

usporedni test

NATJECATELJSKE GUME

- **Bridgestone** BT 003 Pro
- **Dunlop** Sportmax GP D211
- **Metzeler** Racetec Interact
- **Michelin** Power One
- **Pirelli** Diablo Supercorsa

Grobnik nam je još jednom poslužio kao testni poligon, ali ovaj put ne za motocikle, nego za jednu od najvažnijih komponenti koja se na njima može naći - gume. Sve natjecateljske gume koje se trenutačno mogu naći na hrvatskom tržištu našle su se i na našem velikom usporednom testu. Nakon iscrpnog dvodnevnog testiranja sam se po sebi nameće zaključak da vrlo grubi grobnički asfalt više nije nerješiva enigma ni za jednog proizvođača



Crno zlato

TEKST: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI, SAŠA KRANJEC**
 FOTO: **MARKO GUZINA, KREŠIMIR PRŠA**

V eć se dugi niz godina bavimo ovim poslom i veliki broj sportskih motocikala koji su u tom razdoblju prošli kroz našu redakciju testirali smo na Grobniku. Radi se o jedinoj pravoj hrvatskoj natjecateljskoj stazi, s iznimno brzom konfiguracijom zavoja, tehnički vrlo zahtjevnom, a na mnogim mjestima i izuzetno opasnom zbog ne baš najsretnije riješenih izletnih zona. Većina današnjih europskih i svjetskih staza uglavnom su čista suprotnost Grobniku i iako su mnoge od njih zapravo izgrađene i puno ranije, s godinama su mijenjale svoje konfiguracije ugradnjom raznoraznih šikana

i sve sporijih zavoja, a sve s ciljem umanjivanja opasnosti od teških ozljeda u slučaju padova. Uz to gotovo sve svjetske natjecateljske staze periodički svakih nekoliko godina bivaju presvučene novim asfaltom - dijelom kako bi se uklonila oštećenja na podlozi, ali i zbog samoga napretka tehnologije gradnje, koja omogućava ugradnju finije podloge za postizanje što bolje hvatljivosti guma bez njihovog povećanog trošenja. S druge strane, naš je Grobnik tijekom godina dobivao samo proširene i bolje uređene izletne zone, dok je podloga kojom je presvučena ostala ista kakva je bila i kada je staza izgrađena davne 1978. godine. I iako je zbog toga zadržao svojevrsni šarm prošlih vremena kakav se više ne može naći na gotovo sterilno

uređenim europskim trkalištima, Grobnikov grubi asfalt u proteklih se nekoliko godina pokazao kao veliki nedostatak ove staze, iz jednostavnog razloga što naprosto 'ždere' gotovo sve gume koje se usude kročiti na njegovu površinu.

Jedini proizvođač koji je sve vrijeme imao proizvod koji se bio u stanju nositi s tom Grobnikovom grubom podlogom u novije vrijeme bio je Dunlop i stoga smo ga mi često koristili za potrebe naših testova na ovoj stazi. No i ostali proizvođači guma unazad proteklih nekoliko godina znatno su unaprijedili svoje gume i mi smo se više puta imali prilike osvjedočiti o kvaliteti njihovih proizvoda na raznim trkalištima širom Europe i svijeta. Stoga smo si u redakciji postavili pitanje kako bi se ostali



Prošlogodišnji prvak Hrvatske u klasi Stock Sport 1000 Saša Kranjec bio nam je od iznimno velike važnosti prilikom izvođenja ovog usporednog testa



proizvođači snašli na Grobniku sa svojim najnovijim natjecateljskim proizvodima. I tako smo kontaktirali sve zastupnike i za potrebe našega testa okupili kremu njihovih proizvoda. Bridgestone nam je ustupio svoje natjecateljske gume BT 003 Pro, Dunlop se tu našao kao referentna točka sa svojim ultra ljepljivim, ali i ultra skupim D211 GP, Metzeler se na testu našao s nedavno predstavljanim Racetec Interactom, a svog novog konja za utrku Michelin je dostavio u obliku svoje nove Power One gume. I za kraj je tu i Pirelli s Diablo Supercorsom, gumom koja se vozi na Svjetskom SBK prvenstvu u klasama Supersport i Superstock.

Test smo organizirali i odradili u suradnji s portalom motori.hr, a za vrlo detaljne podatke koje smo na kraju cijele balade dobili od velike nam je pomoći bio i čovjek koji stoji iza tog portala, prošlogodišnji prvak Hrvatske u klasi Stock Sport 1000, Saša Kranjec, koji je za potrebe testa iznio svoje subjektivne vozačke dojmove o ponašanju guma. Gume smo montirali na njegov natjecateljski Suzuki GSX-R 1000, koji je za jedan ovakav pothvat zanimljiv iz dva razloga: prvi je taj što je vrhunski pripremljen za utrke i u stanju je u najvećoj mjeri iskoristiti sve što su gume u stanju ponuditi, a drugi je taj što je opremljen telemetrijskim

sustavom koji nam je omogućavao precizna mjerenja temperatura guma na svim dijelovima staze, što nam je dobrim dijelom pomoglo i da shvatimo kakav način vožnje najbolje odgovara pojedinim gumama.

Važnost pripreme

Ono što je vrlo važno shvatiti kod natjecateljskih guma je da su za postizanje vrhunskih vremena vrlo čudljive i izuzetno osjetljive na pritisak zraka, temperaturu zraka i asfalta, a naposljetku i na odabrane smjese tvrdoće. Zdrava logika nalaže: što je grublji asfalt, to bi tvrda trebala biti i smjesa,



Za vrlo precizna mjerenja koja smo obavili na testu zaslužan je telemetrijski sustav AIM

Na testu su se našle sve natjecateljske gume koje se trenutno mogu naći na hrvatskom tržištu

no to pravilo je vrijedilo u nekim prošlim vremenima. Sada su stvari mnogo kompliciranije i svaki proizvođač u ovom segmentu pristupa na drukčiji način. Odabir smjese pogodna za Grobnik tako je bio jedan od prvih problema s kojim smo se susreli već u samoj pripremi ovoga testa. Ovdje moramo reći i da se po tom pitanju Dunlop pokazao kao proizvođač koji nudi najviše izbora, s velikim brojem postojećih međusmjese, koje se osim toga stalno nadopunjavaju novima, što će neiskusnim vozačima uvelike otežati odabir najbolje kombinacije. Nama to, srećom, nije bio problem, budući da smo nakon pola desetljeća vožnje na Dunlopu kroz utrke i treninge stekli iskustvo koja smjesa valja za kakve vremenske uvjete i za koju stazu, a koja ne valja. Na Dunlopu smo padali, pobjeđivali, klizali i oduševljivali se i u konačnici sve to pamtili. Kod Dunlopovih guma znamo točno što možemo, a što ne, pa iako postoje trenutci u kojima nas i Dunlopove gume mogu iznenaditi, oni su stvarno rijetki.

Što se drugih proizvođača tiče, kod njih su stvari malo jednostavnije i možemo slobodno reći da svi klasificiraju gume pod soft, medium ili hard. No, odabir najbolje kombinacije za Grobnik ipak nam je bila nepoznanica. Kako bismo se što bolje pripremili, počeli smo malo okretati telefonske brojeve i nazivati natjecatelje koji su vozili te gume na Grobniku i na drugim stazama. Za Bridgestone nam je najbolji izvor informacija bio Luigi Aljinović, koji je u 2007. godini vozio prvenstvo Hrvatske upravo na tim gumama. Vođeni njegovim riječima, prošle godine smo i sami isprobali Bridgestoneovu BT-002Pro. Ove godine nova Bridgestoneova guma je BT-003, no postavke smo ostavili od prošlogodišnjih. Pretpostavka je bila da Bridgestone nije drastično mijenjao smjese i same konstrukcije svojih guma. Za Pirelli gume smo imali dvojicu: naš Dražen Kemenović je vozio na Pirellijevim gumama, no na njima je vozio i austrijski tim Meklau i Milovanović. Budući da osobno dobro poznajemo Milovanovića, uz njegove i Kemenovićeve informacije doznali smo što trebamo i o Pirelliju.

Što se pak Metzeler tiče, posli smo od pretpostavke da su Metzeler i Pirelli sestrinske tvrtke i iako njihove gume nisu identične, svakako imaju vrlo sličan pristup u razvoju, tako da smo pri odabiru smjesa ovdje tražili isto kao i kod Pirellija.

Grobnik je nekada bio tvrd orah za sve proizvođače osim za Dunlop. Za zadovoljstvom zaključujemo da to više nije slučaj



Zahvaljujući telemetriji na GSX-R-u 1000 Saše Kranjca mogli smo izvesti vrlo precizna mjerenja o temperaturnim opterećenjima guma

Za razliku od Bridgestonea, Pirellija i Metzeler, Michelin Power One je guma koju još nitko nikada nije vozio na Grobniku. Kako na gumama ovog proizvođača ne vozi nitko od natjecatelja koji trenutačno aktivno nastupaju u PH, informacije iz prve ruke o njima bile su nam doslovce nikakve. Uspjeli smo izvući tek podatke s Michelinovog on-line savjetnika za smjese i pritiske.

Osnovne pretpostavke

Ono što smo saznali godinama vozeći Dunlop je sljedeće: mekana guma na grubom grobničkom asfaltu drži izvrsno. Ima jak 'grip' i dolazi do minimalnog proklizavanja. Velika opterećenja koja gume općenito trpe na Grobniku podižu na izlascima iz zavoja temperaturu do preko 120 stupnjeva, no Dunlopovim gumama to nije problem, jer su konstruirane tako da podnose visoke temperature. Ukoliko gumu dovedete do njezinog savršenog pritiska, a to je za zadnju nekih 1.4 bara kada je vruća, ona će se uz maksimalnu hvatljivost i minimalno trošiti. Potrošnja guma može se kvalitetno kontrolirati podizanjem i spuštanjem pritiska. Ako ga podignete, gume će se manje trošiti, no sa smanjenjem potrošnje smanjivat će se i njihova hvatljivost. Ako pak malo spustite pritisak, povećat će se hvatljivost, ali samim time će doći i do drastično većeg trošenja. Za produljivanje trajno-

sti gume rješenje je i staviti tvrdu gumu, pa onda malo smanjiti pritisak, no time već radite kompromise koji će vas zadovoljiti samo do jedne granice. Na bržim grobničkim vremenima, onima ispod 1:33, a osobito onima ispod 1:32, ti kompromisi ne postoje.

Zašto je kod Dunlopa pravilo da što je topliji asfalt, to mekša mora biti guma, a što je hladniji, guma mora biti tvrda? Stvar je zapravo jednostavna: tvrda guma će više proklizavati i to u svim temperaturnim uvjetima, i hladnim i toplim, no kada je asfalt vruć, tvrda guma će se pregrijati od proklizavanja, dok će kod mekše gume proklizavanja biti puno manje, što će kao posljedicu imati i manje pregrijavanja. Tvrda guma će uvijek duže trajati, ali neće držati. Kada je asfalt hladniji, tvrda guma bolje drži jer ne dolazi do pregrijavanja uslijed proklizavanja i ona ostaje u okvirima radne temperature. Mekana guma će i na hladnoj stazi držati bolje, ali će se pak zbog nedovoljne zagrijanosti, a velikog gripa, početi trgati i jednostavno će se potrošiti u vrlo kratkom vremenu.

No da ne dužimo, zaključit ćemo da nam Dunlop za potrebe testa pruža dobre startne reference, ali nas puno više zanima kako se ostale gume snalaze na pakleno grubom asfaltu jedine hrvatske natjecateljske staze.



BRIDGESTONE BT-003

Prednja: 120/70-17 - 1.322 kn
Stražnja: 190/55-17 - 1.866 kn
Težina: prednja 4 kg, stražnja 6,7 kg



Bridgestone BT-003 nudi vrlo zadovoljavajući grip, no stražnja se guma prekomjerno troši

Odabir za Grobnik

Stražnja medium Type 2, pritisak 2.0 hladno, 2.3 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednja soft, Type 3, pritisak 1.7 hladno, 2.1 nakon grijača (cca 80 stupnjeva).

no, što je nakon otprilike 45 minuta na grijačima poraslo na 2.1 bar. Takav pritisak je ostao i nakon vožnje, što je dokaz da se guma nije pregrijava. Temperatura joj je prilikom svakog izlaska sa staze bila između 60 i 70 stupnjeva Celzija, što je ujedno i njezina radna temperatura.

Kod zadnje gume je stvar drugačija. Nju je puno lakše testirati i kontrolirati njezino proklizavanje. Tako smo gumu već od prvog kruga mogli pošteno 'nagaziti' i isprobati. Kod Bridgestoneove stražnje gume na vremenima 1:36 do 1:40 nije se dogodilo niti jedno jedino proklizavanje. Možemo slobodno reći da nas je guma ugodno iznenadila. Na telemetrijskom prikazu vidimo da se temperatura gume kretala konstantno između 60 i 90 stupnjeva, da bi kod jačih otvaranja gasa dosegla najveću trenutačnu temperaturu od oko 100 stupnjeva, a samo na izlasku na ciljnu ravninu se penjala malo više od te vrijednosti. No proklizavanja na izlasku na ciljnu su normalna i na toj brzini mnogi ih niti ne osjete. Ono što nas je kod Bridgestone guma zasmotalo je da su se i medium gume jako brzo potrošile. Grip očito ima svoju cijenu. ■

Od tvrtke Auto Antonio iz Splita dobili smo nove Bridgestoneove natjecateljske gume u nekoliko smjesa. Ono što kod Bridgestoneovih guma znamo jest da one rade na puno nižoj radnoj temperaturi. Iz navedenog smo saznali da bi se stražnji Bridgestoneov Soft, dakle najmekša smjesa, toliko brzo potrošila da najvjerojatnije ne bi izdržala dvadesetak krugova koje smo zamislili odvoziti sa svakim parom guma. Zato smo se odlučili na Medium, to jest smjesu srednje tvrdoće. To su gume koje je testirao Luigi

PREDNOSTI

grip prednje i stražnje gume, dobar rad na niskoj temperaturi, guma se ne pregrijava

loša kontrola prednje gume kod sporijih krugova, potrošnja stražnje gume

NEDOSTACI

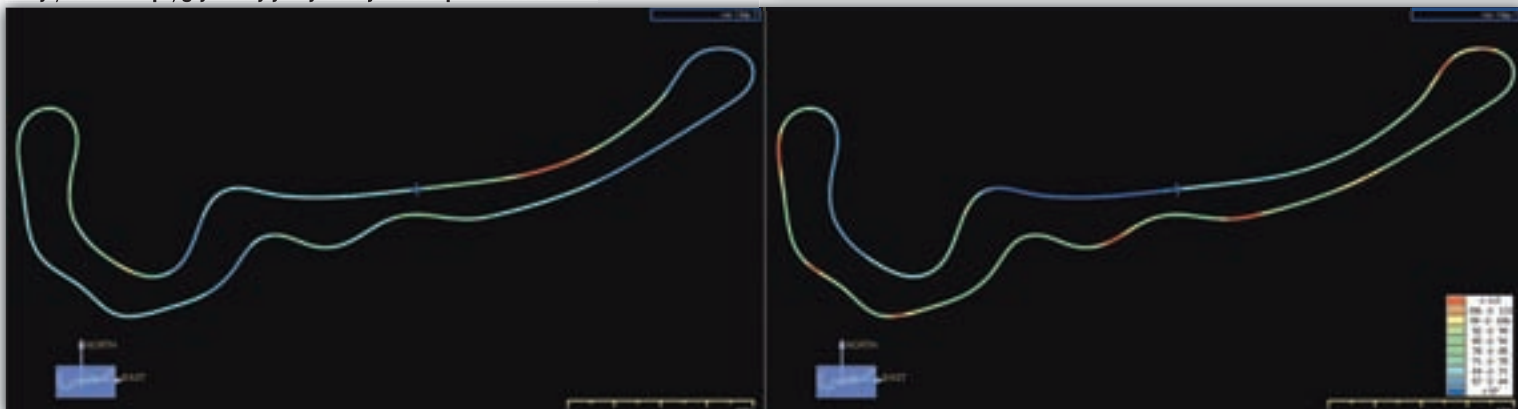
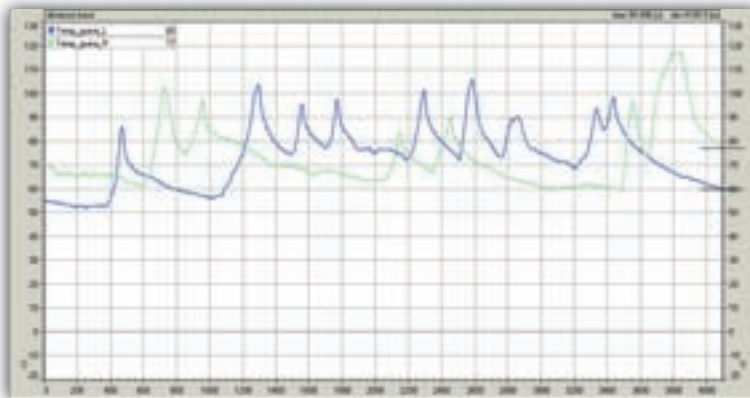
uglavnom nađe na podu. Tek nakon nekoliko brzih krugova i podizanja temperature na upravljaču se može osjetiti lagano proklizavanje prednje gume, ali za takav test nismo uz hrpu guma dobili i motor s kojim bismo padali pokušavajući pronaći njihovu granicu, pa smo zato po pitanju prednjih guma odlučili na testu biti ipak malo manje agresivni.

Dakle, nakon što smo odabrali smjesu, izašli smo na stazu i počeli bilježiti dojmove. Bridgestoneova prednja guma je vrlo agresivna i zašiljena i već kada se vidi njen oblik jasno je da je treba voziti ili s velikim nagibima ili s uspravnim motociklom. Ono između ne postoji jer je gazna površina gume vrlo mala. Zbog toga Bridgestone kod nekonkretnih, polovičnih spuštanja motora u zavoji kod neodlučnih kočenja u samom zavoju ne pruža osobito sigurnost. Zacrtna

putanja se zna proširiti i sam ulazak u zavoj djeluje dosta nesigurno. No, kada se ta radnja izvede odlučnije, Bridgestone to nagrađuje puno konkretnijim ponašanjem. Tako smo nakon 20-tak krugova na vremenima 1:36-1:40, koliko smo vozili i sve ostale gume, stekli dojam da prednja guma zahtijeva agresivniju vožnju i mnogi će se na tom vremenu - dok se doista ne opuste - osjećati nesigurno. No hvatljivost prednje Soft smjese je jako dobra. Bez obzira na nesigurnost koju možda pruža, ni prilikom jačih kočenja pri ulascima u zavoj nije se dogodilo apsolutno ništa, guma je ostala savršeno mirna. Što se tiče pritisača, za prednju gumu smo koristili 1.7 bara na hlad-

Aljinović, a i mi smo sami na njima imali prilike odvoziti pedesetak grobničkih krugova u sklopu Bridgestone dana. Naprijed smo išli s gumom Soft, jer iskreno rečeno, prednju gumu je jako teško testirati. Kod prednje gume u pravilu nema previše klizanja. Ako ona klizne, vozač se

Prosječna temperatura lijeve strane gume iznosila je 60, a desne 77 stupnjeva, no znakovito je na tu veliku razliku u prosjeku najviše utjecao izlazak na ciljnu ravninu, pri kojemu se desna strana gume zagrijava na gotovo 119 stupnjeva Celzija. Na ostalim dijelovima staze najveća opterećenja guma je trpila na lijevoj strani, i to na izlascima iz Riječkog zavoja, šikane i Rupe, gdje smo joj izmjerili najveću temperaturu od 107°C.



PIRELLI DIABLO SUPERCORSA

Prednja: 120/70-17 - 1.832,44 kn
Stražnja: 190/55-17 - 2.474,16 kn
Težina: prednja 3,9 kg, stražnja 6,2 kg



Pirelli Diablo Supercorsa izvrsna je i vrlo precizna guma, koja se na Grobniku snašla i bolje nego što smo to od nje očekivali. Jedino nam je žal što za naš test nismo mogli dobiti smjese koje smo tražili

Odabir za Grobnik

Stražnja soft SC1 guma, pritisak 1.7 hladno, 2.2 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednja soft SC1 guma, pritisak 1.9 hladno, 2.2 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Opcija: zadnja SC2 za vozače koji voze sporije krugove (recimo, sporije od 1:45), kako bi im guma dulje trajala.

nima na vremenima između 1:38-1:39, guma se ponašala dobro i nismo imali dojam da će proklizavati. No, kako se brzina povećavala, situacija se mijenjala. Na otvaranjima iz Riječkog zavoja, Lijevo u laktu, pa i na izlazu iz Rupe, a osobito na ciljnoj, guma je počela klizati, no dogodilo se jedno pravo iznenađenje. Inače smo navikli na fino i kontrolirano proklizavanje stražnjeg Dunlopa, ali način na koji kontrolirano klizi Pirelli nas je malo šokirao. Imali smo dojam da iz svakog zavoja možemo izlaziti proklizavajući bokom i da se ništa neće dogoditi. A i hvatljivost je bila iznenađujuća za jednu medium gumu. Čak bismo se usudili reći da se guma na asfaltu čija je temperatura tridesetak stupnjeva ponaša bolje i klizi bolje od neke Dunlopove medium smjese. Dunlop, naravno, bolje drži, ali kada jednom pusti, ne pušta kontinuirano, nego voli uznemiriti stražnji kraj. Činilo nam se kao da je ovjes na našem motociklu bio prilagođeniji Pirelliju nego Dunlopu. No, Pirelli ima još jednu veliku prednost, a to je težina i visina stražnje gume. Motor se zbog manje obodne težine zavrti nevjerojatno lagano. Kako na motociklu imamo ugrađen GPS uređaj, iznenadio nas je podatak da smo s Pirellijem pojurili čak 269 km/h na vremenu od 1:37. Inače s Dunlopom toliko idemo na vremenu od 1:33, a sigurni smo da nam je puno veća izlazna brzina na ciljnu ravninu. Manja obodna težina je vrijedan podatak. Tako smo bez obzira na krivu smjesu na Pirelliju stvarno uživali. Što bi tek bilo da smo za potrebe testa dobili smjese koje smo željeli? ■

Guma od koje smo najviše očekivali jer je jedina koju u prvenstvu Alpe Adria vozi veliki broj (jako brzih) vozača došla nam je na test u krivim smjesama. Tvrtka „Vrbanić“, generalni uvoznik Pirelli guma za RH, nažalost nije imala smjese koje smo tražili i za koje smo dobili preporuku. Umjesto traženih SC1/SC1, dakle, soft prednje i zadnje, dobili smo prednju SC0, što je supersoft i stražnju SC2, što je zapravo medium. Ono što smo očekivali da će se na testu dogoditi zbog pogrešnog odabira smjese se na kraju i dogodilo: prejak grip kod prednje gume nakon nekoliko brzih krugova izazvao je početak trganja gume, a preslabi grip kod zadnje izazvao je pregrijavanje i proklizavanje.

No, prije nego se prednja počela trgati i zadnja pregrijavati, ustanovili smo sljedeće: Prednja Pirelli guma nas je stvarno oduševila. Nevjerojatno se precizno i sigurno ponaša. Kod kočenja je potpuno stabilna, vozaču ulijeva puno povjerenje da s

PREDNOSTI

grip i kontola prednje gume, motor se odlično zavrti u visoke okretaje, jako kontrolirano proklizavanje stražnje gume, temperatura gume je bila odlična, makar bi s pravom smjesom ona bila još bolja

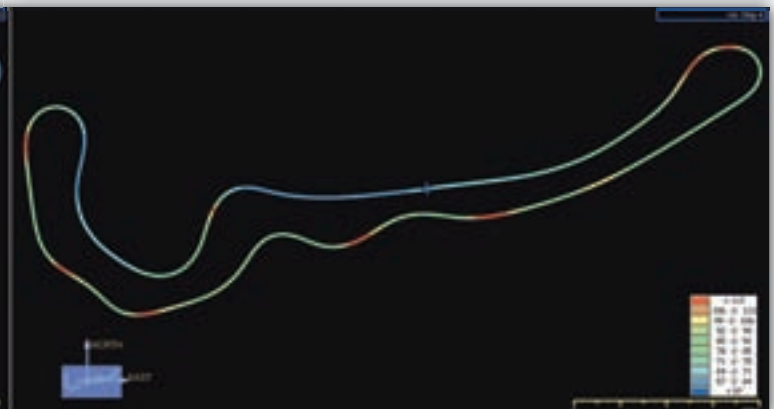
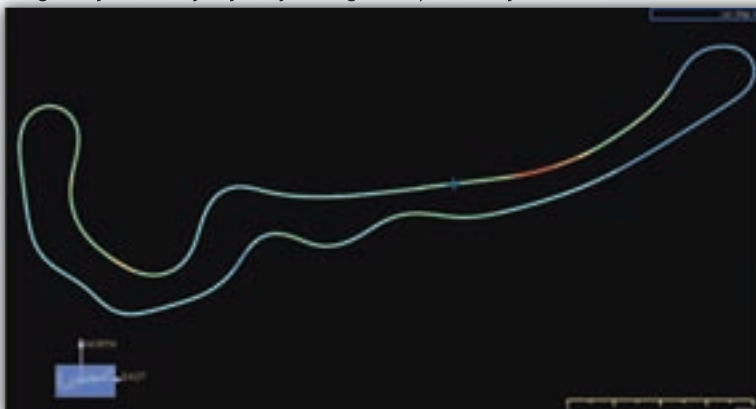
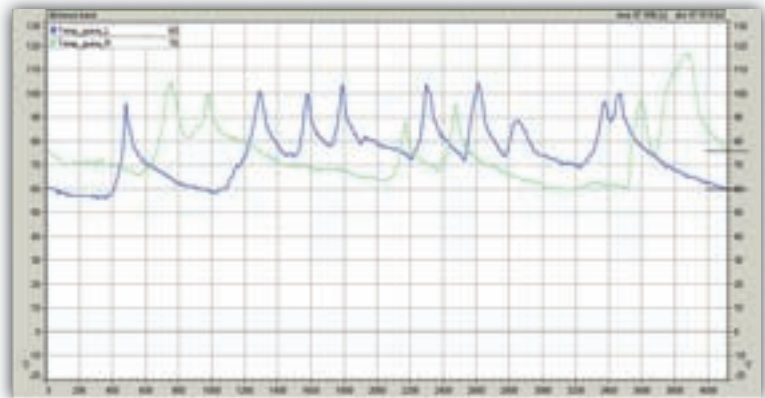
kidanje prednje premekane gume (SC1 bi to riješilo), proklizavanje stražnje medium gume (SC1 bi to riješilo)

NEDOSTACI

njom radi što hoće i omogućava jako lagano odabiranje kuta nagiba motocikla. Guma je obla te stoga nema neka, nazovimo to „koljena“, kao primjerice Bridgestone, pa je za manje agresivne vozače puno pogodnija i prihvatljivija. Kod supersoft prednje smo odmah osjetili prejak hvatljivost. Jednostavno vuče u zavoj i skreće putanju unutra. To bi u svakoj drugoj situaciji bilo izvrsno, no u ovom slučaju je rezultiralo prejakim gripom koji je izazvao i trganje, koje inače nije tako karakteristično za prednje gume na Grobniku. Da smo joj dali malo veći pritisak, možda bismo joj smanjili hvatljivost, pa bi i SC0 varijanta trajala malo duže, no naš savjet je ipak da, ukoliko se odlučite koristiti Pirelli gume na Grobničkoj stazi, odaberete SC1 kao najbolje rješenje. Pritisak od 1.9 bara, koliko smo gumu pumpali na hladno, podigao se na 2.2 i taj radni pritisak je bio odličan u pogledu stabilnosti gume.

Zadnja guma! Što reći osim da smo žalosni što nismo dobili SC1, jer SC2 se ponašala točno onako kako smo očekivali. Napumpali smo je na 1.7 bara, što je donja granica od preporuke, samo da bismo dobili što jači grip. Na grijaču se pritisak podigao na 2.2 bara, što bi trebalo biti idealno. Kao što smo i predvidjeli, u prvim krugovima, onima vože-

Pirelli je uz Bridgestone guma koja se najviše grijala na našem testu, ponajviše zbog činjenice da voli ispucavanja iz zavoja s kontroliranim proklizavanjem. Lijeva strana gume na apsolutno svim izlascima iz zavoja dosegla je maksimalnu temperaturu od gotovo 100°C, dok je desna imala malo više vremena za predah, osim opet pri izlasku na ciljnu ravninu, gdje je temperatura desne strane gume bila gotovo jednaka onoj izmjerenoj na Bridgestoneu, a iznosila je čak 118°C



MICHELIN POWER ONE

Prednja: 120/70-17 - 1.306 kn
Stražnja: 190/55-17 - 1.773 kn
Težina: prednja 4,3 kg, stražnja 6,9 kg



Michelin Power One znatno su bolje gume od dosadašnjeg Power Racea, no zahtijevaju određene intervencije na ovjesu kako bi se umirio motocikl

Odabir za Grobnik

Stražnja medium B, pritisak 1.9 hladno, 2.4 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednja medium B, pritisak 1.5 hladno, 2.1 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Svakako bi trebalo probati medium B jače napumpanu, ali i soft komponentu, da se vidi koliko bi se jako potrošila. Možda bi se ona mogla napumpati na veći pritisak i možda bi takva bila stabilnija, a da se ne izgubi na gripu.

dobili s možda malo drugačijim pritiskom ili pak mekšom smjesom.

Stražnja guma nas je iznenadila. Doslovce nigdje nije puštala. Čak niti nakon petnaestak krugova na izlasku na ciljnu ravnicu guma nije pokazivala nikakve znakove proklizavanja, što nam je potvrdio i uvid u naše telemetrijske podatke. Michelin je jedina guma čija temperatura gotovo nigdje nije prelazila 100 stupnjeva, a tek na izlasku na ciljnu ravninu ona se digla na nekih 104 stupnjeva, što je daleko najmanje od svih guma. Razlog tome možda leži u činjenici da je to zapravo medium guma, ali sa soft rubovima pa iako bi medium proklizavao, rubovi mu to ipak ne daju. Tako guma zadržava trajnost, a da ne izgubi grip. U Michelinu su to jako dobro napravili i to se dobro osjeti, a i vidljivo je na grafičkom prikazu. No, ostaje činjenica da guma tresu i zahtijeva prilagodbu ovjesa. Iz iskustva znamo da na Grobniku tresu zadnja guma te da je prednja rijetko krivac. Problem je kada se kod vrtnje zbog djelovanja centrifugalne sile mijenja oblik gume. Za to je uvelike zadužena karkasa. Kod Michelina su promjene očito malo više izražene, pa se problemu mora pristupiti drugačijom geometrijom i drugačijim podešavanjem ovjesa. Guma ili je pretvrda, pa se ovjes treba omekšati, ili je pak premekana, pa ovjes treba otvrdnuti. A možda smo cijeli problem mogli riješiti i podizanjem pritiska na 1.7 ili 1.8 bara, koliko smo pumpali ostale gume. Naravno, pitanje je što bi u tom slučaju bilo sa gripom. ■

Prije testa potpuna nepoznanica, Michelin Power One je guma s vrlo zanimljivim dizajnom utora, koji daju naslutiti da su tu samo zbog homologacije. Došla nam je na test s informacijama koje smo mogli preuzeti s on-line savjetnika na službenoj Michelinovoj internet stranici. Vođeni preporukama proizvođača, odlučili smo uzeti obje gume u smjesi B, koja je po rubovima soft, dakle mekana smjesa, a po sredini medium, dakle srednje tvrda smjesa. Prema preporuci prednju gumu pumpamo na pritisak od 1.9 bara, što nam je odgovaralo, jer smo i sve druge gume osim Bridgestonea pumpali na taj pritisak.

PREDNOSTI

grip prednje i zadnje gume, gotovo nikakvo proklizavanje stražnje gume na vremenima ispod 1:40, jako dobra kontrola prednjeg kraja u zavoju, temperatura gume je bila odlična, potrošenost gume

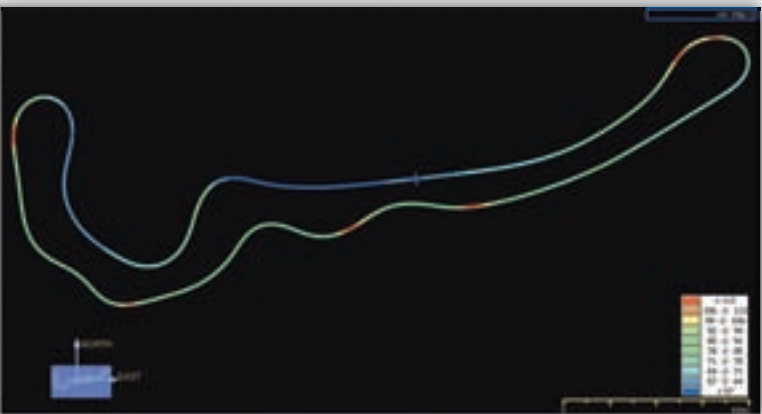
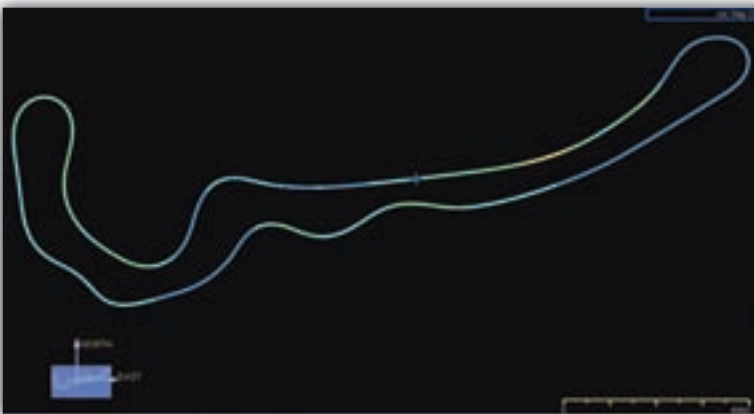
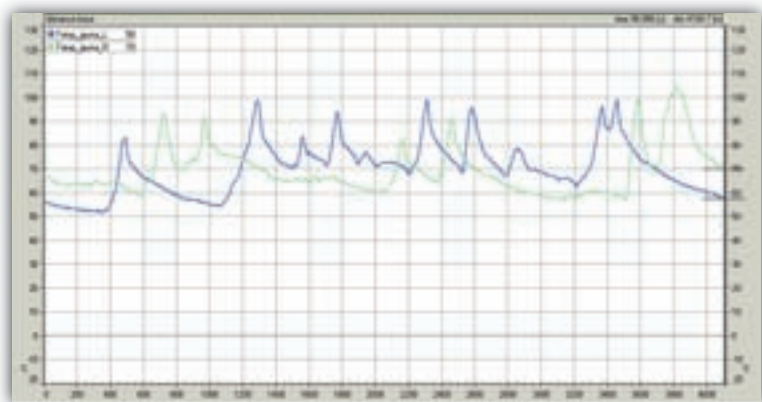
nestabilnost motora kod otvaranja i na ravnici, težina

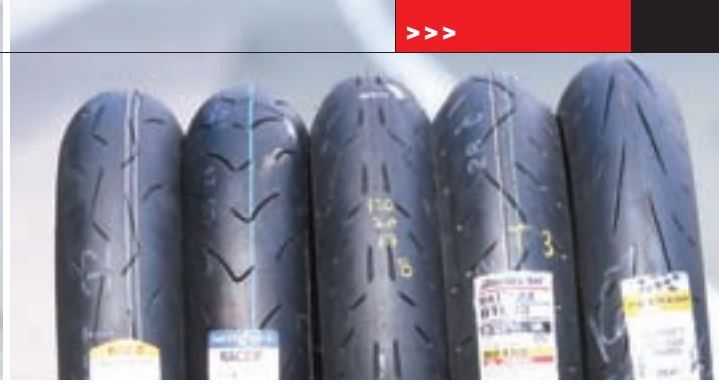
NEDOSTACI

Stražnju smo prema istoj preporuci pumpali na 1.5 bara, što nas je začudilo jer znamo da jedino Dunlop zbog svoje jake konstrukcije podnosi niski pritisak. No, kako nismo imali nikakvu drugu informaciju, krenuli smo odatle. Prvo veliko iznenađenje i malo razočarenje bilo nam je što je guma nestabilna na snažnim otvaranjima gasa iz zavoja i na pravcu. Odmah smo se u mislima vratili dvije godine unatrag na Dunlopove D-209GP gume, koje su bile poznate po tome da neugodno tresu motocikl na velikim brzinama. Kod Michelina to nije toliko izraženo i on ne tresu toliko jako, ali nas je iznenadio osjećaj kojega već jako dugo nismo imali. Da stvar bude još trunčicu gora, s povećanjem broja krugova guma je tresla sve više i više. Zaključak je bio da Michelin zahtijeva pomno podešavanje ovjesa. To je nešto **Guma koja je na testu pokazivala puno manje temperaturne razlike od prethodne dvije, no mora se priznati i da se u vrijeme kada smo vozili Michelin temperatura zraka i asfalta neznatno spustila, pa je i to utjecalo na nešto niže izmjerene vrijednosti. Ipak, jasno je vidljiv prepoznatljiv uzorak zagrijavanja kakav nalazimo i na Pirellijevim i Bridgestoneovim gumama, s najvećim opterećenjem na izlascima iz svih lijevih zavoja, osim iz Dvojke, gdje lijeva strana gume ima dovoljno vremena za oporavak nakon duge grobničke ciljne ravnine**

što si nismo mogli priuštiti jer smo u vrijeme kada smo radili ovaj test imali vrlo promjenjive vremenske uvjete - malo sunca, malo kiše, pa u konačnici malo više kiše, što nam je dalo jako malo vremena za korištenje suhe staze da bi se odradio test. Tako smo odlučili napraviti dvadesetak krugova kako bismo Michelin po nekim drugim parametrima usporedili sa ostalim proizvođačima, a malo konkretniji i vjerojatno cjelodnevni test uz podešavanje i prilagođavanje ovjesa na Michelinovu Power One gumu ostavit ćemo za neku drugu priliku.

Bez obzira na nestabilnost na pravcu prednja Michelin Power One guma je jako stabilna i konkretna u zavoju. Podsjeća više na Bridgestone nego na Pirelli i Metzeler, ali ipak posjeduje malu dozu kompromisa koju će pozdraviti manje agresivni vozači. Koliko god da smo je pokušavali dovesti do maksimalnih opterećenja, njezin limit nismo osjetili. Čak ni temperatura nije prelazila 70 stupnjeva nakon vožnje, što je jako dobro. Potrošenost gume nam govori isto. Grip je taman kakav treba biti. Istina je da malo nedostaje onaj osjećaj sigurnosti kao kod Pirellija, ali vjerujemo da bismo i to





METZELER RACETEC INTERACT

Prednja: 120/70-17 - 1.588 kn
Stražnja: 190/55-17 - 2.040 kn
Težina: prednja 4 kg, stražnja 6 kg



Odabir za Grobnik

Stražnja soft K1, pritisak 1.7 hladno, 2.2 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednja medium K2, pritisak 1.9 hladno, 2.3 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Ukoliko prilikom mijenjanja guma uvijek stavljate novu i prednju i zadnju, tada savjetujemo da vam i prednja bude K1.

PREDNOSTI

grip prednje i zadnje gume, gotovo nikakvo proklizavanje stražnje gume na vremenima ispod 1:40, jako dobra kontrola prednjeg kraja u zavoju.

nestabilnost motora kod otvaranja i na ravnici, stražnja guma se malo više troši

NEDOSTACI

više gušta na ovoj gumi. Izdržala je sve testove. Čak smo u nekoliko navrata namjerno pretjerali s gasom da vidimo što će se dogoditi. Ne možemo reći da smo otvarali gas kao na Dunlopu na utrkama, ali da smo malo pretjerali - jesmo. I guma je, naravno, pustila, ali puno kasnije i kontroliranije nego što smo to očekivali. Ima ono najbolje od

Vodeni detaljem da su Metzeler i Pirelli vrlo slične gume, od dobavljača, tvrtke Gumi Pađen, dobili smo upravo ono što smo tražili: smjesu K2 naprijed i K1 straga. Pitat ćete se zašto naprijed K2, a ne K1, što bi bio logičan izbor ako se povodimo za Pirelijem? Razlog je vrlo jednostavan: zbog sigurnosti i zbog padova prijašnjih godina na tadašnjem Metzeleru Racetec. K1 je mekana guma, sa savršenim gripom, ali bojali smo se da bi mogla iznenada pustiti kao što je bio slučaj s prijašnjom generacijom guma, pa nismo htjeli riskirati. Za Pirelli iz tuđih iskustava znamo da SC1 može čuda, no je li Metzeler baš doslovce isti? Na to pitanje nismo htjeli saznati odgovor

na teži način, pa smo se ipak odlučili za malo tvrđu gumu koja nam može dati neke naznake prije nego što kompletno pusti.

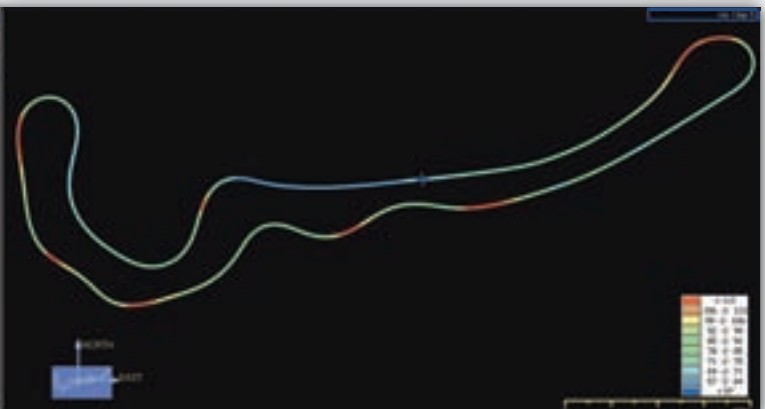
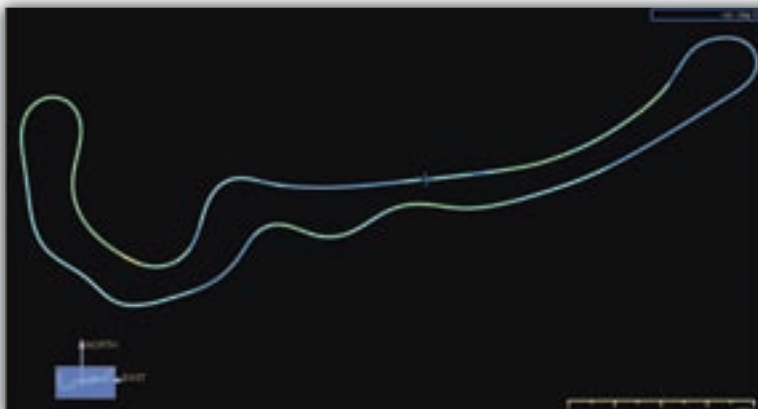
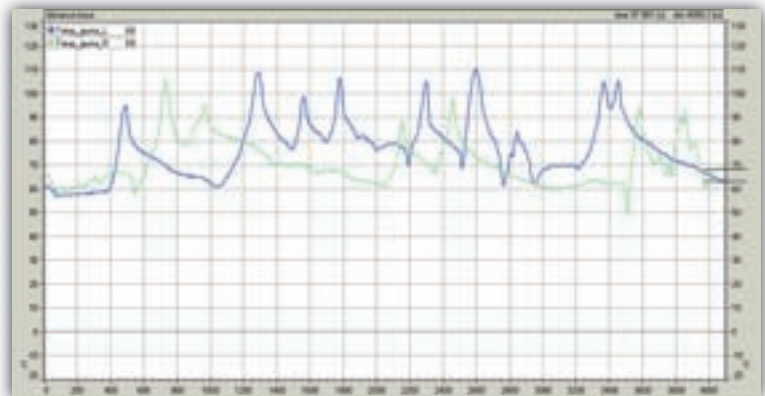
No, naše smo strahove vrlo brzo zaboravili, jer kako god okrenemo, u konačnici se K2 pokazala u izvrsnom svjetlu. Od prvog do zadnjeg kruga imala je odličan grip i nevjerovatnu kontrolu. Točno ono malo što nam je nedostajalo kod Pirellija dobili smo s Metzelerom. Pirellijeva premekana guma nam je 'grizla', vukla nas u zavoj, a Metzelerova medium je taman popuštala koliko je trebala i svaki zavoj je izvlačila jako sigurno i precizno. Ukratko, bili smo oduševljeni gumom i smjesom. Isada, nakon testa, sigurni smo da bi i u smjesi K1

radila odlično, a za neke brže vožnje, dakle brže od 1:36, vjerojatno bi radila i bolje. K2 se možda malo premalo trošila, što daje naslutiti da je ipak malo premalo grizla.

Stražnja K1 guma je pravo osvježenje. Savršen grip, proklizavanje lagano isto kao kod Pirellija, dalo nam je naj-

Pirellija i veći grip zbog prave smjese. Sada smo još sigurniji da bi i Pirellijeva guma u smjesi SC1 itekako bolje radila od SC2 koju smo imali. ■

Na Metzeleru je prosjek temperature lijeve i desne strane gume bio najizjednačeniji, no iz grafičkog prikaza je vidljivo da se temperatura stražnje gume penje doista visoko na izlascima iz zavoja. S druge strane, ta se temperatura vrlo brzo prenosi i na desnu stranu gume, te se tako uspijeva pravilno rasporediti cijelom njezinom površinom i držati i desnu stranu dovoljno zagrijanom. No, vrlo je neobično ponašanje desne strane gume prilikom izlaska na ciljnu ravninu - njena temperatura tada jedva da prelazi 90°C, što je najmanja izmjerena vrijednost na testu



DUNLOP D-211 GP

Prednja: 120/70-17 - 1.930 kn
Stražnja: 200/55-17 - 3.160 kn
Težina: prednja 4,5 kg, stražnja 6,5 kg



Dunlop D-211 GP i dalje je kralj Grobnika, no ostali su smanjili svoj zaostatak

Odabir za Grobnik

Stražnja soft 7614 ili 7704, pritisak 1.1 hladno, 1.4-1.5 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednja medium 7680 ili 6136, pritisak 1.9 hladno, 2.2-2.3 nakon grijača (cca 80 stupnjeva). Prednju uvijek vozite medium, bez obzira koja je smjesa te godine aktualna, a stražnju soft ili medium soft kad god je temperatura asfalta veća od 20 stupnjeva Celzija.

Agdje je Dunlop u cijeloj priči? Guma Dunlop D-211 GP slovi kao najbolja guma za Grobnik. Svi hrvatski trkači voze upravo na ovim gumama, a jedan od dokaza koliko je Dunlop dobar sigurno je i činjenica da su nakon što su probali Dunlopove gume čak i zakleti pristaše Pirellijevih guma i ugovorom vezani vozači poput Meklaui i Milovanovića učinili iznimku i na Grobniku vozili gume ovoga proizvođača. Dunlopova guma jednostavno najbolje radi na visokim temperaturama kakve se javljaju zbog grubog grobničkog asfalta. Dunlop je pogodio karkasu i konstrukciju i jedini dozvoljava pumpanje stražnje gume na nevjerojatno niskih 1.0 bara dok su gume hladne. Samo to vam govori koliko veću gaznu površinu Dunlop ima u usporedbi sa ostalim gumama. Što je još važnije, na tom pritisku guma ne gubi stabilnost. Jedina negativna činjenica je da se s Dunlopom motor teže razvrti, bilo zbog većeg oboda ili zbog veće težine same gume. No, u konačnici to i nije važno. Bitno je da Dunlop ima najbolji grip, pa se isplati žrtvovati nekoliko kilometara na sat u konačnoj brzini. Prednja guma pak ima toliko dobar grip da se mnogi vozači, uključujući i nas, ne usude voziti svoja najbolja vremena ni na kojim drugim gumama.

Počnimo sa zadnjom gumom. Kako nam je poznat kompletan spektar Dunlopovih smjesa,

Dunlop se na Grobniku ponaša uzorno, pa su kod njega temperaturna opterećenja najmanje izražena. Ovo je jedina guma na testu čija lijeva strana nije otišla 'u crveno' na izlasku iz svakog zavoja. Izlaz iz Riječkog podigao joj je temperaturu na tek malo više od 80°C, na izlazu iz šikane ona se popela na 95, a čak i na izlasku iz Rupe zaustavila se na ispod 100 stupnjeva. Tek ju je ispucavanje iz Zagrebačkog zavoja uspjelo zagrijati na ravno 100°C. Desna strana gume bila je jednako uzorna što se tiče opterećenja, a poput svih testiranih guma osim Metzlera, i ona je svoj temperaturni maksimum dosegla u desnom zavoju koji vodi na ciljnu ravninu. U Dunlopovom slučaju, ta maksimalna temperatura iznosila je 108°C

tako znamo da na temperaturi asfalta od 20 stupnjeva, kakva je bila u vrijeme održavanja testa, najbolje rade mekane gume. Za ovaj test smo se odlučili za smjesu 7614, koja je ujedno i najmekša Dunlopova guma. Što dalje reći - guma drži savršeno, troši se savršeno, mirna je u zavoju i na pravcu, a ono što joj donosi naslov najbolje jest to da daje sigurnost kod otvaranja gasa u nagibima kakvu ćete osjetiti sa rijetko kojom gumom. Otvaranja gasa koja nam ta guma omogućuje na Grobniku nismo uspjeli osjetiti niti sa jednom drugom gumom na

zadržati svoj grip. Iz tih razloga niti ne čudi da se vremena na novoj gumi i na već potrošenoj znaju razlikovati i do 2 sekunde.

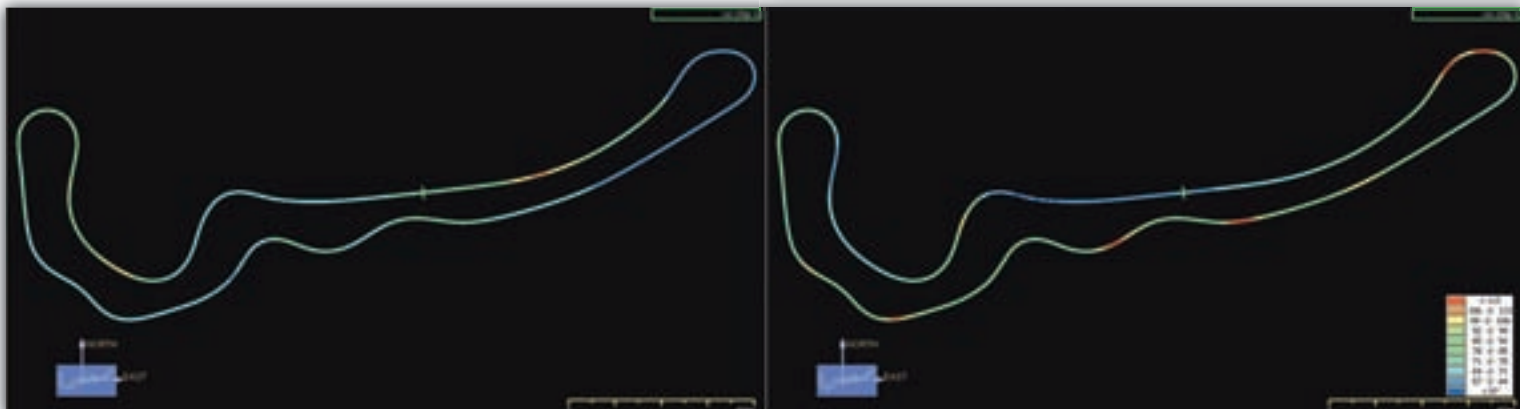
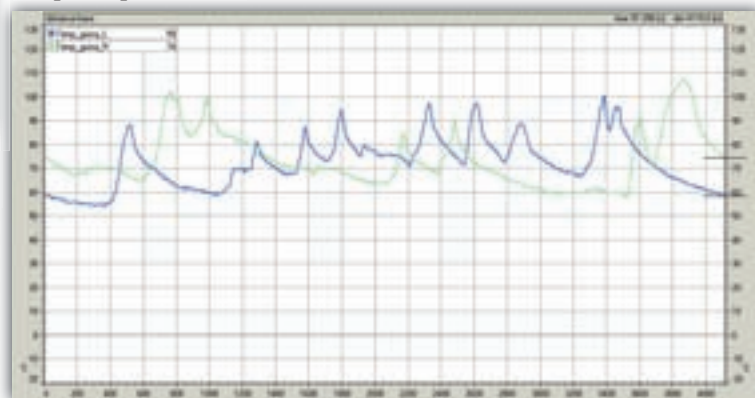
Prednja D211GP je identična onoj D209GP, samo s drukčijim utorima i poznata nam je još od 2005. godine. Na Grobniku je uvijek vrijedilo jedno pravilo: stavite prednju medium gumu i nemate razloga za strah. Guma će nevjerojatno držati na svim ulascima u zavoj, na svim kočenjima u zavoj i na svim prebacivanjima. Mjesto gdje je prednja Dunlopova guma znala pustiti - iako uz prethodnu najavu koja se osjetila na lakoći prednjeg kraja - bili su prejaki nagibi u brzim zavojima poput Četvorke i izlaska iz Rupe. U puno slučajeva razlog za to je i prerano otvaranje gasa, pa zbog jakog gripa prednja guma izgubi kontakt, ali u ovim slučajevima govorimo o doista brzim vremenima, dok na vremenima koja smo vozili u ovom testu, dakle od 1:36-1:40, za prednju Dunlopovu gumu nema zamjerki. ■

PREDNOSTI

grip prednje i zadnje gume, gotovo nikakvo proklizavanje stražnje gume, jako dobra kontrola prednjeg kraja u zavoju, guma je konkretna, motor se može jako naglo pustiti u zavoj i guma odmah uhvati pravac

ako pogriješite smjesu i pritisak guma se može pokazati u sasvim drugom svjetlu, konstantno mijenjanje smjesa, rijetko se dogodi da je ista smjesa aktualna dvije godine uzastopno

NEDOSTACI



Test smo objavili u suradnji s Internet portalom motori.hr i čovjekom koji stoji iza njega, Sašom Kranjecom (u sredini)



Sport za odličaše

Na kraju moramo reći da smo ostali malo zatečeni napretkom koji su svi proizvođači postigli u proteklih nekoliko godina. Nijedne gume koje smo na ovom testu vozili nisu se pokazale u negativnom svjetlu. Radi se samo o tome da se svaka od njih ponaša vrlo specifično i zahtijevaju prilagodbu u načinu vožnje da bi se od njih izvuklo najbolje. Doduše, na to bi se moglo gledati i drugačije - naime, da sada vozač prema svojem stilu vožnje može odabrati gume koje upravo njemu najviše odgovaraju. Na odabir bi veliki utjecaj mogla imati i cijena, a mora se priznati da u ovom segmentu vlada prilično šarenilo. Od najjeftinijeg Michelina Power One, za koji ćete se morati odvojiti od 3.079 teško zarađenih kuna, pa sve do astronomskih 5.090 kuna, koliko je potrebno izdvojiti za par Dunlopovih D 211 GP guma razlika je golema. Iako su to gotovo sulude cijene za par guma koje ćete, ruku na srce, potrošiti u jednom danu malo ozbiljnije vožnje (a ako ste malo brži, još i prije), ipak nije sve baš tako crno. Unikomerc, generalni uvozni

Dunlopa za Hrvatsku, na upit uglavnom odobrava popust od nemalih 30% na svoje natjecateljske gume, što njihovu cijenu spušta na donekle prihvatljivih 3.563 kn. Ista stvar je i s drugim proizvođačima, tako da možda ipak nećete morati ostaviti gotovo cijelu svoju mjesečnu plaću za jedan dan uživanja na stazi. No, kako god gledali na to, ipak se ispostavlja da su natjecateljske gume

skupe kao crno zlato i da brzina itekako ima svoju cijenu.

Dugo smo razmišljali o tome trebamo li na kraju ovoga testa napraviti ukupni poredak i proglasiti pobjednika, ali ipak smo odustali od te ideje. Zašto? S obzirom na naše veliko iskustvo na Dunlopu, prvo bi mjesto vjerojatno bez ikakvog razmišljanja pripalo njemu, no to bi bilo nepravedno prema ostalima. Naime,

na Dunlopovim smo gumama na Grobniku i prije ovoga testa odvozili tisuće krugova i njih poznajemo u dušu, vjerujemo im, a to je najvažniji čimbenik za postizanje brzih vremena. S ostalim smo se proizvođačima rjeđe susretali i posve je logično da na njima nismo odmah mogli voziti jednako brzo kao na gumama na kojima vozimo već godinama. No, ostaje činjenica da smo i na ostalim gumama vozili vrlo brzo i slična vremena, u rasponu od 1.36 do 1.40 minuta po krugu i da smo se na tim vremenima osjećali vrlo sigurno. Kod svakog smo proizvođača našli potencijal za veliki napredak u brzini, ali da bi do toga došlo, trebali bismo provesti malo više vremena i poraditi na stilu vožnje koji odgovara pojedinim gumama, a za stvarno izvlačenje maksimuma bilo bi uputno pristupiti i detaljnijem podešavanju ovjesa. Stoga ćemo se suzdržati od davanja subjektivnih ocjena i prepustiti vama da po našim opisima odaberete gume za koje mislite da bi vam najbolje odgovarale. No, nemojte predugo razmišljati, jer 35. Motohappening je odmah iza ugla. ■



Za koje god od ovih guma da se odlučite, budite spremni oprostiti se od pozamašne svote novca