

# SUPERBIKE 1000

- **Honda** CBR 1000 RR
- **Kawasaki** ZX-10R
- **Suzuki** GSX-R 1000
- **Yamaha** YZF-R1

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA**

**M**ožete misliti da su neiskoristivi, nepraktični, nehumani, čak i da su neprivačni. Možete misliti da su prezahtjevni, precijenjeni, prebrzi ili jednostavno prenapuhani. Možete o njima misliti što hoćete i dobrim dijelom biti u pravu, no oni će svejedno biti najbrži, najjači, najsavršeniji, najatraktivniji i samim time širokim narodnim masama vjerojatno najpoželjniji modeli. To, uostalom, potvrđuje i naš izbor čitatelja za motocikl godine na kojem su u dvije godine njegova održavanja na postolje za

pobjednike - i to samo na onu najnižu stepenicu - uspio prikraštati samo jedan motocikl koji nije iz tog ekstremnog sportskog miljea. A i on ima agregat preuzet od jednog od prethodnika ovih modela.

Doduše, junaci ovog usporednog testa nisu i najprodavaniji, pa tako japanski i talijanski pripadnici klase superbike drže jedva nešto više od 5% našeg tržišta motocikala zapremine veće od 125 ccm. Taj očiti nesrazmjer između njihove popularnosti u puku i broja prodanih primjeraka mogli bismo pokušati objasniti i njihovim ekstremnim ustrojem i zastrašujućim performansama kao kvalitetama koje u startu odbijaju dobar dio umjerenijih (da ne kažemo: razumnijih) motociklista, no dobrim je dijelom za takvo stanje stvari

U našoj plemenitoj potrazi za novim kraljem kraljevske klase put nas je nakon kratke borbe u Novom Marofu odveo do slavnog bojnog polja Hungaroring, na kojem se odvijao odlučni obračun i krunidba pobjednika. U mađarskoj se stepi najnovijem pripadniku dosad vladajuće dinastije Suzuki trebala oštro suprotstaviti Yamaha R1, koja ispod svog agresivnog kimona skriva jedinstven način razvijanja snage i reaktivnu ciklistiku. Nakon prošlogodišnjeg sučeljavanja na Grobniku na bitno drugačijem Hungaroringu novu su priliku za zadavanje pobjedničkog udarca imali i dobro poznati prijestolonasljednici iz redova Kawasaki i Honde, a da bi četverboj bio što ravnopravniji, svi su motocikli bili obučeni u iste Metzelerove pneumatike Racetec Interact. Borba je mogla početi...





zaslužna i visoka cijena sofisticiranih proizvoda. Uostalom, želje su oduvijek bile jedno, a mogućnosti nešto sasvim drugo i uopće ne treba sumnjati kako i među vlasnicima osjetno smirenijih, praktičnijih i u konačnici ekonomičnijih modela postoji i popriličan broj latentnih kupaca baš nekog od ovih motocikala.

Gledano retrospektivno, moderna era superbike motocikala otpočela je sredinom osamdesetih godina, kada se pojavio GSX-R 750 kao svojevrsni praotac ove klase, da bi se u razdoblju nakon toga pojavile barem dvije revolucijske prekretnice. Prva se zbilja 1992. godine pojavom Honda CBR 900 RR, dok je do druge prekretnice došlo prije desetak godina. Tada je Yamaha R1 ekstremizam u ovoj

klasi podigla na još višu razinu i zakotrljala novi evolucijski ciklus, koji još uvijek traje i kojem je netom dala novi doprinos. U tom se evolucijskom ciklusu stalno novi ili barem temeljito prerađeni modeli izbacuju brže od praška za rublje s novom i poboljšanom formulom.

Zbog takvog ubrzanog razvoja događaja jedan dio konzumenata vožnje na dva kotača gleda na ove motocikle samo kao na potrošnu robu, dok one druge upravo to konstantno izbacivanje novih još bržih i snažnijih modela dodatno stimulira na kupnju. Bilo kako bilo, javne su prometnice takvim motociklima već odavno postale pretijesne i među kupcima ovakvih motocikala primjećuje se sve izraženiji trend barem povremenog posjećivanja

nekog zatvorenog kružnog borilišta kao jedinog mjesta gdje na relativno siguran način takve zvijeri mogu osloboditi dobar dio svojih potencijala.

Ipak, prije nego vam pokušamo predočiti kakvim se to konkretnim potencijalima može pohvaliti generacija iz 2009., moramo predstaviti japansku četvorku u njihovom uobičajenom sastavu, kojeg abecednim redom čine Honda CBR 1000 RR, Kawasaki ZX-10R, Suzuki GSX-R 1000 i Yamaha YZF-R1. U detaljan opis noviteta za svaki od ovih motocikala krećemo s Yamahom R1, koja svojom koncepcijom donosi najviše novina u svijet superbike motocikala. Ako vas taj tehnički dio priče pretjerano ne zanima, već se želite što prije upoznati s dojmovima iz vožnje, slobodno presko-



# Četiri kralja







Mađarski je Hungaroring odlično poslužio za odvijanje središnjeg dijela ovog usporednog testa

čite nekoliko stranica teksta i zaustavite se na podnaslovu Brzina, ali oprez!

### Privlačna asimetričnost

Prošlo je jedanaest godina od kada je prva R1 provela revoluciju. Od te je 1998. svijet ugledalo nekoliko novih generacija Yamahinog sportaša, međutim prave revolucije nije bilo. Barem tako

dugo dok nije predstavljen aktualni model. Tzv. big-bang koncept, kojeg Rossi koristi u svojoj M1, rješenje je koje se često koristi u svijetu utrka, budući uzrokuje manje stresa stražnjoj gumi i njezino bolje držanje prilikom otvaranja gasa.

Međutim, velika mehanička opterećenja i s tim u svezi problematična trajnost pogonskog agregata dosad su sprječavali implementaciju na serijskim motociklima. U Yamahi su izgleda uspjeli zaobići taj problem. Doduše, njihov agregat s intervalima paljenja podijeljenim na 270°-180°-90°-180° okretaja koljenastog vratila ne predstavlja pravu big-bang formulu, ali je to ipak popriličan odmak od uobičajenog ravnomjernog paljenja smjese svakih 180°.

Kao glavne razloge korištenja takvih asimetričnih intervala paljenja na jednom serijskom motociklu u Yamahi navode težnju boljem razvijanju snage na niskim i srednjim okretajima, ali i izravnoj povezanosti između zakretanja ručice gasa i impulsa na stražnjem kotaču. Kako bi lakše objasnili ovo potonje, okretni su moment podijelili na onaj koji nastaje izgaranjem gorive smjese i koji je izravna funkcija zakretanja ručice gasa i onaj koji je funkcija inercije pokretnih dijelova agregata i koji se autonomno mijenja s promjenom broja okretaja, te kao takav nije pod izravnom kontrolom vozača.

Kod klasičnih četverocilindričnih agregata dva i dva klipa se kreću u parovima i tako zajedno sa svojim klipnjačama doprinose stvaranju inercijskog okretnog momenta, dok se kod ovakvog agregata s asimetričnim intervalima svaki klip i klipnjača kreću zasebno i tako smanjuju utjecaj tog inercijskog okretnog momenta. Jasno, da bi sve to bilo moguće, inženjeri su morali projektirati i doista složeno koljenasto vratilo, koje svojom izvedbom zasluguje pljesak na otvorenoj sceni, te se još dodatno poigrati sa sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva i upravljanja radom agregata.

U igri su i dalje elektronska kontrola gasa i usisni kanali promjenljive dužine (na 9.400 okr/min servomotor odvaja gornji dio usisnih kanala i tako skraćuje put do glave), no sam agregat ima malo toga zajedničkog sa svojim prethodnikom. Vrijednost provrta povećana je sa 77 na 78 mm, dok je hod klipa skraćen na svega 52 mm što je trenutno najmanja vrijednost u klasi.



**HONDA CBR 1000 RR**



**KAWASAKI ZX-10R**





Svaki od ovih motocikala je dovoljno ugladen da posluži za lagano krstarenje običnom cestom, no malo će koja suvozačica biti zadovoljna smještajem na visoko postavljenim i mršavim stražnjim sjedalima. Pitanje je samo hoće li se usuditi to priznati

R1 je prvi Yamahin sportski motocikl na kojem možete birati način rada agregata. Uz standardni način tu je i mogućnost uključivanja opcije A, koja pruža nešto agresivniji odaziv agregata, te opcije B, koja "smekša" razvijanje snage. 182 KS koje agregat Yamaha R1 razvija pri 12.500 okr/min predstavlja samo blagi pomak nabolje u odnosu na prošlogodišnji model, no zapravo se tu radi

o hvalevrijednom napretku. Inženjeri su morali uložiti dosta napora da bi postigli te vrijednosti, budući korištenje asimetričnih intervala paljenja nužno uzrokuje određeni gubitak maksimalne snage na ime više okretnog momenta na srednjim okretajima. Doduše, deklariranih 115,5 Nm pri 10.000 okr/min također ne predstavlja neki skok u odnosu na stari agregat, no blagotvoran utjecaj na razvijanje okretnog momenta puno više dolazi do izražaja kroz promatranje njegove krivulje nego vršnih vrijednosti.

Sam pogonski agregat je sada uspravniji, ali je i pomaknut više prema naprijed, kako bi se još više opteretio prednji kotač. Osim toga, pogonski agregat je nosivi dio Deltabox okvira koji se bitno razlikuje od onog prošlogodišnjeg, dok je njegov stražnji dio, jednako kao i kod R6, izrađen od magnezija. Stražnja vilica sada je još lakša te je uparena s monoamortizerom koji omogućuje podešavanje brze i spore kompresije, no glavna je novina po tom pitanju prednja vilica.

Ona je i dalje promjera 43 mm, no posjeduje odvojeno podešavanje kompresije i povrata, što znači da se kompresija regulira na lijevom, a povrat na desnom štapu vilice. Osim što olakšava samo podešavanje, takvo rješenje omogućuje povećanje promjera cilindra i korištenje veće količine ulja, a sve bi to u konačnici trebalo rezultirati boljim radom ovjesa.

### Konačno potpuno novi

Ako neki od motocikala u ovoj konkurenciji uživa gotovo kulturni status, onda je to Suzuki GSX-R 1000. Od trenutka kada je 2001. godine predstavljena prva generacija, GSX-R 1000 je uvijek bio visoko na popisu želja, te je osvajao svojim voznim osobinama i superiornom snagom. Svaka nova generacija bila je sve bolja i bolja, no model iz 2007. bio je tek neznatno napredniji od svog prethodnika i to je omogućilo konkurenciji da mu

se sasvim prikrade. Za ostanak na vrhu više nije bilo dovoljno samo baviti se detaljima ili usavršavanjem već dokazane formule, trebalo je okrenuti sasvim novi list. I smanjiti kilograme. Zato je novi GSX-R 1000 doista novi motocikl, od podruma do krova. Krenimo od pogonskog agregata, koji nije samo lakši i kompaktniji, nego su mu i bitno promijenjeni unutrašnji organi. Tako je provrt pove-



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF-R1



Razlike u najbržim ostvarenim vremenima pojedinih motocikala bile su minimalne, no svi su se složili da Yamaha ima najviše potencijala zadovoljiti potrebe ekstremnih vozača



**STAZA HUNGARORING**



Urednost, jednostavnost i preglednost staze neke su od glavnih kvaliteta koje će primijetiti posjetitelji ove staze

# Mađarski Grobnik

Ako se netko smatra ljubiteljem Amosporta, a nije čuo za stazu Hungaroring, vrijeme je da ozbiljno promijeni mišljenje o sebi. Ova poznata mađarska staza smještena samo korak od Budimpešte postala je slavna još 1986. godine, kada je dovela utrke Formule 1 na istočnu stranu nekadašnje željezne zavjese. Od tog trenutka najbrži bolidi na četiri kotača redovito posjećuju njezinih sedam desnih i pet lijevih zavoja, te jednu sporu šikanu, sve to raspoređeno na ukupno 4.348 metara dužine.

Sama je infrastruktura oko staze lišena pretjerane glamuroznosti, no zato je sve vrlo uredno, prostrano, moderno i lišeno bilo kakve birokracije

ili kompliciranja života trkačima i posjetiteljima. Sam krug počinje startno-ciljnom ravninom dugačkom 788 i širokom 15 metara. Oštro kočenje nizbrdo dovodi nas do prvog desnog zavoja, nakon kojeg je do ponovnog vraćanja na ciljnu ravninu staza široka između 10 i 11 metara. Kao i kod većine zavoja na Hungaroringu, kroz prvi se zavoj prolazi u drugoj brzini i treba se na kočenju što duže držati vanjskog ruba prije nego se motocikl baci na bok.

Nakon toga slijedi sasvim kratka ravnica, pa ponovo kočenje i još jedan oštri, ali ovaj puta lijevi zavoj. Odmah nakon izlaska iz njega motocikl treba brzo prebaciti na desnu stranu, kako biste što brže prošli kratki desni zavoj

i tako što spremnije došli na ravni dio koji postupno kreće uzbrdo i traži prebacivanje u treći, eventualno i četvrti stupanj prijenosa. Na vrhu tog uspona nalazi se nepregledan, ali izazovan i ipak nešto brži lijevi zavoj, koji također prolazite u drugoj brzini, pa relativno jednostavan i dugačak desni zavoj koji se u svom završnom dijelu sasvim lagano otvara. Još jedna vrlo kratka ravnica, pa kočenje za vrlo ostru i sporu šikanu, koja s onom na Grobniku nema ništa zajedničkog.

Šikana je uvod u zanimljivu seriju od dva S zavoja, s time da su prvi lijevi i desni zavoj dosta zatvoreni, dok su druga dva nešto otvorenija i samim time bitno uzbuđljivija. Poslije toga slijedi još jedno spuštanje nizbrdo i kočenje u dosta zahtjevan pravokutan desni zavoj, na izlasku iz kojeg motocikl snažno vuče prema van. Do kraja kruga ostao nam je spori lijevi zavoj pod 180°, te odmah nakon toga isto takav desni zavoj nešto većeg radijusa, koji vodi na ciljnu ravninu, a na kojoj ćete na ovim serijskim motociklima prije kočenja dohvatiti četvrti, možda i peti stupanj prijenosa.

Sve u svemu, Hungaroring vam neće pružiti toliku dozu adrenalina kao Grobnik, ali je izuzetno zanimljivi tehnički dovoljno zahtjevan. S obzirom na to da većini našeg testnog tima sastavljenog od članova redakcije Moto Pulsa i



nekolicine aktivnih trkača Hungaroring nije od ranije poznat, svaki novi izlazak na stazu značio je i novo rušenje osobnog rekorda, bez obzira na to kojim motociklom u tom trenutku upravljali. Imajući to u

vidu, kao i popriličnu gužvu na stazi koja je u svakom krugu tražila dosta pretjecanja, ostvarena vremena nisu sasvim referentna. Možemo samo napomenuti da su najbrža vremena pojedinih motocikala bila vrlo blizu, a da je rekord pripao Suzukiju sa ostvarenih 2:09.190. Dok se vozimo tom stazom doista nam nije jasno kako u tim sporim zavojima vozači Formule 1 uspijevaju svoj bolide držati na uzici. Moramo napomenuti da su ne baš osobito izdašne izletne zone baš zbog zahtjeva Formule 1 najvećim dijelom asfaltirane, ali i da ti moćni bolidi bez obzira na silovita kočenja nisu stvorili previše neravnina. Sam asfalt ne troši pretjerano gumu, iako bi rado bi vidjeli da malo bolje drži. Svejedno, tijekom cjelodnevnih matineje kojoj je prisustvovao popriličan broj vozača bilo je jako malo padova, pri čemu je samo jedan motocikl nešto ozbiljnije nas-tradao. ■



Dobar dio izletnih zona je prekriven asfaltom



U ovim garažama tijekom kolovoza stanuju bolidi Formule 1





Uredno parkirani, ovi će motocikli izmamiti poglede i onih koje takva vrsta prijevoza uopće ne zanima



čan sa 73,4 na 74,5 mm, dok je hod smanjen 59 na 57,3 mm, što je još uvijek najveća vrijednost u klasi. Nova je i glava motora zahvaljujući kojoj je stupanj kompresije porastao sa 12,5:1 na 12,8:1, a istovremeno je svim ventilima od titana povećan promjer za 1 mm. Radom usisnih ventila dirigira nova bregasta osovina nešto kraće izvedbe, dok boljem propuhu u glavi, posebno na visokim okretajima, pridonose za 10 mm kraći usisni kanali.

U svakom se usisnom kanalu nalaze po dva leptirasta ventila, s time da jednog od njih pokreće sâm vozač zakretanjem ručice gasa, dok radom drugog leptirastog ventila upravlja ECM upravljačka jedinica na temelju analize stupnja otvorenosti gasa, broja okretaja i uključenog stupnja prijenosa. Svako leptirasto tijelo zaduženo je za napajanje dva cilindra i ima po dvije brizgaljke, koje i dalje imaju 12 rupa, ali sada još bolje raspršuju gorivo i tako pospješuju sagorijevanje. Vozači ovog modela Suzukija već neko vrijeme mogu birati između tri načina razvijanja snage pogonskog agregata, no prekidač kojim se utječe na postavke ubrzavanja goriva i mape paljenja premješten je na lijevu stranu upravljača.

Honda je iznimno okretan motocikl koji traži najmanje privikavanja



Od ostalih intervencija na pogonskoj grupi najveću pažnju zaslužuje kompaktniji smještaj mjenjačke kutije, odnosno smanjenje udaljenosti između koljenastog vratila i izlaznog vratila mjenjača. Kompaktniji pogonski agregat omogućio je i skraćivanje centralnog dijela okvira sastavljenog od 5 osnovnih dijelova od lijevanog aluminija, a takav je kraći okvir onda omogućio i skraćivanje međuosovinskog razmaka s 1.415 na 1.405 mm.

Prethodni podatak posebno dobiva na težini ako znamo da je dužina naročito svinute "banana" stražnje vilice istovremeno povećana za čak 33 mm. Ona je izvedena od tri dijela od lijevanog aluminija, a takva kombinacija duže stražnje vilice i kraćeg međuosovinskog razmaka u teoriji dovodi do agilnijih ulazaka u zavoj te povećanja stabilnosti motocikla prilikom snažnih ubrzanja, posebno onih na izlascima iz zavoja. Tu je od pomoći i električni amortizer upravljača.

I dok se stražnja vilica giba u kombinaciji s konvencionalnim stražnjim amortizerom koji omogućuje podešavanje predopterećenja, povrata, brze i spore kompresije, naprijed se koristi koncept tzv. BPF prednje vilice, koja je tek počela svoj proces

HONDA CBR 1000 RR



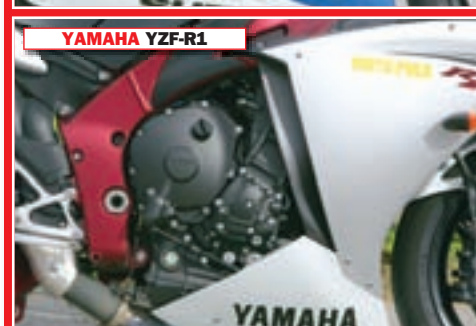
KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF-R1



Svaki od ovih motocikala puca od snage, no najbolji odgovor na okretanje ručice gasa daje Yamaha R1





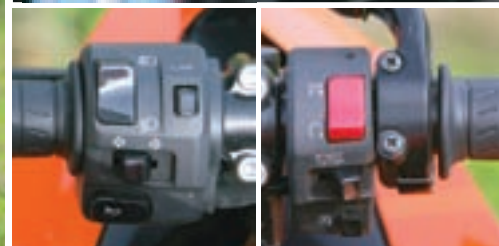
**HONDA CBR 1000 RR**



Pomalo šokantni, ali ipak osebujni dizajn Honde ne uspijevaju pratiti nemaštoviti prekidači. Instrumentima nedostaje pokazivač uključenog stupnja prijenosa



**KAWASAKI ZX-10R**



Kawasaki određuju izrazito oštre linije koje nagovještavaju njegovu agresivnu narav. Ploča s instrumentima je doista kompaktna



**SUZUKI GSX-R 1000**



Iako nov, dizajn GSX-R-a je reciklaža dosadašnjih modela, te i dalje sliči modelima 600 i 750. Ploča s instrumentima je pregledna i bogata informacijama







Jedan dio usporednog testa odradili smo i na stazi u Novom Marofu, na kojoj su ovi motocikli - iako pomalo sputani - bili zabavni i lako upravljivi

prelaska s natjecateljskih na sportske motocikle. Glavna konstrukcijska značajka takve vilice je njezin bitno veći glavni klip (promjera 39,6 mm), a to je omogućeno izbacivanjem dosadašnje unutarnje košuljice u štapovima vilice. Umjesto po toj košuljici, klip klizi izravno po unutarnjoj stijenci štapa vilice, dok su opruge smještene na samom dnu štapa.

Veći bi klip trebao omogućiti bolji i konstantiji rad uz pružanje više povratnih informacija samom vozaču, s tim da je bitno pojednostavljeno i podešavanje, budući se vijci za reguliranje kompresije i povrata nalaze jedan pored drugog na gornjem poklopcu štapova vilice. Osim toga, korištenje BPF koncepta omogućilo je i smanjenje težine prednje vilice za popriličnih 720 g. Deklarirano ukupno smanjene težine cijelog motocikla iznosi 5 kg, čime se GSX-R donekle vraća u okvire klase kojoj pripada i tako umanjuje glavni nedostatak prethodne generacije. Realno gledajući, najmanje je promjena proživjela kočiona grupa, koja se i dalje oslanja na snagu dvostrukih prednjih diskova promjera 310 mm, no novost predstavljaju kočiona klijesta izvedena od jednog komada, koja se sada

odlikuju većom čvrstoćom, iako im je težina smanjena za 205 grama.

### Snaga klade valja

Nakon apsolviranja najvažnijih značajki potpuno novih modela Yamaha i Suzukija red je da vam ukratko ponudimo i mehanički presjek "tisućica" u izvedbi Honde i Kawasaki. Oni imaju tu nesreću da su svoju premijeru doživjeli još protekle godine, a u hiperaktivnom se razvoju događaja u ovoj klasi i najbolji sportski motocikl koji je ušao u drugu godinu proizvodnje nepravедno tretira kao stariac kojem su dani odbrojani i čiji je jedini smisao života popunjavanje rupe u ponudi tako dugo dok već za koji mjesec njegovo mjesto ne zauzme novi model. On bi onda trebao ponijeti lentu najboljeg u klasi, barem na nekoliko mjeseci.

Doduše, Honda je u posljednje vrijeme u izbacivanju novih modela nešto suzdržanija od ostalih japanskih proizvođača i ne bi nas čudilo - posebno u svjetlu aktualne krize - da CBR 1000 RR uz možebitne manje promjene proživi još koju godinu na tržištu. Tome u prilog ide i kontraverzni i pomalo nježni dizajn, koji je u početku izazivao

šok, no kako vrijeme prolazi, tako se lakše priviknuti na njega. Mehanički gledano, CBR 1000 RR ima jako malo veze sa svojim prethodnikom, koji je tržišnu karijeru završio 2007. Tako je agregat potpuno nov, jednako kao i bitno olakšana glava, a po prvi puta je i CBR 1000 RR udomio kliznu spojku. Osim toga, okvir je olakšan, te je uparen s dužom stražnjom vilicom, zbog koje je osovinski razmak narastao na 1.410 mm.

Iako je snaga agregata povećana sa 172 na 178 KS pri 12.000 okr/min, Honda je i dalje deklarirano najslabiji motocikl u toj klasi. Međutim, to vrijedi samo na papiru, a u prilog silovitom razvijanju snage ide i maksimalnih 112 Nm, koji se razvijaju na za tu vrstu motocikala iznimno niskih 8.500 okr/min. Veliku novost za ovu sezonu predstavlja verzija opremljena naprednim ABS sustavom, međutim ovaj put nećemo duljiti s opisivanjem njegova funkcioniranja, budući smo na testu imali običan CBR opremljen dovoljno snažnim, ali ipak konvencionalnim kočnicama.

I dok se Honda bavi sigurnijim kočenjem, prvenstveno na cesti, Kawasaki je aktualnu izvedbu modela ZX-10R oplemenio svojom bitno pojedno-



YAMAHA YZF-R1



Iako podsjeća na prethodne modele, nova je R1 bitno agresivnijeg dizajna. Ploča s instrumentima neobično je bogata informacijama, pa tako prikazuje čak i prosječnu potrošnju







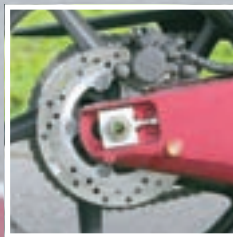
Iako ima snažne kočnice, Honda je po tom pitanju ipak nekako najslabija u ovoj klasi



Kawasakijeve kočnice više nisu sklone umaranju i dobro obavljaju svoj posao, tako da im zamjeramo samo izvjesnu bučnost



U odnosu na svog prethodnika GSX-R je najmanje promijenjen u području kočnica, no svejedno sjajno koči



Dok drugi imaju po 4, Yamaha naprijed koristi kliješta sa 6 klipca. Načinu na koji R1 koči teško je naći zamjerku



Šaljivi autoportret našeg vrijednog fotografa



Kawasaki se odlikuje napadačkim položajem tijela koji vas tjera na jurnjavu



stavljenom vizijom sustava za kontrolu proklizavanja kotača. KIMS sustav bi se trebao bazirati na prepoznavanju abnormalnog podizanja brojeva okretaja i trenutnog smanjivanja snage, no rijetki su oni koji su uspjeli posvjedočiti da taj princip doista funkcionira i praksi. A osim na KIMS, Kawasaki je u trećoj izvedbi svoje "desetke" naglasak stavio i na deklarirane vrijednosti snage, koje bi trebao osiguravati u osnovi dobro poznati, ali ipak doradeni agregat.

Tako je blago povećanje stupnja kompresije, ugradnja drugačijih bregastih osovina i sekundarnog reda brizgaljki u kombinaciji s novim i bočno smještenim ispušnim sustavom rezultiralo sa za tu klasi rekordnih 188 KS pri 12.500 okr/min. Da stvar bude bolja, s upuhivanjem zraka se deklarira magičnih 200 KS, iako je zapravo ta brojka vjerojatno prenapuhana kao i hrvatski proračun.

Od ostalih promjena u odnosu na model iz 2007. bilježimo i dramatično povećanje osovin-skog razmaka s nekad u klasi najkraćih 1.390 mm na sada najdužih 1.415 mm, a poboljšanja je proživjela i kočiona grupa. Do neprepoznatljivosti je promijenjen i dizajn motocikla, koji se možda neće svakome svidjeti, ali je isto tako svojim iznimno oštrim linijama sasvim u skladu s Kawasakijevim agresivnim imidžem. Na taj način, poput kakvog letećeg insekta obilježenog crno-žutim prugama, ZX-10R odmah u startu upozorava na svoju opaku narav. S punim pravom.

### Brzina, ali oprez!

Ako to nekom ni na temelju dosad nabrojanih stotina i stotina konjskih snaga nije postalo dovoljno jasno, ovdje ćemo izrijeком naglasiti kako ovo nisu motocikli za svakoga. Zajašete li bilo koji od

ovih modela, znajte da će vas stalno tjerati na blud i da ćete prije ili kasnije doći u sukob sa zakonom. Prije nego vam sudac za prekršaje odredi drakonsku kaznu, dajte mu da isproba koji krug na vašem motociklu - pa neka se pritom drži zakona! Ograničenje od 90 km/h na otvorenoj cesti? Pih, valjda su mislili 190. Toliko ovi monstrumi postižu u 2. brzini.

Sve u svemu, ako imate i najmanjih problema sa samokontrolom ili održavanjem koncentracije, onda ovo definitivno nisu motocikli za vas. S druge strane, ako imate bogatog iskustva, odlikuju vas napredne vozačke vještine i znate kako kombinaciju čovjeka grešnika i paklenog stroja barem prividno držati pod kontrolom, onda vam svaki od ovih modela može pružiti obilje užitaka. Mogu čak i biti zadovoljavajuće praktični, te vam čak i sasvim solidno poslužiti za vožnju gradom. Zašto ne?



Ovi motocikli možda pripadaju istoj klasi i imaju istu namjenu, ali su dizajnom bitno različiti. ZX-10R i GSX-R je pritom nešto teže razlikovati od njihove slabije braće



I mi smo predigru u ovog usporednog testa odradili u gradu. Obuvanje svih testnih motocikala u Metzeler Racetec gume najnovije generacije, odlazak na testni stol za ispitivanje snage, mjerenje težine i slične pripreme radnje tražile su odrađivanje solidnog broja kilometara na ulicama metropole. No, tim ćemo se dijelom priče - jednako kao i vožnjom otvorenom cestom - pozabaviti kasnije, budući nam logika nalaže da prvo odradimo onaj najzabudljiviji dio - rekreiranje na natjecateljskoj stazi.

Do sada nam je u većini slučajeva u svrhu određivanja najbržeg među najbržim motociklima poslužio dobro poznati Grobnik, no nakon što smo 2007. litarske sportaše testirali na Pannoniaringu, ovog smo se proljeća odlučili ponovo vratiti u susjednu Mađarsku. Ipak, sada smo se aktivno razgibavali na najpoznatijoj mađarskoj stazi Hungaroring, koja svoju svjetsku slavu ima zahvaliti tome što se na njoj još od pamtivijeka u vrućini kolovoza voze utrke Formule 1. Ipak, dan prije nego smo stupili na

asfaltnu podlogu kojom su toliko puta jurili veliki poput Senne, Prosta, Hilla i Schumachera, odradili smo i obavezni kratki program na stazi u Novom Marofu, na kojoj redovito trenira i velik broj naših aktivnih ili budućih natjecatelja.

Kratka i slatka staza u Novom Marofu svojom zatvorenom konfiguracijom ne može ovako moćnim strojevima omogućiti pokazivanje sve raskošni njihovog talenta i stoga bi tražiti da daju sve od sebe u takvim uvjetima bilo bi jednako nepravedno kao i da Federera i Nadala tjerate da sa svojim velikim reketima igraju stolni tenis. Svejedno, ovi su motocikli i na takvom skućenom prostoru bili vrlo zabavni, a uz to se iznenađujuće jasno dalo naslutiti tko bi to mogao biti glavni favorit za pobjednika ovog testa. Naime, bilo je potrebno odvoziti samo nekoliko zavoja za upravljačem Yamaha R1, pa da postane očito kako se radi o najokretnijem motociklu u klasi.

Nakon vaganja motocikala sa svim tekućinama, koje je pokazalo da je R1 s izmjerenih 218 kg uvjerljivo najteži motocikl u ovoj klasi, moramo priznati da smo bili blago razočarani. No, baš je to početno razočaranje dodatno potenciralo naše oduševljenje činjenicom da najnoviji Yamahini uradak nije samo najokretniji u ovoj klasi, već se i vozi kao sportski motocikl od 600 ccm.

I ostali su motocikli pokazali da u sporim i zatvorenim zavojima imaju puno toga za ponuditi, no Yamaha je tu ipak bila nekoliko koraka ispred konkurencije. Očito nije sve u kilogramima, nego i u načinu kako su raspoređeni. Kao što su kila perja i kila željeza jednako teški, ali vam nije svejedno koje će vam od toga pasti na nogu, tako ni kod motocikala nije svejedno kako je raspoređen višak kilograma. Jasno, na okretnost utječu i brojni drugi faktori poput ciklistike ili položaja vozača, a sve su to stavke na kojima Yamaha zaslužuje dodjeljivanje epiteta 'agresivno'.

Samo je manji dio te Yamahine prednosti ispario dolaskom na Hungaroring i njegove brže zavoje. To "brži zavoji" shvatite uvjetno, posebno ako ste

Honda je iznimno zabavna u vožnji, no istovremeno nešto više umara vozača zbog njegova zgrčena položaja







naviknuti na Grobnik, koji svojom fluidnom fizionomijom s vezanim brzim zavojima zapravo ima malo jako toga zajedničkog s Hungaroringom. Mađarsku verziju našeg Grobnika određuje njegove relativno kratke ravnice i kočenja nizbrdo na ulasku u zatvorene zavoje. A što su zavoji oštriji, to je Yamaha okretnija. Nisko postavljeni upravljač i visoko uzdignuto sjedalo poprilično opterećuju ruke, posebno na kočenjima, no isto tako već na startu sugeriraju da se ovaj motocikl na natjecateljskoj stazi vozi 'na nož'.

### Pobjednik se na Hungaroringu prepoznaje

Yamaha je bitno drugačija od svih ostalih motocikala na ovom testu i bez obzira na to što vas trenutno osvaja svojim voznim osobinama, ona ipak traži određeni period privikavanja prije nego počnete koristiti sve njene potencijale. Tako je, primjerice, na ulasku u zavoj početno kočenje motorom nešto manje izraženo nego što smo to navikli, no zato kočnice odlično obavljaju svoj posao. Čak i najoštrija zaustavljanja možete osta-



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF-R1

Kada su ispušni sustavi u pitanju, svaki od ovih motocikala ima svoj faktor. Ljepota je u očima promatrača



Ovi motocikli već u serijskom izdanju pružaju dobru zabavu na stazi, no igranje s postavkama ovjesa daje im dodatnu čvrstoću





Što ih oštrije vozite, to su ovi motocikli sretniji. Ipak, nemojte misliti da ćete čak i na natjecateljskoj stazi tek tako moći iskoristiti njihove potencijale

viti za posljednji tren, a možete čak i kočiti duboko u zavoj bez straha od problema s preciznim doziranjem ili pak pretjerano izražene tendencije podizanja motocikla. Nakon snažnog i odlučnog kočenja bacanje u nagib predstavlja dječju igru i kao da vas mami da idući put u zavoj uletite još agresivnije.

Uz brza prebacivanja u vezanim zavojima R1 izuzetnom preciznošću prolazi kroz tjeme zavoja, a do određenog blagog širenja putanje može doći samo ako sjedite previše uspravno, odnosno ako svojom težinom niste dovoljno opteretili prednji kraj. Cijelo to vrijeme imate savršeni osjećaj za ono što se događa s motociklom, iako je sa serijskim postavkama ovjes malo premekano podešen, te kao takav povremeno uzrokuje lelujanja motocikla, posebno kod naglih otvaranja gasa na izlasku iz zavoje. No, čak i kada se pritom uznemiri, Yamaha se vrlo lako drži pod kontrolom i uzrokuje daleko najmanje stresa. One koji se tek namjeravaju upustiti u vožnju stazom, moglo bi zanimati i to da se Yamaha najlakše baca u one doista duboke nagibe i da se radi o motociklu s kojim ćete najranije početi strugati koljenom o asfalt. Zanimljivo je i to da je Yamaha najviše trošila stražnju gumu, ali da je isto tako najbolje podnosila vožnju s istrošenim gumama, s time da dobar dio krivice za takav razvoj događaja pripisujemo korištenju asimetričnog redoslijeda paljenja.

Suzuki je tu čista suprotnost, budući je u ovoj konkurenciji najnemirniji na potrošenim gumama. I daleko od toga da mu je to jedina bitna razlika u odnosu na Yamahu - dovoljno je da samo sjednete na GSX-R 1000, pa da se nađete u bitno drugačijem okruženju. Upravljač je postavljen više, a sjedalo niže, tako da imate dojam da su ruke bitno manje opterećene, iako ta razlika prilikom agresivne vožnje i nije toliko izražena. Ovjes je sportski tvrd, no jednako kao i kod drugih motocikala na ovom testu, kada je serijski podešen postaje nedovoljno čvrst, što onda može uzrokovati određena lelujanja motocikla.

Pritom nas je oduševila napredna Showina BPF prednja vilica koja odlično odrađuje svoj posao, no taj njezin ritam ne može uvijek pratiti i konvenci-

onalni stražnji amortizer, jednostavno zato jer je u svom radu bitno mekši. Takva neusklađenost prednjeg i stražnjeg ovjesa kod dodavanja gasa uzrokuje nešto veće potonuće stražnjeg kraja u odnosu na prednji dio motocikla, a sve to u kombinaciji s niskom postavljeno sjedalom uzrokuje sasvim blago širenje putanje na izlasku iz zavoja.



**HONDA CBR 1000 RR**



**KAWASAKI ZX-10R**





Iako se može primijetiti da pruža određeni otpor prilikom naglih prebacivanja, novi se Suzuki u odnosu na svog prethodnika nešto lakše baca u nagib, zbog čega mu sada puno više odgovaraju oštriji zavoji. I vrlo dobre kočnice su uglavnom na visini zadatka, te se kao takve savršeno uklapaju u sliku motocikla koji ima sve što vam je potrebno

da budete brzi na natjecateljskoj stazi, posebno ako ste se voljni malo poigrati s podešavanjem stražnjeg amortizera.

Kao što smo već navikli, Suzuki predstavlja fino zaokruženu cjelinu, no svejedno bismo poželjeli da predstavlja malo radikalniji pomak od svog uspješnog prethodnika, posebno ako uzmemo u obzir skok unaprijed kojeg je izvela Yamaha. Ovakvo kako jest, GSX-R nema nekih posebno bolnih točaka, ali se isto tako svojim voznim osobinama u ovoj konkurenciji ničim posebno ne ističe, što je primjedba koja dobrim dijelom vrijedi i za Kawasaki.

Ipak, ono što Kawasaki čini nešto osebujnim od Suzukija je njegova bliskost s natjecateljskim motociklima, barem kada je u pitanju položaj vozača i nespremnost agregata za suradnju na niskim okretajima. ZX-10R je motocikl koji ne samo da vas cijelim svojim tijelom mami na jurnjavu i sumanuto ulijetanje u zavoje, već pritom posjeduje i svu za to potrebnu infrastrukturu, prvenstveno ciklistiku. Pri ulasku u zavoj pruža veći otpor nego, primjerice, Yamaha, no još uvijek djeluje iznenađujuće lagan, s time da je zadovoljstvo nizanja zavoja dodatno naglašeno jednostavnošću kojom se tijelo prebacuje s jedne na drugu stranu motocikla.

Ovjes je dobro usklađen u svom radu i djeluje čvrsto, a kada ovaj Kawasaki uhvatite za robove, iznenađujuće precizno izvršava sve vaše naredbe i gotovo da nema govora o nekom pretjeranom širenju putanje. Nakon određenih problema s izdržljivošću kočnica na prethodnom modelu, aktualni ZX-10R je i tu uspio uhvatiti korak s konkurencijom, no u nekim područjima još uvijek ima prostora za napredak. Tu prije svega mislimo na montirani amortizer upravljača, koji bi trebao biti kvalitetniji u svom radu, posebno stoga što ZX-10R, jednom kada ga pogodite u G točku - odnosno dovedete

na rub visokih okretaja - naglo živne i započne s trenutnim olakšavanjem prednjeg kotača.

### Snažno i ugladeno

Honda nema takvih izraženih stepenica u razvijanju snage, a posjeduje i bolji elektronski reguliran amortizer upravljača, tako da u cjelini djeluje



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF-R1





Iako najteža, Yamaha R1 je uvjerljivo najokretniji motocikl na ovom testu, a to najviše dolazi do izražaja u vezanim zavojima

osjetno mirnije kod žestokih izlazaka iz zavoja. Zato je povremeno nešto nemirnija na kočenjima, gdje kod nešto grubljeg mijenjanja stupnjeva prijenosa na niže može doći i do manjih grubosti u radu, što pripisujemo specifičnoj izvedbi klizne spojke

Izuzmemo li taj detalj kojeg će primijetiti samo oni žešći korisnici, Honda djeluje vrlo ugladeno i na njoj će se vrlo dobro snaći najrazličitiji profil vozača. Kada bismo rekli da je zapravo najveći nedostatak na natjecateljskoj stazi to što kao jedina u ovoj konkurenciji nema pokazivač trenutačno uključenog stupnja prijenosa, ne bismo bili

daleko od istine, no isto tako treba spomenuti da će se pomalo zgrčeni položaj za upravljačem malo kome svidjeti. Posebne bi probleme mogli imati viši vozači, koji će se na brzim ravnim dijelovima nešto teže sakriti iza vjetrobrana, no gledano u cjelini, CBR pri agresivnoj vožnji vjerojatno najmanje umara vozača.

Tome pridonosi i lakoća kojom se upravlja ovim motociklom, a koja ga u kombinaciji s apsolutnom podatnosti u ovoj konkurenciji čine najpodestnijim za one manje vješte vozače. Za to će vrijeme iskusniji korisnici najviše cijeniti mirnoću i preciznost koju motocikl prikazuje prilikom prolaska

kroz zavoje, a tu su i ukupna okretnost i lakoća prebacivanja kao kvalitete koje možda nisu na razini jedne Yamaha, ali ipak ostavljaju dojam vrhunski uravnoteženog motocikla. Kao i ostalim sudionicima ovog usporednog testa, kočnicama je, osim povremenih kratkotrajnih nesigurnosti, teško naći ozbiljniju zamjerku, što je kvaliteta od presudne važnosti za koliko-toliko sigurno upravljanje ovim strojevima.

Jedna od glavnih odlika aktualnog CBR-a je silovito i za tu klasu vrlo linearno razvijanje snage, koje je umjetno suspregnuto na nižim okretajima, no tu već govorimo o režimima vrtnje koji

Iako nije upravljiv kao Yamaha, Kawasaki ZX-10R je dovoljno lagan da ga vozite i jednom rukom



se ne koriste često na natjecateljskoj stazi. Apsolutne performanse ne ostavljaju mjesta sumnji da se ovdje radi o punokrvnom sportašu i ako ste kojim slučajem takav megaloman da vam ono što po tom pitanju pruža Honda nije dovoljno, onda vam kao jedina nada za utjehu ostaje Yamaha R1.

Doduše, R1 se po vršnim vrijednostima ne može mjeriti s Hondom, međutim, kada se uzme u obzir način razvijanja snage, onda je Yamaha nova kraljica klase. Spustite li okretaje prenisko, onda na izlasku iz zavoja možete očekivati iznenađujuće grubu reakciju na odvratanje ručice gasa, ali





Suzuki je i dalje u samom vrhu ove klase, ali više nije predvodnik krda kao proteklih godina



Najmanji broj kilograma u ovoj klasi i težina naglašeno koncentrirana na prednji kraj omogućuje vozačima Honda iznimno agresivne prolaskе zavojima





Yamaha ima malo premekano podešen ovjes zbog kojeg na izlascima iz zavoja motocikl zna lagano zalelužati, no bez stvaranja prevelikog stresa



Dovoljno čvrsta ciklistika Kawasaki omogućuje uzimanje radikalnih linija pri prolasku kroz zavoje, problem je samo u tome da pogonski agregat na srednjim okretajima ne nudi dovoljno potiska

ćete zato već od donjeg ruba srednjih okretaja biti nagrađeni silovitim ubrzanjima koja ne posustaju ni kad se počinjete približavati granici od 13 tisuća okretaja. Asimetrični redosljed paljenja podario je ovom agregatu neke od osnovnih karakteristika dvocilindraša, što znači da puca od snage baš u onim režimima gdje je to najpotrebnije. U odnosu na prethodni model, koji je disao samo na visokim okretajima, novi agregat predstavlja korak od sedam milja i dokazuje da je asimetrični redosljed paljenja ipak nešto više od običnog marketinškog trika.

Dugi se niz godina najboljim razvijanjem snage mogao podičiti Suzuki GSX-R 1000, no nakon što ga je Honda prošle godine sustigla, u Suzukiju su odlučili razviti novi agregat. Kao i ostatak novog GSX-R-a tako i pogonski agregat predstavlja određeni korak naprijed, ali u svom radu još uvijek snažno podsjeća na svog prethodnika, što uopće nije loše.

Kada se maksimalno odvrne ručica gasa, razvijanje snage na srednjim i visokim okretajima ostaje s one strane zdravog razuma, a ubrzanja su toliko silovita da je na izlascima iz zavoja gotovo nemoguće izbjeći olakšavanja prednjeg kraja. Srećom, elektronski reguliran amortizer upravljača posjeduje dovoljno kvaliteta da umiri motocikl. Sve u svemu, GSX-R 1000 ostaje opaki snagator i teško je opisati nalet adrenalina koji se osjeti prilikom svakog odlučnog odvrtnja poluge gasa.

Yamaha je, dakle, po razvijanju snage najjimpresivnija, Suzuki i Honda su tu negdje, dok je Kawasaki na začelju kolone. Pritom ništa ne nedostaje njegovim krajnjim performansama, odnosno iznimno silovitom razvijanju snage na visokim okretajima, no na srednjim okretajima mu ipak



Svi motocikli lagano padaju u nagib, jedino je kod Suzukija ponekad moguće prepoznati određene naznake tromosti

ponestaje daha. Nemojte nas krivo shvatiti, ZX-10R lijepo vuče i u tim režimima vrtanje, no kada ga stavimo rame uz rame s ovim jurišnicima, postaje sasvim jasno da na međubrzanjima mora izvjesiti bijelu zastavu. Doduše, jednom kada izađete izvan ograda natjecateljske staze ta razlika u razvijanju snage prestaje biti toliko izražena, dok je prilikom gradske vožnje zapravo sasvim sporedna stvar.

### Prvi u selu, zadnji u gradu

Iako gledano u globalu sportske "tisućice" možda nisu idealne za urbanu primjenu, one su zapra-

vo puno praktičnije nego što to izgleda nekom promatraču. Zbog agresivnog položaja tijela ruke nešto više trpe, noge su podosta zgrčene i raširene, a učestalo korištenje nešto tvrđe poluge spojke umara lijevu šaku. Međutim, nije to ništa što se ne bi dalo izdržati, posebno kada se ojačaju određeni dijelovi muskulature.

Za takvo okruženje višestruko presnažni agregati mogu postati pomalo nervozni i pokazivati određenu grubost, dok vas svako odlučnije odvratanje ručice već u djeliću sekunde dovodi u opasnu sferu u kojoj i vam najbrži automobili posta-

Zbog neusklađenosti čvrste prednje vilice i mekanog stražnjeg amortizera GSX-R 1000 zna čučnuti u zavoju i onda blago proširivati putanju



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



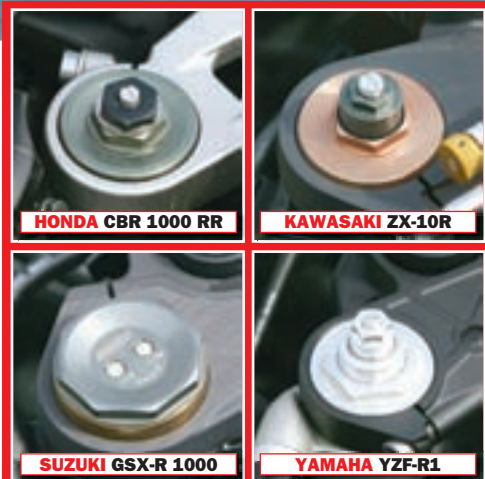
YAMAHA YZF-R1

Iz ove perspektive najviše šoka izazivaju Honda sa svojim minimalističkim stražnjim krajem i Yamaha s masivnim ispušnim topovima





Na izlascima iz zavoja najviše snage ima Yamaha R1, iako ni Suzuki GSX-R nije strašno daleko. Kawasaki svoje potencijale otkriva samo na visokim okretajima



Od ove sezone Suzuki ima BPF prednju vilicu, koja između ostalog omogućuje jednostavnije podešavanje, dok se kod Yamahe povrat podešava na jednom, a kompresija na drugom štapu vilice

ju stacionarnim objektima, a neoprezni pješaci poligonom za vježbanje refleksa. Ovi motocikli svi od reda imaju odlične kočnice i tu nema mjesta pretjeranim zamjerkama, no zbog evidentnog nesrazmjera između suludih brzina koje postižu već u sasvim ležernoj vožnji i opasnosti koje vrebaju u vožnji gradom, ponekad nam se učinilo da ni odlično kočenje nije dovoljno dobro.

Pritom vas svaki od ovih pogonskih agregata lišava pretjeranog igranja s polugom mjenjača, budući bez ikakvih trzaja vuku već od 2.000 okr/min, a jedina iznimka od tog pravila je Yamaha R1, koja lagano vibrira ispod nekih 5.000 okr/min, te u tim režimima zna nezgodno trznuti kod dodavanja gasa. Dobra je stvar da Yamaha nudi mogućnost biranja između tri mape rada pogonskog agregata, tako da svi oni koji se zažele nešto više nježnosti u laganoj vožnji mogu izabrati B mod. Nakon toga agregat puno uglađenije i mirnije razvija snagu, a u osim u gradskoj vožnji, korištenje B moda će

ugodnijom učiniti i neku manje ambicioznu sportsku vožnju otvorenom cestom, posebno stoga jer tada agregat postaje manje nervozan i tako umanjuje potrebu za učestalim mijenjanjem brzina.

Razlika u odnosu na sličan sustav kojeg nudi i Suzuki je u tome da je kod Yamahe primjetna nešto veća razlika između pojedinih modova, ali i u tome da R1 ne pamti zadnje odabranu mapu, već prilikom svakog paljenja agregata automatski stavlja u srednji, odnosno Standard mod. Bez obzira na odabranu mod, agregat s asimetričnim redosljedom paljenja razvija nešto drugačiji zvuk od ostalih japanskih četverocilindraša, što je posebno primjetno na nižim okretajima, kada dvostruki ispušni topovi ostavljaju specifičan zvučni trag ponajviše sličan dvocilindričnim modelima.

Nemojte pritom očekivati da će i suvozačica pretjerano uživati u ljepoti zvuka, budući se masivni ispušni topovi, odnosno njihova zaštitna plastika, utiskuju u njezina bedra i tako svaku malo dužu





Ovogodišnje izdanje test tima Moto Pula. S lijeva na desno: Mislav Perkusić, Emil Kotvica, Davor Barukčić, Josip Drmeš, Tomislav Bešenić, Krešimir Prašnički, te Željko Puščenik s druge strane fotoaparata

vožnju u dvoje čini gorkim iskustvom. Samom vozaču (ili vozačici) će u gradskoj vožnji ipak puno više smetati činjenica da nova R1 nastavlja tradiciju svog prethodnika u pogledu pretjeranog grijanja koljena, a posebno sjedala. Sporo probijanje kroz kolonu i stajanje na semaforima će doista prekomjerno zagrijati vašu stražnjicu, no taj problem nestaje čim se dohvatite otvorene ceste, koja ionako više odgovara karakteru ovog motocikla.

Tu Yamaha ponovo osvaja voznim osobinama i zapravo bi nam bilo najjednostavnije da ponovimo sve ono što smo naveli kod vožnje natjecateljskom stazom. Razvijanje snage na srednjim okretajima mami široki osmijeh na licu, lakoća kojom se motocikl obara u nagib jednostavno osvaja, jednako kao i preciznost u zavojima. Stražnji amortizer je ponekad malo premekan čak i za cestovnu vožnju te traži dodatno podešavanje, no jedini pravi nedostatak na otvorenoj cesti predstavlja nešto veća potrošnja od konkurencije i pretjerano umaranje ruku.

Suzuki je tu sa svojim nešto više postavljenim upravljačem puno manje zahtjevan, iako će vas i kod njega nakon malo duže vožnje malo zaboljeti šake. Položaj vozača je vrlo dobro odmjereno za cestovnu vožnju, noge nisu previše zgrčene, upravo suprotno, a lagane vibracije na stopalima mogu se osjetiti samo na 6.000 okr./min. Ispada tako da je GSX-R 1000 zapravo iznenađujuće udoban, vjerojatno najudobniji u ovoj klasi. Osim toga, agregat mu je vrlo uglađen i spremno vuče u svim režimima vrtnje, a određene blage grubosti možete osjetiti tek kod pritiskanja poluge spojke ili prenežnog mijenjanja stupnjeva prijenosa.

To što nam se na stazi čini malo težim prilikom brzih prebacivanja u vezanim zavojima, ovdje nije

toliko izraženo, ali zato ostaje primjedba o premekanom stražnjem amortizeru. Međutim, Suzuki svoja lagana lelujanja stražnjeg kraja ne izvodi nimalo grubo, već s punim povjerenjem, tako da možete bez brige uživati u čarima sportske vožnje, posebno u onim brzim i dužim zavojima na kojima GSX-R jednostavno briljira.

Iako su mu po mnogočemu slični, Honda i Kawasaki u zadovoljstvu vožnje otvorenom

cestom ne mogu u potpunosti parirati Suzukiju, iako su - ako se ograničimo samo na žestoku jurjavu zavojima - razlike tek u nijansama. Međutim, CBR 1000 RR uz sva zadovoljstva koja vam pružaju reaktivna ciklistika i odličan agregat ima i previše zgrčen položaj vozača, koji jednostavno previše umara. Kawasaki je svojom ergonomijom puno više naklonjen svom vozaču, a uz to pruža i za tu klasu natprosječnu zaštitu od vjetera. Na dobrom,

**Suzukijev novi agregat u svom radu podsjeća na prethodnika, što uopće nije loša stvar. Na nižim okretajima ipak djeluje nešto slabije**





**IZJAVE VOZAČA**

**Krešimir Prašnički**

**YAMAHA** - Radikalno drukčiji agregat čini ovaj motocikl klasom za sebe, bez prave konkurencije na testu. Same vozne osobine vrlo su nalik dosadašnjim Yamahinim motociklima, uz napomenu da je na ovogodišnjoj R1 ovjes malo premekan za vožnju stazom, što me malo iznenadilo, ali je istodobno Yamahu učinilo najokretnijim i najreaktivnijim motociklom na testu bez obzira na njezinu pretjeranu težinu. Na ubrzanjima se vrlo dobro osjeća prijenos snage na podlogu i vozač u svakom trenutku zna što se događa sa stražnjom gumom. Kočnice su bar za klasu bolje od ostalih motocikala na testu, a agregat je također osjetno bolji u razvijanju snage. Bilo mi je potrebno malo vremena da se naviknem na manje izraženo kočenje motorom nego kod konkurencije, ali cjelokupan paket ovogodišnje R1 donosi joj premoćnu pobjedu.

**SUZUKI** - Isprva mi se sviđio zbog svoje neutralnosti u zavojima, no čim sam malo bolje upoznao stazu i počeo brže voziti, Suzuki je počeo širiti putanju i mijesiti stražnjim krajem zbog premekanog amortizera. S druge strane, jako mi se sviđio rad nove prednje vilice, osobito na kočenju. Sviđa mi se što agregat ima snage na visokim okretajima, no od Suzukija sam očekivao odlučnija međuubrzanja, a novi agregat je dolje prazniji nego što je to bio slučaj na prethodnom modelu. I upravljač je mogao biti malo širi, pa bi možda bilo lakše prebacivati motor po zavojima.

**KAWASAKI** - Dobar položaj vozača, sa širokim upravljačem, dobre kočnice, konkretan ovjes za stazu, ali kod Kawasakija je agregat u niskim okretajima još slabiji nego kod Suzukija. Da su uspjeli spojiti razvijanje snage s modela iz 2006. s krajnjom snagom ovoga modela i njegovim ovjesom, ovaj bi motocikl bio prava bomba. Veliku zamjerku upućujem i amortizeru upravljača, koji je na ovom motociklu običan marketinški trik. Jednostavno ne funkcionira.

**HONDA** - Dugo sam se dvoumio hoću li na zadnje mjesto staviti Hondu ili Kawasaki. Iako ima agregat kakav Kawasaki i Suzuki mogu samo sanjati, nikako mi ne odgovara položaj sjedenja na njoj. Drugu zamjerku imam na grubi odziv na gas u niskim okretajima, što me osobito smetalo na izlasku iz spore šikane na Hungaroringu, a i u cestovnoj vožnji. Kočnice su joj također neuvjerljive i mislim da su lošije nego na konkurenciji.



a zavojitom asfaltu oduševljavat će vas svojom agilnošću i čvrstim ovjesom koji ga čini kraljem zavoja, no naidete li na neku neravninu, računajte s time da će cijeli motocikl izrazito grubo reagirati i dobro vam protresti upravljač.

Osim toga, vodite računa o tome da ćete zbog rupe u snazi prilikom brze vožnje morati nešto više raditi s polugom mjenjača, no zato će oni koji ga uspiju držati na visokim okretajima juriti s one druge strane zdravog razuma. Doduše, to vrijedi za sve motocikle na ovom testu, jednako kao i tvrdnja da mogu biti odlični sluge, ali i opaki gospodari.

**I bronca je srebrnog sjaja**

Nakon što smo odradili sve aspekte njihove uporabe, vrijeme je da donosemo konačni zaključak, odnosno da se prihvatimo izrazito nezahvalnog posla određivanja najboljeg među najboljima. Kao da pitate majku koje joj je dijete najdraže, ili da pitate Hrvate koji im je političar najomraženiji. Težak je to posao zbog kojeg se mučimo kao crvi u kamenu, a osim toga, uzmemo li u obzir teško opisiva uzbuđenja koje pruža i savršenstvo kojem teži svaki od ovih motocikala, onda je određivanje bilo kakvog poretka zapravo sasvim nepravedno. Međutim, svaki od ovih motocikala od svojih budućih kupaca traži i poprilično financijsko izdvajanje, pa onda zaslužuje da odgovarajuće vrednujemo njegove kvalitete, barem onoliko koliko nam to omogućuje naše ljudsko nesavršenstvo.

Što se samog pobjednika tiče, tu dvojbe nema. Svi su se sudionici jednoglasnom suglasnošću - još neviđenom od zasjedanja CK SKJ - izjasnili da



Iako prednji diskovi odrađuju daleko najveći dio posla, ovi motocikli pružaju takve performanse da ćete često posezati i za polugom stražnje kočnice

je Yamaha najbolji motocikl u ovoj konkurenciji. Zbog svojih specifičnosti možda traži mrvicu više privikavanja, ali zato nudi i najviše potencijala i uzbuđenja u vožnji, te je kao takva već na natjecateljskoj stazi ostvarila nedostižnu prednost. Osim toga je i na cesti izuzetno zabavna, ako već nije savršena.

Što bi još čovjek mogao poželjeti? Možda nešto nižu cijenu od istaknutih 115.900 kuna, iako ni tu Yamaha nije najlošija. Mogli bismo sasvim legitimno poželjeti nešto manje napornu vožnju gradom, no taj je detalj ne može skinuti s trona najboljeg u klasi. Pritom joj uz lentu najboljeg motocikla

**IZJAVE VOZAČA**

**Emil Kotvica**

**YAMAHA** - Oduševljen sam. Yamaha se jako lijepo vozi i ima snage kako na nižim, tako i na višim okretajima. Najbolja je i zato jer se lako prebacuje, a i ovjes je dobar, iako voli malo zamijesiti. Kočnicama sam jako zadovoljan, kao i cijelim motociklom.

**HONDA** - Ovo je motocikl kojeg dobro poznajem jer i sâm vozim ovaj model. Ukratko, radi se o motociklu s kojim sam se saživio i koji mi jako dobro leži. Sviđa mi se položaj vozača, izuzetno je lagana, okretnost je impresivna, a uz to ima i vrhunsko razvijanje snage, što na prethodnim modelima nije bio slučaj.

**SUZUKI** - S obzirom na to što sam sve čuo o njemu, moram reći da sam očekivao nešto više od Suzukija. Svejedno, radi se o odličnom motociklu koji za Yamahom i Hondom zaostaje samo u nekim sitnicama. Po kvaliteti kočenja i lakoći prebacivanja vidi se da je doraden u odnosu na prethodni model, no zasmetalo me to što širi putanju.

**KAWASAKI** - Kod ovog motocikla mi se najviše sviđa položaj vozača, a uz to je sjedalo najbolje za brzo prebacivanje. Imaš osjećaj da si sjeo na pravog trkača i jednostavno te tjera da ga ganjaš, a glavna mu je mana nedostatak snage na niskim okretajima.



Natjecatelj na Moto Happeningu



Napeti kao puske. Ovi su motocikli uvijek spremni na žestoku akciju, no od civilnih se vozača prije svega očekuje samokontrola. Date li ovim motociklima da vode glavnu riječ, ubrzo će postati loši gospodari vaše sudbine





Na ovoj fotografiji to izgleda drugačije, no Yamaha je ove godine ispred Suzukija





**IZJAVE VOZAČA**

**Josip Drmeš**

**YAMAHA** - Apsolutno japansko osvježenje i uvjerljivi pobjednik na ovom testu. Poznato je da vozim Ducatije, a Yamaha im je svojim fenomenalnim razvijanjem snage jako bliska. Iako mi u prvom času



Bivši natjecatelj i prvak u klasi Superbike

položaj nije odgovarao jer je veliki pritisak na ruke, R1 oduševljava lakoćom kojom ulazi u zavoj. Kočnice su dobre, dok je zadnji amortizer malo mekan, no u cjelini je Yamaha apsolutni pobjednik.

**HONDA** - Iako su mi Suzuki i Honda vrlo blizu, na drugo mjesto ipak stavljam CBR. To je motocikl koji mi nekako najbolje ulazi u zavoj i najviše od svih mi dozvoljava da korigiram putanju. Ima pogonski agregat koji poslije Yamahe najbolje razvija snagu. Iako nije toliko žestoka kao, primjerice, Kawasaki, Honda je motocikl koji velikoj većini vozača omogućuje da ga najkvalitetnije i najbolje iskoriste, jednostavno zato jer se najlakše vozi.

**SUZUKI** - Suzuki je vrlo dobar motor, ali od njega sam svejedno možda očekivao malo više. Pojavile su se neke vibracije koje nisu poresudne, ali se ipak primijete, no zadnji amortizer je premekan, što je navidljivije kod naglog rušenja motora u zavoj kada motocikl zapliva. Prednja vilica je zato vrlo dobra, jednako kao i kočenje.

**KAWASAKI** - Motocikl koji ima takav položaj vozača da vas jednostavno tjera da ga vozite sportski. U niskim okretajima je jako slab, gotovo da stoji, no zato se lagano baca u nagib, lijepo prati liniju zavoja i - jednako kao i Honda - dopušta korekcije. Sve u svemu, nije mi se dopalo samo to što je trom i što hoće malo zamijesiti u zavoj.

**IZJAVE VOZAČA**

**Davor Barukčić**

**YAMAHA** - Ovaj me motocikl definitivno fascinirao već od trenutka paljenja i oslobađanja zvuka, sve do reagiranja na odvrtnje ručice gasa i položaja vozača. Za razliku od drugih motocikala, sjedi se dosta



Aktivni natjecatelj u brzinskom PH Superstock 600

visoko i to je nešto na što sam se brzo prilagodio. Zato mi je trebalo malo vremena da se naviknem na način rada motora - povremeno je na izlasku iz sporih zavoja bilo grubih reagiranja na dodavanje gasa. Iz nekih zavoja u 2. brzini izlazi puno odlučnije od ostalih, a iako je mekano podešena i povremeno nervozna, svejedno pruža najviše povjerenja u ovoj klasi. Kočnice su odlične, a težina se ne osjeti, tako da se vozi jako lagano, kao motocikl od 600 ccm.

**HONDA** - Čim sam sjeo na Hondu, odmah sam se prilagodio na nju kao da ju vozim svaki dan. Stvarno mi je odgovarala, lijepo se prebacuje u zavojima, zvuk ima odličan, a kočnica je dobra. Na pravcu sam ostale vozio samo do 4. brzine, dok sam na CBR morao mijenjati u 5. Nedostaje pokazivač trenutnog stupnja prijenosa.

**SUZUKI** - GSX-R i ZX-10 R su mi otprilike podjednaki. Suzuki me dosta umarao u vožnji, a najviše su trpjele ruke, iako je sjedalo najniže. Dosta je težak na prebacivanju, u zavoj ulazi mirno, a iako mu je kao i ostalima ovaj premekan, Suzuki mi je kada je postao nervozan pružao najveći otpor. Ima obilje snage i silovito ubrztava, a kočnica je vrhunska.

**KAWASAKI** - Iako sam se vrlo brzo priviknuo na ovaj motocikl, moram primijetiti da mi je Kawasaki malo širio putanju. Isto tako, kočnice su dosta bučne, kao da slijeće avion. Brzine se mijenjaju lako i u cjelini je to odličan motocikl, no svakako bi trebalo montirati bolji amortizer upravljača, budući se motor na izlasku iz zavoja redovito diže na zadnji kotač i onda ozbiljno zatrese upravljač.



Staza u Novom Marofu poslužila je kao odlična predigra za uzbuđenja koja su uslijedila na Hungaroringu



Specifično razvijanje snage, zavidna okretnost i ekstremni ustroj glavne su prednosti Yamahe na natjecateljskoj stazi



	Mislav Perkušić	Željko Puščenik	Josip Dimeš	Davor Barukčić	Krešimir Prašnički	Emil Kotvica	Ukupno bodova	Poretak
Yamaha	4	4	4	4	4	4	<b>20</b>	<b>1.</b>
Suzuki	2	2	2	2	3	2	<b>13</b>	<b>2.</b>
Kawasaki	3	3	1	2	2	1	<b>12</b>	<b>3.</b>
Honda	1	1	3	3	1	3	<b>12</b>	<b>4.</b>



u ovoj klasi dodjeljujemo i posebnu nagradu za inovativnost cijele koncepcije i uvođenje nekih novih vjetrova.

pozicije od drugog do četvrtog mjesta puno je teže rasporediti i tu su test vozači imali bitno podijeljena mišljenja. Na kraju srebrnu medalju ipak dodjeljujemo Suzukiju, koji je na stazi barem jednako brz kao i Honda ili Kawasaki, dok je u vožnji cestom ipak bitno udobniji i ugrađeniji. Brojka od 117.084 kn bi jednako kao i ona kod Yamahe mogla biti i nešto manja, no izgleda da je to cijena koju moramo platiti za ime visoke tehnologije i jačanja jena.

Dolaskom novih i nabrušenijih rivala Kawasaki i Hondi preostaje borba za najnižu stepenicu pobjedničkog postolja. Prošle godine je CBR 1000 RR bio bolje plasiran od ZX-10 R, no tada je i razlika u cijeni iznosila svega 5 tisuća kuna u korist Kawasaki. Preko zime su se stvari bitno promijenile. Kawasaki jeva "desetka" ostala je na prošlogodišnjoj razini, te kao takva sa istaknutih 99.205 kuna predstavlja apsolutni best-buy u ovoj klasi, dok se istovremeno model CBR-a 1000 RR iz 2009. ne uvozi u Hrvatsku. Hondin agregat možda jest bolji, no ipak nije toliko bolji

da bi mogao opravdati činjenicu da na našem tržištu možete kupiti samo prošlogodišnji model. Stavljamo stoga Ninju na treću poziciju, ostavljajući mogućnost da nekom od vas ta bronca bude, ako baš ne zlatnog (Yamaha je ipak predaleko odmakla), onda barem srebrnog sjaja.

Ono što je sasvim sigurno jest da vam posjedovanje bilo kojeg od ovih motocikala uz vrhunske vozne osobine pruža i ono osobno zadovoljstvo samopotvrđivanja koje proizlazi iz spoznaje da pod kakvom-takvom kontrolom držite motocikl koji u pogledu performansi nudi daleko više nego što to srce običnog konzumenta može apsolvirati. Iako se kao takvi mogu adekvatno iskoristiti samo na natjecateljskoj stazi, nijedan od ovih motocikala nije postao toliko ograničen u svojoj primjeni da ga ne bi bilo posebno zadovoljstvo bacati iz nagiba u nagib na otvorenoj cesti. Ipak, koristite ih razumno i vodite računa o tome da voziti bilo koje od ovih čudovišta na visokim okretajima u trajanju dužem od nekoliko sekundi znači nositi glavu u torbi. Opasnije od toga je samo igranje ruskog ruleta ili izvođenje bungee-jumpinga bez korištenja užeta. Opasnije, ali ne i slađe. ■

**IZJAVE VOZAČA**

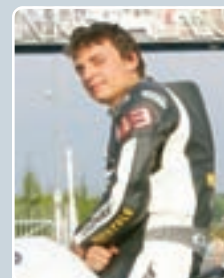
**Mislav Perkušić**

**YAMAHA** - Na R1 je po prvi puta ukomponirana japanska tehnologija s talijanskim razvijanjem snage. To znači da spremno vuče već od niskih okretaja, dok je upravljivost jednaka onoj u klasi 600. Bez obzira na to što je na vazi najteža, osjeća se bitan napredak, posebno po pitanju upravljivost. Po meni je pobjednik ovog testa.

**KAWASAKI** - ZX-10R me najviše iznenadio i zadovoljio je puno kriterija. Radi se o motociklu na kojeg se jednostavno sjedne i vozi. Položaj vozača je vrlo dobar, kočnice također i Kawasaki je u cjelini jako dobar motor, iako nema nekih izrazitih prednosti pred konkurencijom.

**SUZUKI** - Novi GSX-R mi je nekako najviše podbacio i očekivao sam više s obzirom na njegovu dominaciju ovom klasom proteklih godina. Upravljivost mu nije na visokoj razini kada je riječ o uporabi na stazi: širi putanju i traži veći angažman vozača. Nešto je teži za prebacivanja i nije da svatko može sjesti na njega i odmah ga brzo voziti.

**HONDA** - Iako ima potencijala, Honda mi je na ovom testu zadnja. Ima čudnu spojku koja kod stavljanja u nižu brzinu otpušta tek na samom kraju, a tu su i po mom mišljenju relativno loše kočnice. Na izlasku iz sporih zavoja pogonski agregat je previše suspregnut i nema one fluidnosti kod otvaranja gasa kakvu nalazimo kod Yamahe.



Aktivni natjecatelj u brzinskom PH Superstock 600



**IZJAVE VOZAČA**



Urednik Moto Pulsa

**Željko Pušćenik**

Dugo sam se dvoumio da li da dam bodovnu prednost pobjedniku po pitanju agregata ili prema položaju tijela i ciklistici. Moram spomenuti da su svi motori na ovom testu sām vrh onoga što današnja tehnologija može ponuditi u serijskoj izvedbi. Ipak, svaki od njih može se dodatno poboljšati u nekim segmentima.

**YAMAHA** - Kako sam ljubitelj nove tehnologije i elektronike, prednost ovaj puta dajem fantastičnom agregatu nove R1. Jedinstven je po mnogočemu, počevši od zvuka, preko načina razvijanja snage do impresivnih međuubrzanja. Karakteran u svakom pogledu. Iako nema impresivne podatke izmjerene na mjernom stolu, R1 ubrzava najjače od svih i to tamo gdje vam je najpotrebnije - na srednjim okretajima. Stoga je R1 u svakoj situaciji najspremnija za strelovita ispućavanja iz zavoja, a da se pritom ne diže na stražnji kotač. Silovito grabi naprijed bez stresa za vozača, koji ostaje miran i koncentriran za sljedeći zavoj. Tim međuubrzanjima svakako pogoduje njegov trkaći mjenjač. Prva brzina je najduža od konkurencije, dok su sljedeće približene, tako da se nizaju brzo i tečno, te su svakako

najveća podrška agregatu. Stoga je R1 najviše potrošila stražnju gumu. Sreća da je tu bila najnovija Metzeler Racetec Interact guma, jer one koje Yamaha isporučuje serijski klize otpočeka te bi s njima R1 bila zadnja na testu. Vibracija, začudo, ima najmanje od sve četverocilindrične konkurencije, unatoč nepravilnom paljenju. Različiti modovi mapa paljenja rade primjetno i jedino na R1 imaju smisla, za razliku od konkurencije. Što se tiče ciklistike, ona je vrlo mekano podešena te se nova R1 vozi kao R6. Ima i nedostataka, a to je prije svega mekan ovjes, naročito stražnji amortizer, koji zna zamijesti, osobito kada je zagrijan. Spremnik goriva je vrlo mali i odsječen, pa mi ne daje čvrst oslonac kao na ZX10R-u i GSX-R-u. Osim spomenutog "miješanja" na otvaranju gasa radi mekanog amortizera, R1 jako ponire i na silovitom kočenju. Nadalje, položaj suvozača je diskriminirajući. Unatoč svemu zaslužuje prvo mjesto.

**KAWASAKI** - Kawasaki je moj stari znanac koji ima po mom mišljenju najbolji položaj tijela i odmah vas tjera da vozite brže. Jednostavno, sve je na svom mjestu. Kočnice su mu odlične, iako bučne, ovjes čvrst i za teže vozače. Ne širi putanju i dopušta korekcije. Najveća mana mu je manjak snage na srednjim okretajima, no zamjenskim ispušnim sustavom Kawasaki dobiva najviše i tada je najjači. No, ni tada u srednjim okretajima nije spreman kao R1. Ponekad se javljaju sitne vibracije na osloncima nogu. Prošle godine sam stavio Hondu ispred Kawasaki, ali na ovoj stazi, gdje se vozi Formula 1 i na ovim gumama (lani smo imali Dunlop) dao bih prednost ZX10R. Osim toga, cijenom je definitivno best buy na tržištu.

**SUZUKI** - Novi GSX-R također ima odličan položaj tijela kao i Kawasaki i najslabiji je njemu. Baš kao i on ima manjak snage na srednjim okretajima i sitne vibracije agregata. Kao i ostali vozači, očekivao sam više od njega. Nije baš najlakši na prebacivanjima. Prošle godine na Grobniku njegov predhodnik mi je bio najbolji, no ovdje ove godine nije toliko uvjerljiv. Ima slabiji agregat od CBR-a, ali bolji položaj tijela i kočnice. Dajem mu prednost i zato jer je nov model svježeg dizajna. Osim toga, prednja vilica daje određenu čvrstinu prednjem kraju na ulascima u zavoj i na kočenju. Vjerujem da bi bolje prošao na Grobniku, gdje ga možemo držati na višim okretajima, odnosno tamo gdje je konkretniji.

**HONDA** - CBR stavljam na zadnje mjesto samo zato što netko mora i tu biti, a ne zato što je to loš motor. Prošle godine u Moto Pulsu se popeo na drugu stepenicu. CBR je vrhunski motocikl i izuzetno je lagan za voziti, po tom pitanju odmah iza Yamaha. Snage na srednjim okretajima ima dovoljno i tu je ispred Kawasaki i Suzukija. Ono što me smeta je položaj vozača uvjetovan malim gabaritima nekih dijelova i vrlo loš osjećaj spojke. I prednja kočnica je najslabija od konkurenata i ne ulijeva mi povjerenje. CBR najmanje budi emocije u vožnji i ne tjera vas da vozite brže. S njim lagano možete kružiti gradom, što će se najviše svidjeti umjerenijim vozačima. Spomenuo bih još jednu manu CBR-a 1000 RR ove godine, a ta je da se u Hrvatskoj ne može kupiti model 2009. s novim bojama niti s ABS-om, već samo stari model koji je uvozniku ostao na lageru.

**TEST GUMA METZELER RACETEC INTERACT**



Iako vidno potrošena, stražnja je Metzelerova guma još uvijek imala prilično dobru hvatljivost

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**

Metzeler Racetec Interact nova je natjecateljska guma ovog proizvođača i mijenja dosadašnji Racetec koji je na tržištu već nekoliko godina. U vrijeme njegovog predstavljanja 2004. godine, svijetu je predstavljen kao guma gotovo identična tadašnjoj verziji Pirellijeve Supercorse, koja je tada bila vrlo raširena na našem tržištu. Međutim, razvoj stalno novih generacija motocikala sa sve većom snagom, koji je pratila i sve bogatija ponuda konkurentskih gumarskih proizvođača polako je potisnula Racetec na začelje popisa poželjnih guma za natjecateljske potrebe. I dok na ostalim stazama širom Europe to i nije bilo tako jako izraženo, na našem Grobniku je zbog specifične grube konfiguracije

asfalta Dunlop vrlo brzo preuzeo primat.

No sada se Metzeler odlučio uhvatiti u koštac s konkurencijom i nakon dugo vremena napokon je predstavio gumu koja će zamijeniti nekad vrlo popularni originalni Racetec. Glavni cilj prilikom razvoja novog Racetec Interacta bilo je prije svega konstruiranje guma koje će omogućiti znatno brža prolazna vremena po krugu, no Metzelerovim inženjerima je također bilo vrlo važno da ta guma bude i trajna, što omogućava postizanje brzih prolaznih vremena tijekom cijele utrke, to jest puno konstantnije performanse guma od početka do kraja utrke.

Već i sam dizajn utora na gumi omogućava vozaču linearnije spuštanje u zavoj te smanjuje utjecaj utora na ponašanje guma na stazi, istodob-

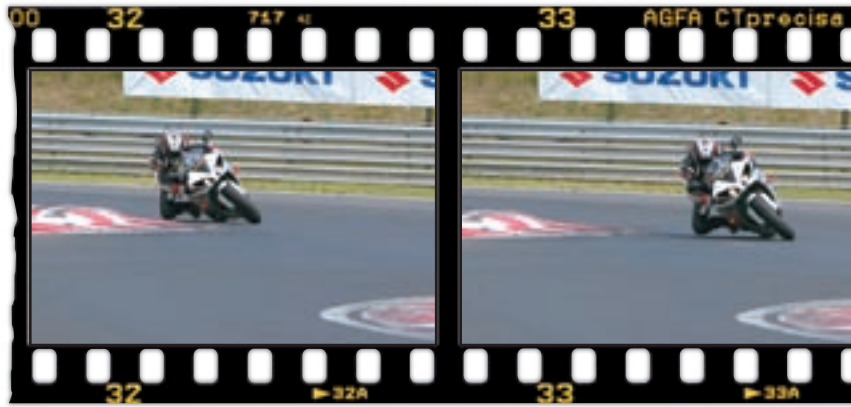
**USPOREDNI TESTOVI**

**Konkurencija šareno**

Pogledajmo kako su prošli ovi konkurenti u stranim listovima. U najtražnijem talijanskom časopisu Motociclismo pobjedio je Kawasaki, najtražnijem engleskom MCN-u pobjedila je Yamaha, španjolskom Motociclismu Suzuki, njemačkom PS-u i Motorradu na stazi Suzuki. Zanimljivo da nitko od njih Hondu na stazi nije ocijenio kao najbolju, a samo su je neki pregla-

savanjem s čudnim kategorijama za sportske motocikle dobili kao krajnjeg ukupnog pobjednika.

Dakle, vrlo šareno mišljenje u svijetu ove godine uvjetovano je različitim stazama i subjektivnim dojmovima test vozača. Čak su se neki časopisi odvažili testirati različite motocikle na različitim gumama, što je po nama korak unazad i ne stavlja ih u isti položaj. (Zp) ■





Iako zbog specifične konfiguracije grobničkog asfalta preferiramo Dunlopove gume, katkad nije loše napraviti mali odmak i tu i tamo probati nešto drugo. Stoga smo ovaj put naš test odlučili napraviti na novim Metzeler Interact gumama, nasljednicama već dobro poznatog Raceteca koji je na tržištu prisutan od 2004. godine

# Lakše do brzine



K3, koja je namijenjena upotrebi na stazi i na cesti.

Za potrebe našeg testa odabrali smo gume u dimenzijama 120/70-17 naprijed, te 190/55-17 za stražnje kotače. Prema preporuci proizvođača uzeli smo smjesu K1 za obje gume te smo ih napumpali na preporučene pritiske od 2,1 bara za prednju, te 1,8 bara za stražnju.

Prije odlaska u Hungaroring naše smo testne Racetec Interact gume iskušali i na običnim prometnicama, gdje su nas vrlo ugodno iznenadile brzinom zagrijavanja te zavidno dobrom hvatljivošću i preciznošću. Ne samo to, nego su zbog njihove male težine i motocikli postali upravljiviji i lakši na prebacivanju iz zavoja u zavoj. Doduše, dosadašnja iskustva su nam govorila da se guma koja se brzo zagrije ne cesti i odmah pokazuje izvrsna vozna svojstva obično jednako tako brzo potroši na stazi, gdje su uvjeti vožnje kudikamo ekstremniji. Stoga smo prije izlaska na Hungaroring imali pomalo rezervirano mišljenje o našim testnim gumama.

no smanjujući njihovo pregrijavanje. Novi postupak namatanja s 0° čeličnim pojasom povećava otpor na stres, dok je istodobno guma na rubovima fleksibilnija te tako većom površinom naliježe na podlogu, što povećava hvatljivost i preciznost.

Metzeler Racetec Interact dostupna je u četiri smjese: K0, K1, K2 i K3. Smjesa K0 je najmekša i preporuča se za upotrebu na srednje visokim i visokim temperaturama te na stazama s glatkom ili srednje grubom podlogom. Smjesa K1 predstavlja srednju tvrdoću i njezina je upotreba moguća na svim temperaturama i svim tipovima staza. Za razliku od nje, K2 je najtvrdra dostupna natjecateljska smjesa, a namijenjena je upotrebi na srednje visokim, odnosno niskim temperaturama te na stazama s grubom konfiguracijom asfalta. Postoji još i smjesa

Srećom, vrlo brzo se pokazalo da je naša zabrinutost bila uglavnom bez pravog razloga. Nove Racetec Interact gume u mnogočemu su nadišle naša očekivanja na mađarskoj stazi. Ovo osobito vrijedi za prednju gumu, koja je na svim testnim motociklima tijekom cijeloga dana uzorno pratila putanje koje su joj zadavali naši testni vozači i ni u najvećim nagibima nije pokazivala ni najmanje znakove popuštanja. Trošila se pravilno i ravnomjerno, a čak i nakon cjelodnevnog maltretiranja još uvijek je bila u vrlo dobrom stanju. Tako dobrom da bismo bez ustručavanja proveli na njoj još barem pola dana na stazi.

Sa stražnjom gumom je priča bila malo drukčija, a dobrim je dijelom ovisila i o motociklu na koji je bila montirana. U prijedodnevnom terminu izlaska na stazu na sva četiri motocikla gume su se ponašale uzorno, s time da bi nakon nekoliko krugova oštre vožnje počele lagano popuštati. Nije se radilo o trošenju, već jednostavno o svojstvu gume koja kada dođe do određene temperature počinje malo 'raditi'. Isprva je djelovalo malo zabrinjavajuće, no ubrzo nam je postalo jasno da možemo nastaviti vožnju jednakom brzinom, bez ikakvih posljedica. U prvim poslijepodnevnom izlascima na stazu primijetili smo da Yamaha i Suzuki nisu baš nježni s potrošnjom, dok su za razliku od njih Metzelerke puno lakše izlazile na kraj s Kawasakičevim

i Hondinim razvijanjem snage. No najzanimljivije od svega bilo je da je najveći potrošač guma na testu bila Yamaha, od koje smo baš očekivali da će zbog karakterističnog agregata biti najnježnija prema stražnjoj gumi. Usprkos tome, bez obzira na već vidljive 'žljebove' koji su se pojavili na dijelu gume na kojem se najviše otvara gas, Yamahom smo i dalje mogli ubrzavati bez straha, a Metzelerke su još uvijek 'grizle' kao da smo ih tek montirali.

Za razliku od nje, na Suzukiju je guma polako počela pokazivati znake umora, pa smo morali malo popustiti s otvaranjem gasa. Pred kraj dana su i Kawasaki i Honda počeli 'mijesiti' malo više nego što bismo voljeli, no s obzirom na razinu maltretiranja kojoj smo ih podvrgli, ništa drugo nismo mogli ni očekivati.

Možda bismo uspjeli iscijediti još koji kilometar iz njih da smo stražnju gumu uzeli u tvrdj smjesi, no pitanje je kakvu bismo onda hvatljivost imali tijekom cijeloga testa. No sve u svemu, ne možemo biti nezadovoljni postignutim jer cjelodnevnu vožnju današnjih sportskih tisućica teško podnosi i svemoćni Dunlop. ■





**MJERENJA SNAGE, TEŽINE I POTROŠNJE**

Snagu smo izmjerili na ispitnom stolu u tvrtki Motori Crigić u Velikoj Gorici, gdje i sami možete provjeriti performanse svog motocikla. Broj telefona 01/6221 678



Precizna vaga pokazala je da Yamaha broji najviše kilograma

IZMJERENI PODACI	HONDA CBR 1000 RR	KAWASAKI ZX-10R	SUZUKI GSX-R 1000	YAMAHA YZF-R1
Ukupna težina (kg)	204	208	210	218
Raspodjela težine naprijed/natrag (kg)	108 + 96	106 + 102	108 + 102	114 + 104
Maks. snaga (KS pri okr/min)	171,9 - 11.790	172,0 - 12.000	170,7 - 11.700	168,1 - 12.600
Maks. okretni moment (Nm - okr/min)	114,7 - 8.500	110,8 - 10.000	109,8 - 10.200	110,8 - 9.100
Potrošnja cesta + staza (l/100 km)	8,8	9,3	9,1	10,5

# U laži su kratke noge

Mjerenja snage i težine prošle su godine pokazala da Honda deklarira najtočnije podatke, a to se potvrdilo i ovaj put. Prvi dio ispitivanja mjerljivih

moćnosti ovih motocikala odnosio se na mjerenje vrijednosti snage i okretnog momenta i tu je Honda u sasvim blagoj prednosti pred ostalim proizvođačima, iako u tehničkim podacima deklarira najmanju snagu. Dakle, ispitni stol je pokazao da umjesto deklariranih 177 KS pri 12.000 okr/min i 112 Nm pri 8.500 okr/min CBR razvija 171,9 KS pri 11.790 okr/min, te 114,7 Nm pri 8.500 okr/min.

To je vrlo malo odstupanje, posebno ako uzmemo u obzir da isto toliku snagu, samo pri 12.000 okr/min, razvija i Kawasaki ZX-10R, za kojeg se deklarira da posjeduje čak 188 KS, doduše, ne na kotaču kako smo mi mjerili, već na koljenastom vratilu. Suzukiju smo

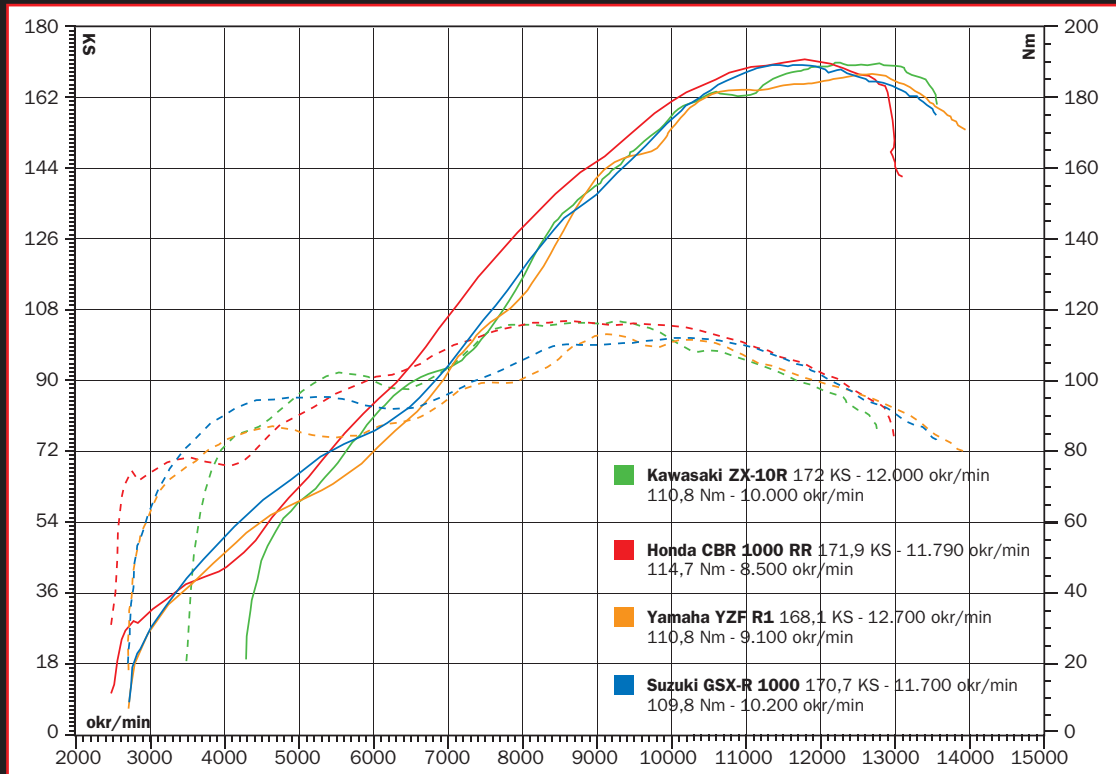
izmjerili tek neznatno lošijih 170,7 KS pri 11.700 okr/min uz 109,8 Nm pri 10.200 okr/min, dok je začelje pripalo Yamahi koja je oslobodila 168,1 KS pri 12.600 okr/min uz 110,8 Nm pri relativno niskih 9.100 okr/min.

Ipak, apsolutne su brojke mamac za široke narodne mase, dok će stručno oko prije svega zanimati krivulja snage. I tu najbolje stoji Honda, koja se u odnosu na svoje konkurente u u gotovo cijelom svom rasponu odlikuje nešto punijom i ravnijom krivuljom kako snage, tako i okretnog momenta. Drugo mjesto pripada Suzukiju, iako ga Yamaha svojom krivuljom cijelo vrijeme prati u stopu, te ga čak i nakratko presteže u rasponu od 8.500 do 9.500 okr/min.

Ako vam pritom nije jasno kako je moguće da je na našem testu upravo Yamaha pokazivala najodlučniji odgovor na okretanje ručice gasa, uzmite u obzir da je odnosu na prošlogodišnji model bitno skraćen završni prijenos, što je samo jedan od razloga da je motocikl i više nego primjetno živnuo. Kawasaki osvaja svojim razvijanjem snage iznad 10.000 okr/min, no ispod toga je previše kolebanja, tako da je tu apsolutni fenjeraš.





Mjerenje težine ponovo najviše zadovoljstva donosi vlasnicima Honde, budući njihov motocikl sa svim tekućinama broji 204 kg. Kawasaki ima 208, Suzuki 210 kg, dok je na začelju Yamaha sa čak 218 kg. Ironija je u tome da baš Yamaha u vožnji ostavlja dojam najokretnijeg motocikla, a treba primijetiti i to da je kod nje, slično kao i kod Honde, raspodjela težine naglašeno u korist prednjeg kraja.

Za kraj, dolazi izmjerena potrošnja, kao kategorija u kojoj Honda ponovo pokazuje premoć. S obzirom na način eksploatacije, potrošnja od 8,5 l/100 km nam se doista čini vrlo umjerenom, a nisu loši ni rezultati Suzukija, koji se zadovoljio s 9,1 l/100 km ili pak Kawasakija, koji je u isto vrijeme i na istom putu u prosjeku popio 9,3 l. Yamahina potrošnja od 10,5 l/100 km izgleda dosta neumjereno, no treba voditi računa da smo tijekom zajedničkog mjerenja potrošnje veliku većinu vremena odradili na natjecateljskoj stazi. Na normalnoj cesti i u malo smirenijem ritmu Yamahi je za prijedjenih 100 km dostajalo i 8,3 litara oktanskog napitka. ■



Svi motocikli su bili opremljeni istim Metzelerovim gumama, kako kod mjerenja snage ne bi došlo do većih odstupanja



				
	<b>HONDA CBR 1000 RR</b>	<b>KAWASAKI ZX-10R</b>	<b>SUZUKI GSX-R 1000</b>	<b>YAMAHA YZF-R1</b>
<b>MOTOR I PRIJENOS</b>				
Tip agregata	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni
Promjer x hod (mm)	76 x 55,1	76 x 55	74,5 x 57,3	78 x 52,2
Zapremina (ccm)	999	998	999	998
Kompresija	12,3:1	12,9:1	12,8:1	12,7:1
Tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru, varijabilni sustav usisa
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Promjer leptirastih tijela (mm)	46	43	44	45
Maksimalna snaga KS (kW)-o./min.	178 (131) - 12.000	188 (138) - 12.500 (s Ram Air-om 200 (147) -12.500)	185 (136) - 12.000	182 (133,9) - 12.500
Maksimalni okretni moment Nm (kgm) -o./min.	112 (11,4) - 8.500	113 (11,7) - 8.700	n.d.	115,5 (11,8) - 10.000
Spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Broj brzina	6	6	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>				
Okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
Predtrag	96,3 mm	110 mm	98,3 mm	102 mm
Kut upravljača	23° 18'	25,5°	23,8°	24°
Prednji ovjes	upside-down s cijevima promjera 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima promjera 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima promjera 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima promjera 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje
Hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	125 mm	120 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	monoamortizer, podesiva spora i brza kompresija, povrat i predopterećenje	monoamortizer, podesiva spora i brza kompresija, povrat i predopterećenje	monoamortizer, podesiva spora i brza kompresija, povrat i predopterećenje
Hod stražnjeg ovjesa	135 mm	125 mm	130 mm	120 mm
Prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 6 klipića
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm i kliješta s 1 klipićem	disk promjera 220 mm i kliješta s 1 klipićem	disk promjera 220 mm i 1 klipić	disk promjera 220 mm i 1 klipić
Guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
Guma stražnja	190/50-17	190/55-17	190/50-17	190/55-17
<b>DIMENZIJE</b>				
Međuosovinski razmak	1.410 mm	1.415 mm	1.405 mm	1.415 mm
Duljina	2.080 mm	2.110 mm	2.045 mm	2.070 mm
Širina	685 mm	710 mm	710 mm	715 mm
Visina	1.130 mm	1.135 mm	1.130 mm	1.130 mm
Visina sjedala	820 mm	830 mm	810 mm	835 mm
Spremnik goriva	17,7 l	17 l	17,5 l	18 l
Težina - suha	n.d.	179 kg	n.d.	n.d.
Težina - sa svim tekućinama	199 kg (105 + 94 kg) / ABS 210 kg (109 + 101)	n.d.	203 kg	206 kg
Boje	plava, crna, bijela-plava-crvena (HRC), Repsol replika	zelena, crna	plava-bijela, crna	bijela, plava, crna
<b>CIJENA</b>	<b>ne uvozi se u RH</b>	<b>99.205 kn</b>	<b>117.084 kn</b>	<b>115.900 kn</b>
<b>PREDNOSTI</b>	težina, razvijanje snage, okretnost	cijena, snaga, ciklistika, zaštita od vjetrova	prednja vilica, snaga, udobnost, kočnice, klizna spojka	okretnost, razvijanje snage, ciklistika, inovativna koncepcija
<b>NEDOSTACI</b>	cijena, nemirna na kočenju, opterećenje ruku	razvijanje snage na niskim okretajima	zadnji amortizer, okretnost	potrošnja, grijanje sjedala, smještaj suvozača



Kawasaki i Suzuki se ovaj put nisu domogli naslova, ali nisu ni razočarali