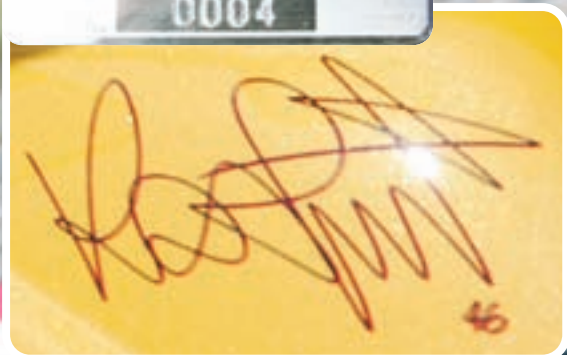


# *Tko želi biti*



SPECIAL EDITION  
**R46**  
0004



# Rossi?

*Tehničari iz Iwate nisu željeli radikalno mijenjati svoju perjanicu u klasi supersport, odlučili su je tek oplemeniti sitnicama poput upside-down vilice, radijalnih kočionih kliješta i osnaženog motora. Dizajn osnovnog modela i dalje je umjerenih linija, no, limitirana Valentino Rossi edicija originalnog naziva R46 odiše dječjačkom živošću i neskrivenom agresivnošću*

**CIJENA**  
**91.530 kn**  
\*YZF R6 - 83.499 kn

**P**onekad je potrebno tako malo da odlično postane još bolje. To su vrlo dobro znali u Yamahi kada su pripremali novi R6 za sezonu 2005. Iako je krajem prošlog stoljeća upravo Yamaha svojim agresivnim modelima R1 i R6 nametnula ritam konstantnih promjena u klasama super-stock i supersport, čini se da su s ovogodišnjim modelom R6 odlučili stati na loptu.

Umjesto revolucije, novi R6 predstavlja kvalitetnu evoluciju modela iz 2003. Uostalom, ove godine je i Honda primijenila isti

recept sa svojim CBR 600 RR, a tek je Kawasaki sa svojom novom Ninjom odlučio otići još korak dalje. Nemojte misliti da su u Yamahi bili lijeni, jednostavno su procijenili da je dovoljno usavršiti postojeći model novim komponentama, koje su u međuvremenu postale standardima u klasi, dodati još koju konjsku snagu i sasvim malo zategnuti bore. Budući se većina ovogodišnjih promjena odnosi na poboljšanje "unutarnje ljepote", teško je na prvi pogled razlikovati stari i novi model.

Krenemo li od ciklistike, vidjet ćemo da je klasična prednja vilica promjera 43 mm zamijenjena upside-down vilicom promjera 41 mm, koja je podesiva po svim parametrima. Prednja guma je sada većeg presjeka, tako da umjesto gume 120/60 R-17 prednji kotač obavlja guma dimenzija 120/70 R-17, a kut prednje vilice je povećan sa 24° na 24,5°. Kao posljedica toga iskorak prednjeg

kotača je povećan sa 86 mm na 95 mm. Međuosovinski razmak je i dalje najkraći u klasi, iako je na novom modelu povećan za 5 mm i sada iznosi 1385 mm. Očito je da su tim ciljanim promjenama željeli povećati stabilnost motocikla, bez da time bitno utječu na brzinu promjene pravca. Kako bi poboljšanja ostvarena novim prednjim ovjesom mogla doći do punog izražaja, bilo je potrebno izvršiti i adekvatne promjene na stražnjem ovjesu, koji je u potpunosti podesiv i kojeg sada karakterizira potpuno nova progresija. Okvir je i dalje Deltabox III i na njemu, kao i na stražnjoj vilici ojačanoj s gornje strane, nije bilo većih promjena.

U skladu sa suvremenim trendovima na prednji kotač se sada ugrađuju radijalna kočiona kliješta s četiri klipčića koja se aktiviraju putem radijalne pumpe. Kako bi se smanjile neovještene mase, debljina diskova je smanjena na 4,5 mm (prije: 5 mm), čime je za 7% smanjena i njihova ukupna težina, iako im je promjer povećan sa 298 mm na 310 mm. Stražnji disk je ostao promjera 220 mm.

Iako je suha težina motocikla povećana za 1 kg u odnosu na prošlu godinu, 163 kg je i dalje u okvirima klase.

Budući se od nove generacije uvijek očekuju bolje performanse, konstruktori su morali izvući još koju konjsku snagu kako bi kompenzirali neznatno nazadovanje po pitanju težine. Ali kako izvući još mrvicu snage iz motora koji ionako razvija specifičnu snagu od nevjerovatnih 200 KS po litri obujma? Teško, ali ne i nemoguće. Vrijedni Japanci su napravili nekoliko malih izmjena koje su pogonskom agregatu omogućile bolje disanje, a on im se "zahvalio" još boljim performansama.

Modificiran je i sustav elektronskog ubrizgavanja goriva kojima je promjer leptirastih tijela sa 38 mm povećan na 40 mm. Osim toga, preoblikovani su i kanali koji povezuju air-box s glavom motora, s time da su kanali drugog i trećeg cilindra još i dodatno prošireni.

Na odgovarajući način izmijenjene su i komore izgaranja koje su posebno površinski obrađene, a dodatno su doradeni i klipni prstenovi koji bi svojom naročitom elastičnošću trebali smanjiti potrošnju ulja pri najvišim opterećenjima.

Hod klipa je najveći u klasi i u teoriji bi Yamahin agregat trebao biti elastičniji od

konkurenata i imati bolje karakteristike u području niskih i srednjih okretaja. Same vrijednosti provrta i hoda nisu mijenjane i iznose 65,5 i 44,5 mm, a i stupanj kompresije je ostao na 12,4:1. Zanimljivo je da su te vrijednosti jednake onima na prvoj generaciji modela R6. To je sve na kraju rezultiralo pogonskim agregatom koji je za 3 konjske snage jači od prošlogodišnjeg, tako da sada prema specifikacijama proizvođača na 13.000 okr/min razvija 120 KS, odnosno čak 126 KS s Ram-Air sustavom.

Vrijednost okretnog momenta od 68,5 Nm pri 12.000 okretaja u minuti ostala je nepromijenjena. Konkurencija iste vrijednosti okretnog momenta razvija na gotovo tisuću okretaja manje, no suhoparne brojke prikrivaju stvarne vrijednosti Yamahinog stroja.

Pravu dimenziju stvari poprimaju tek kada usporedimo krivulju snage i okretnog momenta s ostalim japanskim konkurentima. Istina, na dijagramu je vidljiva mala rupa u razvijanju snage i okretnog momenta na približno 8.000 okr/min, no, nakon toga slijedi strmoglavi rast snage sve do 13.000 okr/min. To nam govori da se motor rado vrti i da počinje disati punim plućima tek

nakon 9.000 okr/min, a onda osigurava konstantni potisak sve dok ne proradi limitator na vrlo visokih 16.000 okr/min. Sve u svemu, po pitanju ciklistike i pogonskog agregata, novi R6 je u svim područjima napravio kvalitetni pomak naprijed.

Pomalo je iznenađujuće da sav taj napredak u tehnici nije bio popraćen i značajnijim promjenama u dizajnu, koji je ostao praktički istovjetan onom iz prethodne generacije. Daleko od toga da R6 nije lijep motocikl, no, mnogi su još 2003. zamjerali da mu nedostaje agresivnosti u odnosu na neposrednu konkurenciju. Neosporno je da su u Yamahi odlučili igrati na kartu ljubavi na drugi pogled i u tome su u potpunosti uspjeli. Iako je po pitanju dizajna ušao u treću godinu, R6 još uvijek izgleda jednako svježije i privlačno.

Budimo iskreni, mogli su se malo više igrati bojama i grafikom, no, ni konkurencija nije puno bolja po tom pitanju. Iako jedna lasta ne čini proljeće, iskreno nas veseli činjenica da je Yamaha odlučila ponuditi i jednu razuzdano obojanu inačicu svojeg supersport modela.

Zapravo, najviše trebamo zahvaliti njegovom veličanstvu, Valentinu Rossiju. Naime, u Yamahi su odlučili iskoristiti popularnost i pozitivan imidž vezane uz njegovo ime i na radost njegovih brojnih fanova ponuditi tržištu jednu ekskluzivniju verziju modela R6 kojeg su zgodnom igrom brojeva nazvali R46.

A upravo smo se sa tom R46-icom imali prilike družiti na našem testiranju. Da se razumijemo, R46 nije ništa drugo negoli ušminkani R6 od kojeg se razlikuje samo u dvije, tri stvari. Krenimo prvo s onim što je uočljivo i iz niskoletječeg aviona, a to je prepoznatljiviji Valentino Rossi dizajn koji oštro, po dužini optički dijeli motocikl na lijevu i desnu stranu. U skladu sa standardnom Rossijevom ikonografijom, lijeva strana je smirenija i posvećena je Mjesecu. Tom stranom uglavnom dominira crna boja kojoj se suprotstavlja tek žuti Mjesec naslikan na donjem dijelu bočnih oplata i žuti broj 46 koji se nalazi na repu. Desnom stranom motocikla dominira žuta boja i ta je strana puno razigranija, što je i logično, jer je posvećena Suncu. Istini za volju, Sunce je tu crne boje i širi jednako obojane pomalo histerične zrake, no nebo je u ovom slučaju jarko žuto.

Kad se već bavimo desnom stranom motocikla, spomenimo i drugi detalj po kojem R46 razlikuje

**Zahvaljujući promjenama izvedenim na prednjem kraju nova R6 pruža veći osjećaj sigurnosti u zavojima, te u promjenama nagiba**





**Agregat modela R6 za 2005. godinu malo se promijenio u usporedbi s posljednjom verzijom iz 2003., a isto vrijedi i za okvir koji je u svojoj suštini ostao isti**

od standardnog R6, a to je lijepo izvedeni "karbonski" Termignoni ispušni sustav koji motociklu daje prepoznatljiv racing zvuk. Pretežito crnim prednjim krajem dominira veliki broj 46 koji zauzima cjelokupni slobodan prostor, a prekriva i donji dio vizira.

Prednji blatobran je žut, a na njegovu vrhu se nalazi žarko crveni pravokutnik. Taj isti uzorak postoji i na repu motocikla. Spomenimo još i da su i inače lijepi naplatci dodatno

ukrašeni žutom trakom. Vrlo je lijep i jasno vidljiv stražnji amortizer s izdvojenim spremnikom plina i jarko crvenom oprugom. Sve u svemu, motocikl je dizajnom toliko specifičan da bi ga u moru sličnih bez problema izdvojili i oni koji su slijepi na boje.

Stvari su jednako razigrane i kad sjednete na R46. Prvo što upada u oči je lijepo izveden spremnik goriva zapremnine 17 litara, koji je u ovoj verziji, kao što smo već spomenuli, bo-

jama podijeljen na lijevu i desnu stranu. Prateći okom tu liniju razdvajanja dolazite do klasično izvedenog gornjeg trokuta upravljača na kojem se smjestila malena pločica s ispisanim rednim brojem proizvedenog primjerka. Spomenuta pločica će vas uvijek podsjećati da ste jedan od rijetkih koji imaju čast voziti neki japanski motocikl limitirane edicije. Informacije radi, na testnom se primjerku ponosno isticao broj 0004.

**Novi prednji kraj uvijek daje vozaču osjećaj sigurnosti i nikad mu ne priređuje neugodna iznenađenja**





**(1)** Promjer prednjih diskova povećan je s 298 mm na 310 mm **(2)** Stražnji disk promjera 220 mm **(3)** Stražnji amortizer sa izdvojenim spremnikom plina i jarko crvenom oprugom **(4)** Termignoni ispušni sustav od karbona **(5)** Radijalna kočiona pumpa



Instrument ploča je standardna, lijepa i pregledna. Sastoji se od LCD displeja i velikog obrtomjera kod kojeg crveno područje počinje tek na 15.500 okr/min. Funkcijama LCD displeja se upravlja preko dvije tipke koje su smještene ispod njega, a prikazuje trenutnu brzinu, ukupni broj prijeđenih kilometara, plus dva parcijalna brojača, i temperaturu rashladne tekućine. Iznad njega je pozicionirana velika bljeskalica koja se može programirati, a koja signalizira promjenu brzine. Sve ostale informacije vozač dobiva od kontrolnih žaruljica koje su smještene s desne strane brojača okretaja. Tu se tako nalaze kontrolne žaruljice lijevog i desnog pokazi-

vača pravca, dugog svijetla, praznog hoda, rezerve goriva, tlaka ulja i kontrolna žaruljica koja signalizira neispravan rad motora.

Položaj vozača je ostao nepromijenjen, čitaj R6 je i dalje najudobniji motocikl u klasi. Gotovo je nevjerojatno da jedan čistokrvni racing motocikl može biti toliko udoban. Iako je naglašeno sportski, upravljač sasvim prirodno sjeda u ruke i za razliku od konkurencije, ovdje se ne morate bojati da će vas već nakon nekoliko kilometara boljeti podlaktice. Oslonci za noge su postavljeni visoko, ali opet točno tamo gdje biste ih poželjeli, tako da su noge sasvim ugodno savijene. Po pitanju ergonomije R6 zaslužuje čistu

desetku. Pridodamo li tome i relativno udoban ovjes, jasno je da je R6 sportski motocikl koji je i svakodnevno primjenljiv, jer nakon samo nekoliko prijeđenih kilometara imate osjećaj da bi vam ovaj motocikl mogao biti sasvim ugodno društvo na krstarenju godišnjim odmorom. Suputnik vjerojatno neće biti istog mišljenja jer je prisiljen sjediti šćućureno na malom dijelu sjedala, dok mu koljena doslovno "tuku" po zubima. Osim toga, može se rukama uhvatiti jedino za bokove vozača. Sva zadovoljstva rezervirana su, dakle, samo za vozača koji u rukama ima prekrasnu igračku, kompaktnu, ali ne i ekstremnu.

**Na natjecateljskoj stazi R6 se ponaša prilično ekstremno, poput pravog natjecateljskog motocikla. U nagibe spušta vrlo naglo, no, puno sigurnije nego što je to bio slučaj sa predhodnim modelom**





U praksi pak znatna agilnost ciklistike, kao uostalom i do sada, i mala težina omogućuju kretanje bez ikakvih teškoća, poglavito zbog vrlo dobro reguliranog razvijanja snage i fluidnog rada motora. Isto tako, novi R6 ostavlja dojam neobično sigurnog vozila, ponajviše radi velike preciznosti kojom prednji kraj uspijeva progutati gotovo svaku neravninu.

Ipak, za motocikl racing orijentacije, koji još uz to i svojom ikonografijom asocira na zvijezdu kao što je Valentino Rossi, bilo bi ispod časti, a da ga ne "podbodemo" i na natjecateljskoj stazi za koju je ova jurilica prvenstveno i stvorena. U našem slučaju test smo odradili na Grobničkoj ljepotici na kojoj se R46 snašla doslovno kao "riba u vodi".

Već od 2.000 okr/min na više motocikl odlučno ubrzava bez i jedne naglašenije "rupce" u razvijanju snage. Isto tako, na niskim i srednjim režimima motocikl ostavlja dojam puno većeg okretnog momenta nego što je deklarirano tehničkim specifikacijama. Na 6-7000 okr/min motocikl se počinje ponašati vrlo robusno i nešto konkretnije, da bi na 9-10.000 okr/min R46 pokazao zavidan nivo eksplozivnosti. Nakon tog praga kazaljka obrtomjera se počinje naglo penjati sve do prorade limitatora, negdje blizu 16.000 o./min. Primjetna je lakoća kojom se penje kazaljka okretomjera, vrlo nesputano, kao da nema kraja.

I u vožnji se motocikl ponaša prilično ekstremno, poput pravog natjecateljskog motocikla. Yamaha se u nagibe i dalje spušta naglo, no, puno sigurnije nego što je to bio slučaj sa prethodnim modelom. Između ostalog, zasluga je to i novih guma, presjeka 70 umjesto 60, većeg gazišta koje osigurava bolji i sigurniji oslonac čak i kod naglašenijih nagiba i većih brzina. Nesumnjivo, prednji kraj je dobio na krutosti.

Zbog toga, osim što su poboljšani ulasci u zavoje, ostvaren je i bolji "feeling" prilikom

promjene nagiba, dok su izmjene na ciklistici, veći kut vilice i predtrag, donijele napredak u smislu veće preciznosti održavanja pravca na cestama s oštećenom podlogom. Prednji kraj uvijek dobro leži i vozaču nikad ne priređuje neugodna iznenađenja. Osjećaju sigurnosti doprinose i dobre gume Michelin Pilot Power koje, bez obzira na grubu asfalt Grobnika, konstantno pružaju odličan "grip" i solidan oslonac. Ovo nisu Race gume, ali za kombiniranu vožnju su izvrsne.

Na pravcu je Yamaha jednako učinkovita kao i u zavojima. Spremnost motora na odgovor ručice gasa je trenutačna. R6 se vrti tako lako, da naprosto zatekne vozača kojeg u stvarnost vraća jedino uključivanje limitatora okretaja.

Novi kočioni sustav preuzet sa kapacitetnije R1 spada u sam vrh ponude po snazi, progresiji i modulabilnosti. Radijalna kočiona kliješta i novi diskovi su snažni, reaktivni i osjećajni, što je osobito važno jer motociklu dozvoljavaju snažno kočenje i u samom zavoju, kada motocikl ne pokazuje tendenciju samoizravnavanja. Za razliku od prednjih, stražnja kočnica djeluje puno grublje i ima tendenciju blokiranja stražnjeg kotača.

Na kraju, možemo zaključiti da je Yamaha u tijelu R6 uspjela spojiti nešto što je naizgled nespojivo. S jedne strane imate motocikl kojeg ćete moći svakodnevno koristiti za odlazak na posao bez prevelikih odricanja u udobnosti i praktičnosti, a preko vikenda ćete bez kompleksa moći potegnuti do natjecateljske staze na kojoj ćete sa veseljem iskoristiti svu naprednu tehnologiju koja je u nju ugrađena. Veseli nas činjenica da je bez obzira na evidentan napredak koji je postignut u odnosu na prošlogodišnji model, cijena ostala na približno istoj razini. Model R6 košta 84.855 što nije malo, ali je u okvirima klase. Tek je Kawasaki jeftiniji 5.000 Kn, no Yamaha je

rame uz rame Kawasaki na trkačkoj stazi, dok na običnim prometnicama pruža više. Model R46 je ipak nešto skuplji, 91.530 Kn, jer ekskluzivu uvijek na kraju netko mora platiti. Ipak, mala je to cijena želite li s vremena na vrijeme, makar samo i u svojoj glavi, biti Valentino Rossi. ■

#### TEHNIČKI PODACI

|   |
|---|
| <b>Motor:</b> četverocilindrični, četverotaktni   |
| <b>Promjer x hod:</b> 65,5 x 44,5 mm  |
| <b>Obujam:</b> 599 ccm  |
| <b>Odnos kompresije:</b> 12,4 :1  |
| <b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru   |
| <b>Hlađenje:</b> tekućinom  |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko  |
| <b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 40 mm   |
| <b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima  |
| <b>Mjenjač:</b> 6 brzina  |
| <b>Okvir:</b> dvostruke aluminijske grede   |
| <b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm                                |
| <b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17  |
| <b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm i radijalne čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm i 1 klipić                                  |
| <b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.045, širina 690, visina sjedala 830, osoviniski razmak 1.385, težina 163 kg   |
| <b>Deklarirano:</b> snaga - 120 ks (92,7 kW) - 13.000 okr/min (126 ks - 13.000 okr/min sa Ram-Air-om), max. okr. moment - 6,99 kgm (68,5 Nm) pri 12.000 okr/min |
| <b>Spremnik goriva:</b> 17 l  |
| <b>Maksimalna brzina:</b> 260,7 km/h  |

**+** stabilnost, osjećaj u vožnji, lakoća razvijanja okretaja, okretnost

**-** neizmijenjeni dizajn, aerodinamička zaštita, smještaj suvozača, skupa ekskluzivnost R46