu je već videno, ali to samo znači da stvari koje funkcioniraju ne treba mijenjati. Pažljivi pogled otkriva da je na mjestu hladnjaka ulja sada veći hladnjak tekućine



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT

Niska i široka maskica sa agresivnim svjetlosnim sklopom jasno ukazuje da s Fazerom nema sale, dok zlatna boja prednjeg ovjesa daje naslutiti da mu je primarni zadatak precizna jurnjava kroz zavoje, a ne krstarenje autocestom

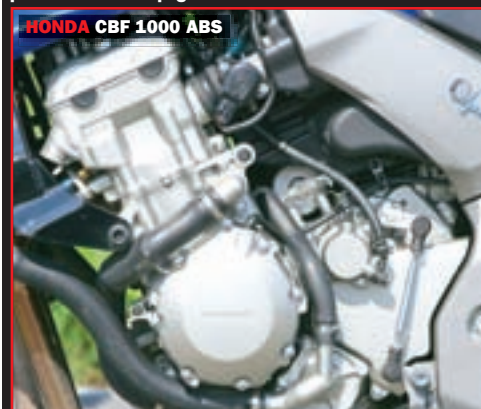


YAMAHA FZ1 FAZER



BMW K1200 R-SPORT ABS

BMW - BMW-ov "K" agregat pun je napredne tehnologije, a toliko puca i od snage. Najjači agregat na testu zaslužuje pohvale u svakom pogledu



HONDA CBF 1000 ABS

HONDA - Dok ga krasi najbolji mjenjač među testiranim motorima, Hondin agregat je ujedno i najslabiji. Nije sklon naglom iskazivanju snage, pa će odgovarati djevojkama, početnicima i povratnicima u svijet motocikala



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT

SUZUKI - Iako nov, ovaj agregat je evolucija starog "uljnijaka". Uz nešto više snage dolazi impresivan zakretni moment, dok mjenjač ostaje poprilično grub



YAMAHA FZ1 FAZER

YAMAHA - Konceptijom supersportski agregat ni u jednom trenutku ne skriva da je bliski rod moćnog R1. Iako ima snage u niskim okretajima, na visokim okretajima vozač ima pune ruke posla sa zauzdavanjem brutalne snage



Četiri lica sport-touringa donose različite kombinacije ovih dvaju sastojaka, pa je najvažnije da prije kupnje odlučite što očekujete od motocikla

međuosovinskog razmaka zahtijeva blage korekcije putanje. Slično je i s Hondom i Banditom, barem dok je podloga dobra. Kada u brzim zavojima naiđete na neravnine, BMW i dalje ostaje stabilan, pogotovo ako ste dobro odabrali podešenje ovjesa, Yamaha se lagano namješta, ali prati zadanu putanju kao i Honda, dok Bandit tu već gubi korak, pa počinje "miješati", makar ostaje na pravcu.

Što se zavoji više zatvaraju, tim više Yamaha preuzima vodstvo od BMW-a, čija duljina je ranije bila prednost, a sada postaje otežavajuća okolnost. Položaj na Yamahi pruža odličan osjećaj za prednji kraj, dok nešto razvučeniji položaj na K 1200 RS neće pogodovati posve uskim zavojima, odnosno serpentinama na kojima smo odradili dio našeg testa. Kako su "Hondaši" i naviknuti, CBF se i u ekstremnim situacijama ponaša krajnje neutralno, a na pretjerivanje će upozoriti posve nježno. To ne znači da ju je moguće voziti kroz zavoje brzo kao Yamahu, ali znači da će vožnja biti opuštenija, a vozač će imati osjećaj kontrole. Iako CBF ima

gotovo identičan ovjes Banditovom, Suzukijeva uzdanica će na oštrim zavojima početi posustajati, a vozač će imati dojam da vozi znatno dulji i teži motocikl. Razloge ovakvom ponašanju inače solidnog Bandita treba potražiti u nešto mekšem ovjesu, a bilo bi nepošteno da ne istaknemo kako se više radi o osjećaju nelagode nego o upitnosti prolaska kroz zavoj.

U gradskoj vožnji je pak Fazer neprikosnoveni vladar i samim time već dobar izbor za sve koji većinu kilometara prevaljuju kroz urbanu džunglu. Već spomenuta okretnost i agresivni položaj za upravljačem znače da će vas - makar i niste raspoređeni - ovaj motocikl nagovoriti na živahniju vožnju, a ako ste tome naklonjeni, lako ćete sa svakog semafora odlaziti na stražnjem kotaču. Druga krajnost u gradu je BMW, koji pri sporij vožnji djeluje teže nego što jest, dok mu velika dužina priječi provlačenje tamo gdje bi se Fazer lako "smotao". U stani-kreni situacijama direktni kardanski prijenos i specifična kočnica mogu postati

Honda na ovom testu predstavlja zlatnu sredinu u svakom pogledu, ali rado bismo ju vidjeli i sa par desetaka konjskih snaga više



Bandit nudi dobru zaštitu od vjetra te neutralan položaj za upravljačem, ali kada se zaredaju zavoji djeluje puno veće i teže nego što zapravo jest



pomalo naporni, ali radi se o detaljima koji neće predstavljati problem pokloncima bavorske marke. Iako je najteža na testu, Honda to niti u jednom trenutku ne pokazuje, pa tako i u gradskoj vožnji zapravo ne ostavlja mjesta poboljšanju. Makar ne raspolaže snagom Yamaha, CBF predstavlja dobar gradski motocikl jer omogućuje opuštenu vožnju i može biti izbor onih kojima performanse nisu na prvom mjestu, a prevaljuju popriličan broj kilometara. Bandit, kao dobar u svemu, ali majstor u ničemu, u gradu prolazi dobro, makar u vožnji djeluje i dulji i teži od Honde. Velika prednost mu je svakako zakretni moment raspoloživ na niskim okretajima, što znači da će biti manje potrebe za mijenjanjem stupnjeva prijenosa, a istovremeno će otvaranje gasa u gotovo svakom režimu rezultirati razmjerno žustrim ubrzanjem. S obzirom da ih najviše koristimo u gradu, ovdje ćemo prokomentirati i retrovizore. Sva četiri motocikla imaju pregledne i široko postavljene retrovizore, koji u gradskom prometu mogu i zasmetati, ali je zato pogled na njih vrlo informativan i ne sadrži laktove ili ramena vozača kao što je to često slučaj. Među testiranim motociklima ipak ponešto zaostaje BMW, čiji su retrovizori nešto skloniji zamučivanju slike uslijed vibracija pri visokim brzinama.

VOŽNJA TURISTIČKA: Ljubav na duge pruge

Nakon što smo izmjerili (moto) puls naših testnih motocikala u sportskoj ili barem brznoj i agresivnijoj vožnji, na red dolazi komentar njihove izdržljivosti na duge pruge. Prvo što nas je zanimalo je položaj vozača te koliko on odgovara višesatnim boravcima "u sedlu". Odmah ćemo reći da Yamaha na ovom polju ne briljira, jer je položaj na njoj podešen za



BMW K1200 R-SPORT ABS



HONDA CBF 1000 ABS

BMW - Kao i ostali elementi ovog motocikla, stražnji kraj je dizajnerski promišljen, a djeluje pomalo mršavo u usporedbi sa širokim spremnikom goriva.

Zahvaljujući jednostranoj stražnjoj vilici golemi ispušni top ne iskače iz siluete kao što je to slučaj na Banditu. Po dizajnu se najviše ističe od testne četvorke. HONDA - Izreka kaže da je simetrično lijepo, pa onda CBF sa dva ispušna topa djeluje privlačno, dok stražnji kraj čistih linija nastavlja temu umjerenosti koja se isprepliće kroz cijeli motocikl, a može se primijetiti i na stražnjoj gumi, koja je uža nego kod konkurencije. Nema neku prepoznatljivost. SUZUKI - Nemaštovit dizajn provlači se kao glavna misao cijelim Banditom, pa tako nije zaobišao niti stražnji kraj. Funkcionalnost prije svega deviza je koja je odredila i oblik ispušnog sustava velikih dimenzija. YAMAHA - Prepoznatljiv i kompaktan ispušni sustav zapravo je znakovit za ovaj nabijeni i prilično agresivni motocikl. Široka stražnja guma smjestila se ispod kratkog stražnjeg kraja na kojem je teško zamisliti putni kofer



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT



YAMAHA FZ1 FAZER

Impresivan zakretni moment znači da neće biti puno potrebe za mijenjanjem brzina što i nije tako loše kada znamo koliko je mjenjač na Banditu grub



Kako su različiti po svemu ostalom, testirani motocikli se razlikuju i po riješenjima sjedala te rukohvata za suvozače



agresivnu i brzu vožnju zavojitim cestama, ali na kraće pruge. Ne znači to da se radi o sportskom ili posve neprilagođenom položaju, već da su Honda i Suzuki udobniji. Kada smo to rekli, možemo objasniti i zašto BMW ne smatramo posebno udobnim, a razlog je prije svega "razvučeni" položaj gdje se vozač mora pružiti preko voluminoznog spremnika goriva kako bi dohvatio ručke. Dvojac koji smo već neposredno pohvalili, Honda i Suzuki, osiguravaju vozaču gotovo turistički položaj sjedenja, s tijelom nagnutim prema naprijed taman toliko da se stražnjica u određenoj mjeri rastereti u korist ruku. Zaštita od vjetra je sljedeći element koji smo provjeravali, a ovdje opet briljiraju Honda i Suzuki. Iako zaštita od vjetra uvelike ovisi i o visini vozača, kao u krajnjoj liniji i udobnost položaja, komentare iznosimo sa točke gledišta prosječno visokog motociklista (182 cm). Dakle, zaštita od vjetra prednost je dvaju slabijih motocikala, koji će svojim vozačima od udara vjetra zaštititi prsa i djelomično ramena, a zahvaljujući dobro odabra-

nom obliku vjetrobrana do kacige će dolaziti samo mirna, laminarna struja zraka, koja neće uzrokovati pretjeranu buku niti vibracije. Iako dolazi iz kuće s dugom tradicijom putnih motocikala, BMW nas je malo razočarao zaštitom od vjetra, jer makar široki vjetrobran dobro štiti ramena, do kacige pri višim brzinama dolaze turbulentne struje koje vozač može izbjeći tako da barem malo "zalegne". Ne sumnjamo da BMW u ponudi ima zamjenski vjetrobran koji otklanja ovaj problem, ali ovdje ipak ocjenjujemo serijske motocikle, pa tako K1200 RS ne zaslužuje najvišu ocjenu. Po pitanju zaštite od vjetra Fazer se nalazi na posljednjem mjestu jer uski vjetrobran izlaže nadlaktice i ramena turbulentnim strujama koje pri višoj putnoj brzini mogu postati zamorne, a ako brzina pređe 160 km/h, turbulencija počinje tresti i kacigu. Opcija je opet sagnuti se iza vjetrobrana ili voziti sporije, a niti jedno niti drugo nije idealno rješenje prilikom putovanja.

Na putovanja često ne idemo sami, pa je smještaj suvozača također bitan. Suzuki će suvozaču pružiti

udoban smještaj kojem se može zamjeriti jedino položaj rukohvata te malo previše skvrčene noge, što je određeno velikim ispušnim sustavom. Zbog oblika spremnika goriva suvozač tamo neće naći dobar oslonac, već će trebati posegnuti za spomenutim rukohvatom ili jednostavno naći sigurnost oko struka vozača. Honda ispravlja Suzukijeve nedostatke kada je riječ o nogarima i dobro postavljenim rukohvatima, ali kao i kod Bandita, oblik spremnika goriva neće puno pomoći. Na stražnjem sjedalu BMW-a bolje će proći oni sitnije građe, jer usko sjedalo neće pružiti dobrodošlicu osobama većih gabarita, dok će noge, opet radi ispušnog sustava, biti skvrčnije od optimalnog. Dok s jedne strane monolitni spremnik goriva pruža odličan oslonac suvozaču prilikom kočenja, za nijansu preniski rukohvati pomalo kvare dojam. Fazer ipak ima najmanje turistički položaj suvozača, gdje su noge poprilično skvrčene, dok rukohvati nisu od neke koristi jer se nalaze pored sjedala, a ne iza njega. Na kratkom stražnjem kraju suvozač se osjeća

Velika duljina znači da će BMW biti stabilan na pravcu i pri dugim zavojima, a kod užih zavoja zahtjeva malo više "uvjeravanja" od strane vozača

Prilikom odabira novog motocikla presudno je da znate za što ćete motocikl koristiti pa onda analogno potrebam možete lako odabrati motocikl prema ponuđenim svojstvima





Neki od testiranih motocikala su bolji za opuštena putovanja, a neki za jurnjavu. Mi smo na svima podjednako uživali, ali kao pobjednika smo ipak izabrali BMW

najsigurnije ako se nagne naprijed i barem jednu ruku osloni na spremnik goriva, kako bi mogao tijelom kompenzirati silovita ubrzanja na koja je Fazer spreman.

Odaberemo li opušteni tempo vožnje, bilo autocestom ili otvorenom, blago zavojitom cestom, sva četiri testirana motora će se podjednako dobro snalaziti. Prave razlike se osjete tek kada od njih zatražimo da pokažu zube ili da se zaokrenu na uskom prostoru. Spomenimo još da mjenjači na ovim motociklima rade podjednako dobro, iako je Suzuki tu svakako najgrublji, ali precizan. Mjenjač

na BMW-u prilikom forsiranja postaje glasan, no kada se na njega naviknemo, moguće ga je "šaltati" gotovo nečujno. Fazer nudi tipičan mjenjač za ovu marku: on je precizan, ali ne i posebno ugodan, dok Honda pruža precizan mjenjač koji je ujedno i uglađen, pa je stupnjeve prijenosa gotovo moguće mijenjati mišlju.

Potrošnja je još jedan element koji igra ulogu na duljim putovanjima, a tu je posebno ugodno iznenadila Honda, koja je u prosjeku potrošila svega 4,9 litara na stotinu kilometara. Za vožnju jednakim tempom posve istim dionicama Banditu



BMW K1200 R-SPORT ABS

Iako ovaj top nije ništa manji od onoga na Banditu, ipak se radi o BMW uratku koji odiše izvjesnom dozom elegancije. Zvuk koji iz njega dolazi govori o snazi agregata, ali ne umara vozača



HONDA CBF 1000 ABS

Najelegantnije je riješen ispušni sustav na Hondi koja je opremljena dvama ispušnim loncima manjih dimenzija



SUZUKI GSF 1250 S BANDIT

Veliki ispušni sustav je tu kako bi se udovoljilo normama, a njegov jednostavan izgled posve je u skladu s politikom niske cijene. Iz agregata velike zapremine se nakon ovog prigušnika čuje tek duboko fućkanje



YAMAHA FZ1 FAZER

Kompaktni ispušni sustav savršeno se uklapa na agresivni Fazer, dok zvuk jačinom prati porast tempa vožnje



je trebalo prosječno 6,9 litara, Yamaha je "popila" ravno 7, a ipak najjači BMW potrošio je 7,5 litara na stotinu kilometara. S obzirom na veličinu spremnika goriva od 19 litara kod svih osim kod Yamahe (koja prima 18 litara) možemo zaključiti da bi Honda sa posljednjom kapi prevalila kojih 380 km, Suzuki 270, a Yamaha i BMW približno 250 kilometara. Naravno da su ovo približne vrijednosti, ali isto tako ukazuju na to koliko često biste na putovanju trebali stajati radi dolijevanja dragocjene tekućine, a ne mislimo na pivo.

ZAKLJUČAK: Pravi začim

Današnja ponuda motocikala na tržištu i od odlučnih stvara neodlučne, pa je sve teže odabrati motocikl za koji vjerujemo da će biti dobar izbor, odnosno da će bolje od drugih ispuniti naše želje i potrebe. Možemo povući paralelu sa jelovnikom u restoranu za koji znamo da nudi dobra jela, pa nam je teško odabrati ono koje će nam najviše odgovarati. Ovdje je bitno naglasiti da prije svega trebamo odrediti za što nam motocikl treba i kako ćemo ga koristiti, pa tek onda, nakon što smo suzili krug, pokušamo odabrati onaj pravi za nas. Dok onima koji nisu sigurni žele li enduro, naked, custom ili "R" motor ne možemo pomoći, oni koji znaju da žele sportsko-turistički motocikl možda nađu korisne informacije u ovom tekstu. Među motociklima na ovom testu dovoljno je razlika da ne postoje dileme prilikom odluke o kupnji, ali samo za one koji znaju što žele. Kao i s jelima na jelovniku, svaki od ponuđenih motocikala nudi onaj neki poseban začim svojstven samo njemu, čime bi lakše trebao privući buduće korisnike. Pobjednik ovog testa je BMW K 1200 R Sport, koji za nemalih 127.500 kn nudi obilje opreme, vrhunsku kvalitetu te osjećaj moći koji proizlazi iz snažnog agregata. Ovaj motocikl možda nije idealan za grad ili oštre zavoje, ali gdje god do izražaja može doći njegova snaga, tu mu je i mjesto. Vrhunski dizajn koji mami poglede i čini vozača sretnim što vozi upravo taj motocikl sasvim su dobri razlozi za kupnju. Drugoplasirani na testu je Yamahin Fazer zbog gotovo posve sportske ciklistike, koja omogućava uživanje u svakom trenutku vožnje te olakšava okretnost prilikom vožnje kroz gužvu, a to će vas to zadovoljstvo koštati 86.700 kn. Ne treba zanimariti niti snagu kojom raspolaže Fazer, ali treba napomenuti da se radi o motociklu koji neće pružiti jednaku udobnost na dulje pruge, kao što je to slučaj sa ostalom trojicom. S obzirom da smo nevoljki trošiti na pehar za četvrto mjesto, treće ravnopravno dijele Suzuki Bandit 1250 S i Honda CBF 1000 ABS. S cijenom od 77.990 kn CBF se smjestio u zlatnu sredinu japanskog trojca, a Suzuki je sa svojih 66.250 kn preko 20.000 kn jeftiniji od Yamahe, odnosno gotovo dvostruko pristupačniji od BMW-a. Što se turističke vožnje tiče, oba ova motora su podjednaka, s tim da Honda nudi nešto slabija međuubrzanja, ali i neusporedivo podatniji mjenjač, dok Suzuki zbog velikog zakretnog momenta iziskuje minimalnu upotrebu mjenjača, a cijenom je daleko ispod ovdje navedenih konkurenata.

Na kraju dana ipak je najvažnije prepoznati za što će vam motocikl služiti, a ako cijena nije od pretjeranog značaja, možete se prepustiti i dozvoliti da vas u odabiru vodi srce. Kako ćete znati da ste donijeli pravilnu odluku? Pa sasvim jednostavno. Uživat ćete u vožnji svojim motociklom, gdje god da vas prilika ili neprilika nanese. ■



	BMW K1200 R Sport	Honda CBF 1000 S	Suzuki Bandit 1250 S	Yamaha FZ-1 S Fazer
Turizam	3	1	1	4
Sport	1	3	3	2
Poredak	1.	3.	3.	2.

	PREDNOSTI	NEDOSTACI
BMW K1200 R Sport	snaga, okretni moment, stabilnost, bogata oprema, kvaliteta	cijena, upravljivost pri malim brzinama
Honda CBF 1000 S	ergonomija, mjenjač, zaštita od vjetra	snaga, okretni moment, umjeren dizajn
Suzuki Bandit 1250 S	cijena, udobnost, agregat, stabilnost	težina, krajnja snaga kočnica, grub mjenjač
Yamaha FZ-1 S Fazer	snaga, performanse, dizajn, mjenjač, položaj vozača	potrošnja, zaštita od vjetra

	BMW K1200 R Sport ABS	Honda CBF 1000 ABS	Suzuki GSF 1250 S Bandit	Yamaha FZ1 Fazer
MOTOR				
tip agregata	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t
promjer x hod (mm)	79 x 59	75 x 56,5	79 x 64	77 x 53,6
zapremina (ccm)	1.157	998	1.255	998
kompresija	13:1	11:1	10,5:1	11,5:1
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	el.ubrizgavanje	el.ubrizgavanje	el.ubrizgavanje	el.ubrizgavanje
max. snaga (KS(kW)-o./min.)	163 (120) - 10.250	96 (70) - 8.000	98 (72) - 7.500	150 (110) - 11.000
max. okretni moment (kgm-o./min.)	12,9 - 8.250	9,8 - 6.500	11 - 3.700	10,8 - 8.000
spojka	višestruka u uljnoj kupci	višestruka u uljnoj kupci	višestruka u uljnoj kupci	višestruka u uljnoj kupci
mjenjač	6 brzina	6 brzina	6 brzina	6 brzina
CIKLISTIKA				
okvir	aluminijски	čelični cijev-asti	čelični cijev-asti	aluminijски
prednji ovjes	Duolever sustav	teleskopska vilica promjera 41 mm	teleskopska vilica promjera 43 mm	izokrenuta vilica promjera 43mm
stražnji ovjes	Paralever sustav sa mono-amortizerom	oscilirajuća vilica sa mono-amortizerom	oscilirajuća vilica sa mono-amortizerom	oscilirajuća vilica sa mono-amortizerom
prednji kočioni sustav	dva diska promjera 320 mm, četveroklipna kočiona klješta	dva diska promjera 296 mm, trokclipna kočiona klješta	dva diska promjera 310 mm, četveroklipna kočiona klješta	dva diska promjera 320 mm, četveroklipna kočiona klješta
stražnji kočioni sustav	disk promjera 265 mm	disk promjera 240 mm	Disk promjera 240 mm	disk promjera 245 mm
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	180/55-17	160/60-17	180/55-17	190/50-17
DIMENZIJE				
međuosovinski razmak (mm)	1.571	1.483	1.480	1.460
duljina (mm)	2.228	2.176	2.130	2.140
širina (mm)	856	827	790	770
visina sjedala (mm)	820	795 (+/- 15 mm)	790 - 810	815
spremnik goriva (l)	19	19	19	18
težina (suha) (kg)	215	228	225	205
CIJENA	127.500 kn	77.990 kn	66.250 kn	86.700 kn