

Kako se to ponaša u praksi provjerili smo na Grobničkoj pisti. Agregat se kudikamo lakše vrti i brže dolazi do okretaja. Razlika se najviše osjeti na srednjim okretajima



"Must have" proizvod

Isprobali smo koliko daje snage najnoviji Suzukijev GSX-R 1000 sa Akrapovič ispušnim sustavom i je li nadmašio vrijednosti Kawasaki kao dosadašnjeg rekordera. Sa dobivenih 11,8 KS više na kotaču poravnao je njihov rezultat i potpuno izravnao krivulju na srednjim i niskim okretajima. No već pri pogledu na završnu obradu dao nam je do znanja da je to proizvod kakvog moramo imati

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK
FOTO: MARKO GUZINA,
ŽELJKO PUŠČENIK

Tvrтка koja je prva ponudila "drugačije" ispušne sustave i oslobodila nas jednoulja u njihovoj proizvodnji svakako je slovenska tvrtka Akrapovič. Još prije nekoliko godina uveli su inovativni dizajn heksagonalnih prigušivača, a već danas nam predstavljaju konusne prigušivače s heksagonalnim završkom.

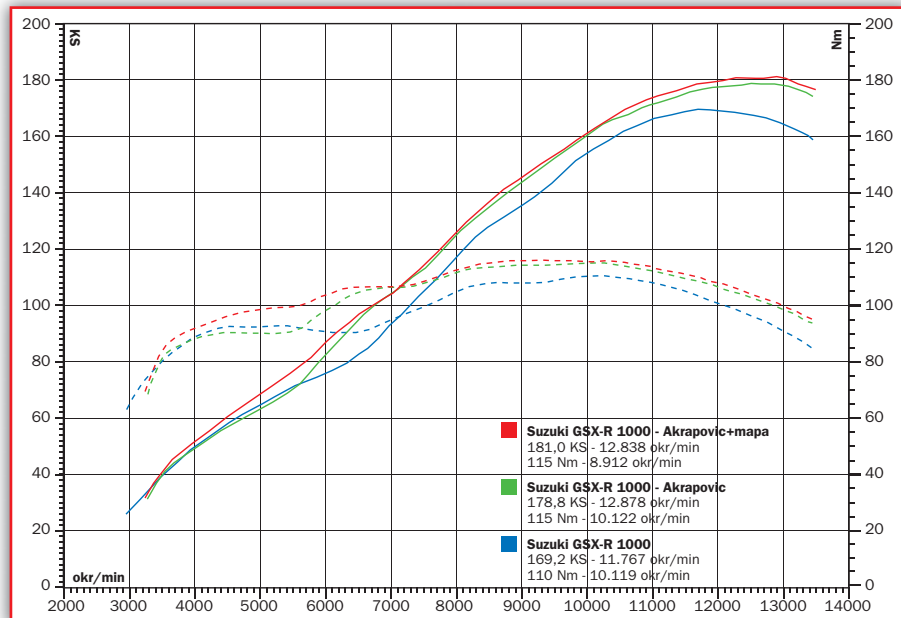
njegovih stručnjaka za napretkom i pronalaženjem novih materijala i tehnologija izrade. Tako je Akrapovič prva tvrtka koja je cijevi počela savijati vodom, primjenom tehnologije koja je nazvana hydroforming. To je omogućilo oblikovanje cijevi onako kako je dizajner nacrtao na kompjuteru.

Perfekcionizam do detalja

Jedan takav najsuvremeniji proizvod ove tvrtke testirali smo prošle godine na Kawasaki modelu ZX10R, a sada i na Suzuki GSX-R 1000. I ovaj proizvod karakterizira vrhunska završna obrada, počevši od svih varova cijevi do heksagonalnog prigušivača. Ako pogledamo krivulje koje deklarira tvornica Akrapovič, otkrit ćemo da ona za Suzuki i Kawasaki daje najviše odmak od originalnog sustava te potpuno "pegla" karakteristične rupe na srednjim okretajima. Na modelima Yamaha i Honda taj dobitak je kudikamo manji. Da stvar bude interesantnija, s Akrapovičevim sustavima izmjerili smo identičnu maksimalnu snagu na modelima ZX10R i GSX-R 1000.

Naša mjerenja

Najprije smo izmjerili snagu serijskog modela i ona je iznosila 169,2 KS pri 11.767 okr/min na kotaču,





Snagu smo mjerili u velikogoričkoj tvrtci Motori Grigić (tel.01/6221678). Mjerili smo je u svakoj fazi dorade

što je 1,5 KS manje nego mjesec dana prije, kada smo na istom stolu mjerili usporedni test 1000. To odstupanje je u granicama tolerancije. Tolerancija obuhvaća promjenu temperature, tlaka zraka, vlažnosti itd. Nakon hlađenja agregata tijekom 20-tak minuta zamijenili smo kompletan serijski ispušni sustav sustavom Akrapović te ga ponovno stavili na mjerni stol. Instrument je sada pokazao 178,8 KS na istim okretajima, što je povećanje za točno 9,6 KS. Osim toga, mjerni stroj je pokazao i povećanje okretnog momenta za 0,5 kgm. Kako Suzuki jedini od japanske konkurencije nudi podešavanje parametara na serijskoj elektronici za plus minus 10 posto, povećali smo moguće parametre za 5 posto, što je dalo optimum. Pokušali smo i sa 10 postotnim povećanjem,

ali je rezultat bio slabiji. S tim podešavanjem dobili smo dodatne 2,2 KS, s kojima smo bili i više nego zadovoljni. No tim finim podešavanjem najviše smo dobili na niskim okretajima, između 4.000 i 5.000, koje koristimo jedino u gradu.

Konačno ravna

S dobivenim rezultatima možemo biti i više nego zadovoljni. Iako nismo dobili povećanje od 12,7 KS kao na Kawasakijevim ZX-10R, i ovih 11,8 viška je hvalevrijedan rezultat koji govori u prilog isplativosti kupnje ovog sustava.

Kada rezimiramo podatke sa krivulje, uvidamo da smo konačno izgubili onu rupu između 5.000 i 7.000 okretaja kod serijskog modela, a tu smo dobili i najveće povećanje snage. Upravo su ti okretaji najuškopljeniji kod svih proizvođača, jer se ovdje mjeri buka za homologaciju (na pola vrijednosti maksimalnih okretaja, što je kod ovog modela 12.000 okr/min). No krivulja okretnog momenta ima veće vrijednosti u cijelom svom rasponu. Osim toga krivulja se sa ugrađenim Akrapovićem sporije spušta nakon postizanja maksimalne snage, što nikako nije zanemariv podatak. Snagu nismo mjerili s umetnutim dB killerom kao prošle godine kod Kawasaki, kada je stol izmjerio 2,6 KS manje. ■

Suzuki jedini dopušta promjene parametara na serijskoj elektronici GSX-R 1000 za plus ili minus 10 posto bez ikakvih dodataka



Akrapović nudi čak 7 opcija svojih sustava za Suzuki GSX-R 1000 K9. To su 4 slip-on varijante, gdje se mijenja samo top te 3 kompletna ispušna sustava

7 opcija za K9



TOPOVI	Serijski	Twin (Streetlegal)	Conical Twin (StreetLegal)	Megaphone Twin (Open)	Single (Open)
KS	168,1 - 11.900	170,6 - 11.770	170,6 - 11.770	170,5 - 11.880	170,6 - 11.770
kg	5,99	3,09	3,5	1,17	2,04
dB	96	96	96	101,9	99,3

TOPOVI

Akrapović nudi ispušne topove "Street legal" i "Open". S modelima Street legal možete proći tehnički pregled u svrhu registracije za cestovni promet (samo u slučaju kada umetnete "db killer", odnosno dodatnu cjevčicu na izlaz iz topa, koja znatno snižava buku mjerenu u decibelima), a oni ne podrazumijevaju odstranjenje lonca ispod motocikla koji sadrži katalizator. Maksimalna snaga koju tvrtka Akrapović deklarira mjerena je bez umetnutog dB killera. Topovi Open daju razumljivo mnogo više okretnog momenta i snage od onih Street legal, ali ćete morati imati vezu na tehničkom pregledu, ili za te potrebe vratiti originalni ispušni top kada budete poželjeli produžiti registraciju.

Od topova (Slip-on) u ponudi su dva Street legal modela, jedan s koničnim titan prigušivačima, a drugi s klasičnim heksagonalnim prigušivačima u verzijama titan i karbon. Ni jedan od ovih modela ne odstranjuje lonac ispod motora u kojem je smješten katalizator. Unatoč tome "pegla" rupu pri 6.000 okretaja i povećavaju okretni moment čitavom dužinom krivulje, a da istovremeno buka na mjernom području (pola od maksimalnih vrijednosti, a to je 6.000 okr/min) ne bude povišena.

Od topova Open varijante Akrapović nudi jednu potpuno novu Megaphone varijantu s dva prigušivača te jednu novu verziju samo s jednim heksagonalnim prigušivačem. Zanimljivo je da je varijanta Megaphone upola lakša od Single varijante sa samo jednim prigušivačem, iako ih Megaphone ima dva. Još je zanimljivije da jedino Akrapovića varijanta Megaphone ne "pegla" veliku rupu između 5.000 i 7.000 okr/min. Megaphone daje najmanje snage i ima najlošiju krivulju u ponudi Akrapovića, koja je gotovo identična originalu, a istovremeno proizvodi najveću buku od svih, veću čak i od kompletnih ispušnih sustava bez katalizatora. Očito je namijenjen za cafe racere i prerade. Daleko najbolju krivulju ima varijanta Single, koja jedina od Slip-on modela podrazumijeva odstranjivanje lonca ispod motora s katalizatorom. Najveća se razlika vidi na srednjim okretajima, gdje je Single bez premca, no nije 'Street legal', odnosno zakonski dopuštena, radi strogih normi o buci i ispušnim plinovima.



KOMPL. SUSTAVI	Serijski	Twin (Open)	Conical Twin (Open)	Single (Open)
KS	168,1-11.900	178,3-12.360	178,3-12.360	177,9-12.500
kg	12,7	5,24	5,59	3,92
dB	96	99,6	101,6	100,2

KOMPLETNI SUSTAVI

Osim ovog kompletnog sustava "Racing & Evolution Twin" na testu, tvrtka Akrapović nudi i jedan vrlo sličan, koji se razlikuje po prigušivačima koji konusno mijenjaju vanjsku dimenziju. S obzirom da im je unutrašnjost identična, nisu se promijenili niti podaci. Razlika je u težini i buci, jer Conical ima mnogo uži prigušivač.

Od ove godine Akrapović nudi i Single kompletni ispušni sustav sa samo jednim prigušivačem. On znatno štedi na težini, no daje i neznatno manje vršne snage. Svi ovi sustavi zadovoljavaju norme o buci na utrka.