

EKSKLUZIVNO IZ QATARARA

Yamaha YZF R6

Radikalno promijenjena Yamaha R6 zanemaruje ulični pogled na svijet i zatvara se srcem i dušom u ograđeni prostor - natjecateljsku pistu. Nema tu puno kompromisa, dvojbe i okolišanja: R6 je stvorena kao lovac na stotine i, vjerujte nam, to je pravi alat za usijane glave

PIŠE: BORIS PUŠĆENIK



Šesto R čulo

QUATAR - Pustinja, pa dugo, dugo ništa, pa opet pustinja, pa opet ništa i onda se na horizontu pojavljuje arena adrenalina i brzine: Losail Internacional Circuit. Tako je tekao naš put na koji smo poslali kako bismo vam predstavili ovaj vrhunski motocikl, koji će, vjerujemo, pobuditi najviše pozornosti u sljedećoj sezoni. Veličanstvena pista smjestila se poput oaze u moru pijeska nedaleko od grada Dohe. Zašto baš Qatar? Pa, vjerojatnost da će ovdje padati kiša jednaka je kao da ćete se utopiti u pustinji. S druge strane, ovo je vrlo gostoljubiva zemlja, sasvim otvorena prema svijetu, a naftni moćnici ne škrtaće u nastojanju da Qatar prikažu svijetu u što blještavijem izdanju. Novac je, jasno, bio presudan da se ovdje održi MotoGP, iako ovdajšnje stanovništvo baš ne voli vozila na dva kotača.

Što ćete, nekima je Bog dao naftu, a drugima vodu. No, vjerujte nam, vrijede podjednako. Ovo je godišnje doba kad je Doha preporučljiva za turizam jer je kod njih zima, pa temperature ne prelaze 46 stupnjeva, koliko je nama bilo na testu usred bijela dana. Život ovdje počinje rano, jer je u pet sati već dan, a u pet popodne mrkli mrak.

Naš test kretao je od 6 sati jer je temperatura

još podnošljiva, a završavao u 13 sati na temperaturi od 46 stupnjeva. Psiho-fizičko naprezanje nije nikako bilo ugodno, dehidracija vrlo izgledna, pa je dobar dio testnog tima Engleza i Amera odbio sjesti na motocikl iza podneva. Poželjeli smo izaći i iz svoje i iz M-tehove kože od paklene vrućine, dok su nam se kapljice znoja slijevale niz tijelo kao da smo izašli iz saune. Čudna je to zemlja u kojoj se motocikli voze uglavnom zimi, gdje su klimatizirani svi WC-i na plažama i gdje bez napitka ne možete niti na kupanje. Kao što smo i rekli, nafta i voda vrijede podjednako.

Vrijeme našeg posjeta

bio je mjesec Ramazan, mjesec posta, u kojem na javnom mjestu nema konzumiranja alkohola, pušenja, intimnosti, jela za danjeg svjetla i još tko zna čega zbog čega možete završiti ravno u zatvoru. No, nama ništa od toga nije nedostajalo, jer došli smo uživati u zvijezdi Pariškog sajma, novoj Yamahi R6. Naš zatvor, ili svetište, bila je pista, jedino mjesto na kojem je Yamaha željela predstaviti svoj vrhunac tehničkog dostignuća.

Više snage, manje težine, raspodjela masa i bolje performanse su ono što i očekujemo od novog napadača klase supersport. Da vidimo onda koji je to razvojni put i koje to sitne razlike čine novu cjelinu. Novi R6 kompletno je novi proizvod koji potpuno briše dodirne točke sa cestovnom vožnjom i sasvim se prepušta natjecateljskom odjelu Yamahinih inženjera.

Iza njega stoji šest godina iskustva kroz tri generacije. Nakon premijernog nastupa 1999. već sljedeće godine osvaja titulu svjetskog prvaka i pokazuje da na njega treba itekako računati. Sada se levica

po-

Na izlascima iz zavoja, ako su okretaji u desnom dijelu skale, Yamaha će vam dati mnogo zadovoljstva. Ipak, pripazite, amortizer upravljača dobro bi došao



Okretomjer je zakon: desna strana počinje tek od 13.000 okretaja. Ostale funkcije instrumenata sadrže i lap-timer



Ovako seksi sportski motocikl već dugo nismo vidjeli



Natjecateljska staza je njegov dom

diže na višu razinu, jer sve više vozača želi high-tech 600 motor sa ekstremnijim performansama za vožnju po pisti.

Optički gledano, R6 to sasvim dobro prati. Vrlo agresivan look, zašiljen od maske do repa, kao da jedva čeka da se uhvati u koštac sa konkurentima. Mnogo je detalja doradeno s mnogo pozornosti i s visokom razinom ukusa. Cijela linija je minimalistička i radikalno novi izgled kao da sugerira promatraču sve te agilne performanse. Nas se posebno dojmila crveno-bijela nijansa boje koja neodoljivo podsjeća na prvu R1 '98. godine, onu koja je udarila dubok pečat u svijet sportskih motocikala. Plava kombinacija je već tradicionalna, iako, kao i crna, pomalo dosadna i nimalo živa za jednu race repliku.

Pokazivači pravca nisu integrirani u oplate, kako bi se lakše demontirali za posjete pisti, a stražnjeg blatobrana se nikad nije bilo lakše riješiti. Prednjim dijelom dominiraju razmaknuta svjetla, kako bi primila vrlo lijepo riješen dinamički prihvat zraka. Na bokovima također novi usisi zraka, kako bi se dodatno hladio prostor pod oplatama. Poklopac sjedala suvozača dolazi serijski.

Da vidimo sada kako je tehnički izveden cijeli motor po komponentama. Prvo motor: klasični četverocilindrični, vodom hlađen sa 16 ventila, dvije bregaste od 599 ccm. Na papiru ne djeluje naročito nekonvencionalno. Ipak, kompletno je nov. Kompresija je povećana na 12,8:1, povećani je povrt i smanjen hod (67 x 42,5 naprama 65 x 44,5) kako bi se povećao maksimalni broj okretaja, koji sada iznosi nevjerojatnih 17.500 okretaja prije limitatora. Smanjenje hoda, jasno, omogućava više okretaje, dok s druge strane smanjuje vrijednosti okretnog momenta. Time je potpuno promijenjen karakter motora. Ako pogledamo sliku klipova, pitamo se što je još ostalo od njih nakon olakšavanja. Slično je i s radilicom, koja je toli-

ko uska, da možemo posumnjati da će se klipovi kad-tad dotaknuti. Prostor između njih je toliko mali, da ne znamo gdje još stanu dvije stjenke cilindra. Smještaj ventila također je zbijen na ekstremne dimenzije. Kut usisnih i ispušnih titanijskih ventila smanjen je sa 14 na svega 11,5 stupnjeva. Njihov promjer je povećan za usisne na 27 mm (prije 25) i za ispušne na 23 mm (prije 22). Osim što je titan lakši metal, on je i trajniji i otporniji na habanje. To omogućuje uz višu snagu agregata i znatno smanjenje gabarita glave cilindra.

Ugrađen je i novi set injektora, ukupno dva po cilindru, kako smo već vidjeli i na CBR-u i na ZX-6R-u. Oni znatno pospješuju smjesu pri visokim okretajima, a Yamaha ih ima više nego ijedan drugi motocikl, i ne samo u ovoj klasi. Ovaj drugi red, koji se smjestio visoko na vrhu usisa tik do air-boksa, uključuje se na pragu od 6.000 okretaja. Ispod tog praga ionako u realnosti nemamo što tražiti.

Ipak, jedna od najvećih novosti na Yamahinom motoru je Chip Controlled Throttle (YCC-T). Ovaj sustav kontrole gasa radi preko nove centrale i optimizira odnos između okretaja motora, dinamike usisnog zraka i krivulje momenta, a sve kako bi isporučio glatkije iskazivanje snage. Konvencionalan sustav koji se preko sajle odmah otvara do kraja ne optimizira ulaz goriva u glave cilindra, a time i smanjuje kompletnost procesa sagorijevanja. Sada više nema fizičke veze između ručice gasa i ventila na usisu. Zatezač lanca distribucije je sada polu-hidraulički, kako bi kvalitetno odgovorio na ovako široki raspon okretaja.

Spojka je tanja i kompaktnija, a sadrži i limitator povratnog momenta, kako već i očekujemo od ove klase motocikala. Ovo olakšava mijenjanje brzina na niže, kada je najveći stres na lancu, a time i na pogonskom kotaču. Naročiti zupci "propuštaju" mo-



Crveno bijela kombinacija neodoljivo podsjeća na prvu R1 iz '98. Čak je i podjednak napredak u odnosu na stari model



1



2



R6 u naked izdanju. Muskulatura se vidi do detalja

(1) Radilica je skraćena do maksimuma i stvarno ne znamo kako se ti klipovi ne sudaraju, između se nalaze još dvije stjenke cilindara (2) Presjek otkriva uštede u težini i u najsitnijim detaljima (3) Spojka je dobila ublaživač povratnog momenta (4) Exup ventil odsada i na Yamahama 600 (5) Titanijumski ispuh zanimljivog dizajna (6) Motorčić na usisu kontrolira otvorenost gasa preko elektronske centrale. Nema više fizičke veze između ručice gasa i leptira u usisnoj grani





Prednji i stražnji amortizeri dobili su finu regulaciju brze i spore kompresije



Stražnja vilica od prešanog i lijevanog aluminija izgleda kao skulptura i lakša je 1 kg. Zatezač lanca ima nešto jednostavnije rješenje za upotrebu

Novi hladnjak zaobljenog oblika povećava protočnost za 30% u odnosu na prethodni model. Doradene, ustvari smanjene, su i pumpe ulja i vode, koje sada pokreće ista osovina. Uz to poklopci i glave od magnezija značajno smanjuju težinu ovih perifernih sklopova. Na motoru je učinjeno sve da se smanje gubitci snage pojedinih sklopova, kako bi cjelina bila što učinkovitija. Krajnjih 127 KS bez ram aira je najviše u klasi za 2006. godinu. Jedino Kawasaki 636 sa ram-air sustavom deklarira nešto više od Yamahinih 133 KS uz nešto veći obujam. Dakle, R6 izvlači maksimum iz svojeg obujma i tu mu nema premca po pitanju odnosa snage po litri obujma.

Okvir je, prema Yamahinim tehničarima, najčvršći koji je ona ikad ugradila u jedan serijski motocikl, a razvijen je direktno upotrebom MotoGP tehnologije, oslanjajući se na njihov M1. Ovaj hibridni tip Deltabox okvira napravljen je od više individualnih dijelova lijevanog i prešanog aluminija. Lijevani dijelovi osiguravaju čvrstoću, a oni pre-

šani fleksibilnost. S prednje strane se ističe masivni kolektor za sustav usisa zraka.

Stražnja vilica izgleda kao umjetničko djelo, a napravljena je također kombinacijom lijevanih i prešanih aluminijskih komponenti. Pričvrtni klin je sada postavljen za 20 mm više, pa je tako teoretski bliže osi između upravljačke glave i stražnje osovine i na taj način ima funkciju olakšanja rada amortizera u zavoju. Kako tehnološka dostignuća idu dalje, tako je i stražnja vilica, osim što izgleda masivnije, oku ugodnije i daleko konkretnije, čvršća za 26% na torziju i lakša za čitav 1 kg. Mehanizam zatezanja lanca sada je potpuno drugačije konstrukcije, kako bi se olakšala brža izmjena gume na natjecanjima. Tu su i vijci za podizanje motocikla na stražnji "štender".

Omjer težine je sada vrlo blizu GP motocikala. Prednji kraj opterećuje 52,5% težine, dok je stražnji kraj opterećen sa 47,5%, što bi u praksi trebao osigurati visoki potencijal za vožnju stazom.

Sam ovjes je priča za sebe. Sprijeda je upside-down vilica promjera 41mm, vrlo otporna na uvijanje, ali ono što je važnije je da se kompresija može regulirati na dva načina, kao brza i spora kompresija. Istu mogućnost nudi i stražnji amortizer i to je još neviđeno u ovoj klasi, pa i višoj. Iako većina prosječnih vozača preza od reguliranja ovjesa, trkači će cijeniti ovaj potez. Sve to nam govori kojoj skupini vozača je ovaj motocikl namijenjen: potencijalnim trkačima ili svima onima koji se tako osjećaju.

Jedino kočnice ostaju iste kao do sada: radijalno smješteni kaliperi preko novih pločica pritišču dvostruke diskove od 310 mm promjera sprijeda i 220 mm straga. I pumpa na upravljaču je radijalna, s promjerom kliča 14 mm.

I na kraju, ne zaboravimo lap-timer koji bi na ovom motociklu trebao biti češće u upotrebi. Naravno da smo se i mi igrali njime i pomno pratili skidanje svake sekunde na stazi, kako smo je upoznavali i kako smo



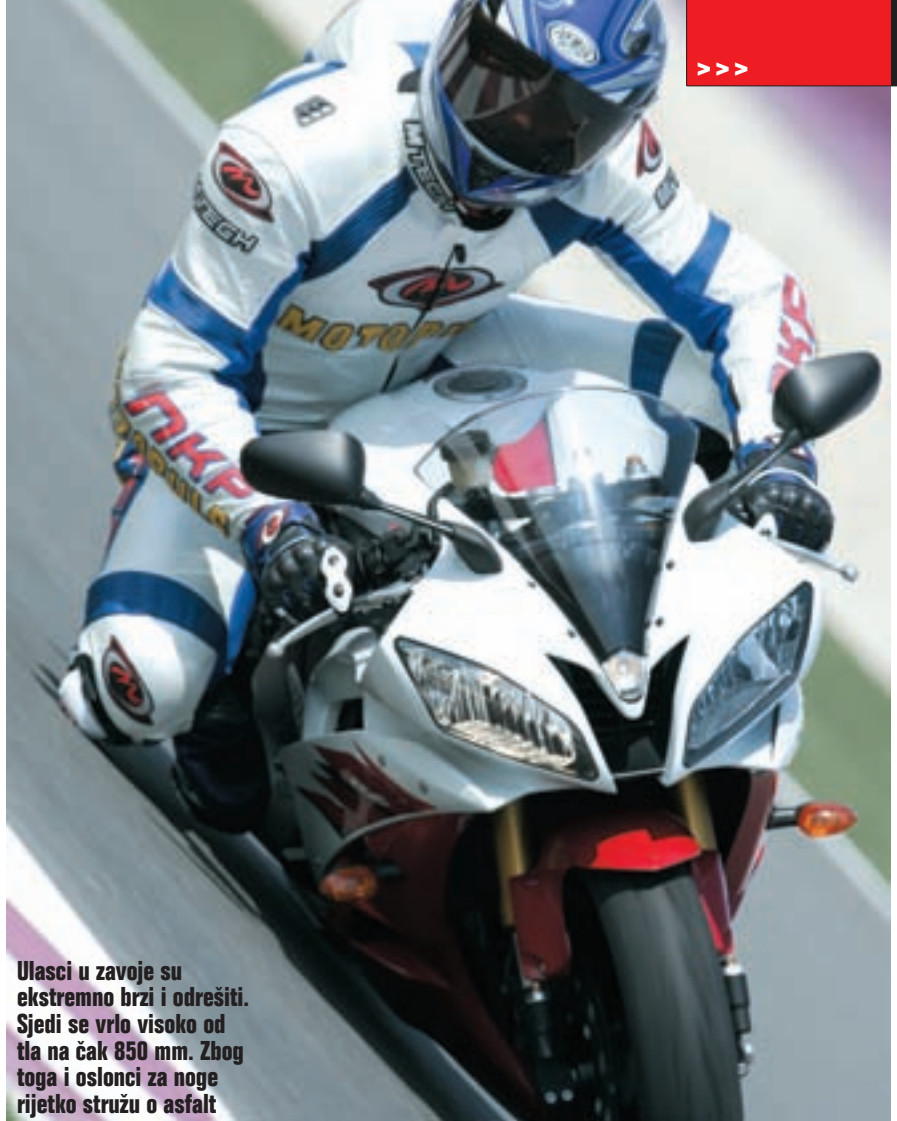
Na Yamahi sve je kratko i špičasto. Specifičan ispuh daje predivan zvuk

Radikalna klješta u starom izdanju sa novim pločicama

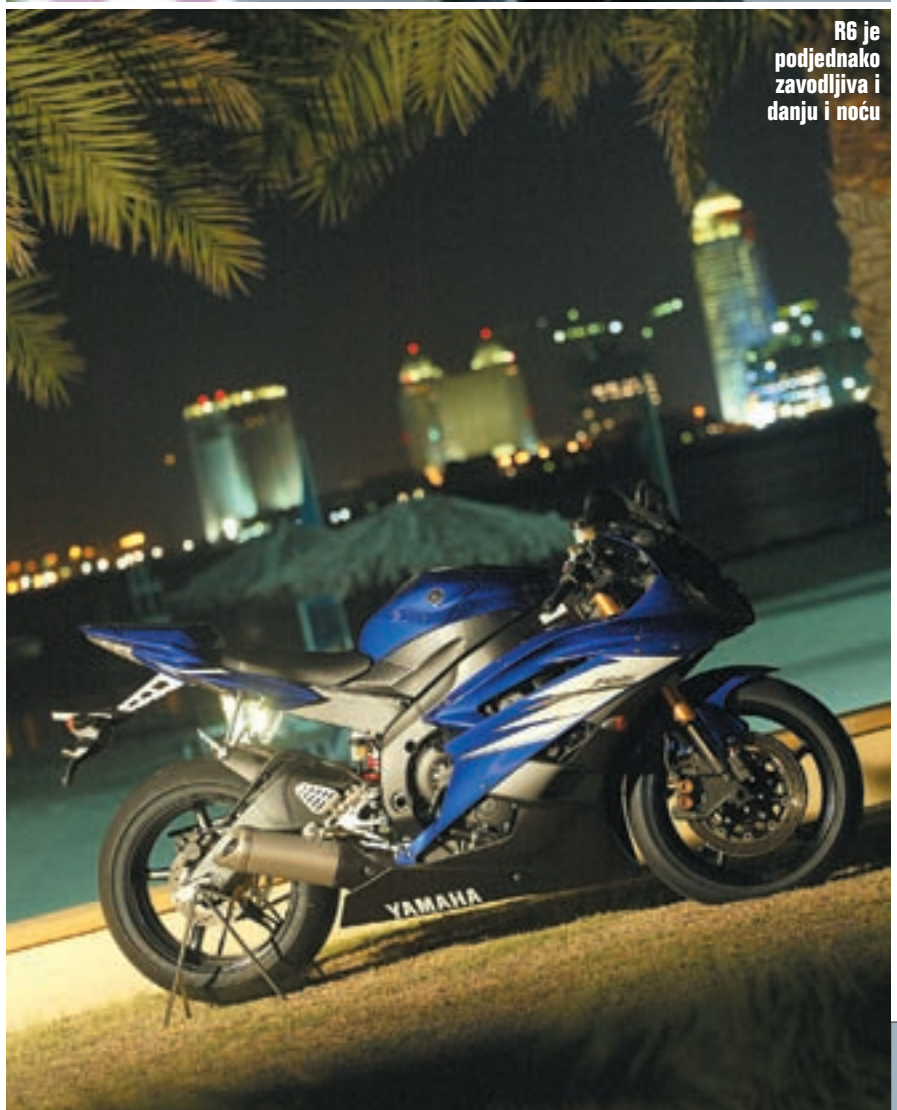
se više sprijateljili s motociklom. U Qatru smo odvezli 2 min 24 sec i postavili novi hrvatski rekord :). Još da to domaći naftaši hoće vrednovati u zelembačima, kao što su nudili Duji Dragonji za svaku medalju, vratili bismo se kući kao pravi šeići. Možda nas se ipak sjete za mjesec dana kada se upravo ovdje vraćamo na test Honda CBR 1000.

Za upravljačem jasna slika: gotovo cijela težina oslanja se na ruke kao na pravom racing motociklu. Ukupnu sliku upotpunjuje visoko sjedalo koje je postavljeno na rekordnih 850 mm od tla (standard klase je 820 mm). Upravljač leži prirodno u ruci, solidno otvoren, ali bismo poželjeli malo šire cijevi, za još bolji osjet i kako bi princip poluge još olakšao brza prebacivanja u kojima R6 itekako ima što pokazati. Nožni oslonci su visoko postavljeni, ali budući da je sjedalo još više, nije ugrožena udobnost nogu. Sigurnosni završetci oslonaca su, istina vrlo dugački (jasno je, skidaju se za upotrebu na stazi) i ponekad strugnu o asfalt, ali to nije ništa strašno jer i ovako dopuštaju zaista velike nagibe.

Jedina diskutabilna stvar je hod prednje kočnice koji je znao produžiti svoj hod, možda i zbog paklenih vrućina kakvima smo bili izloženi tijekom testa. Snaga kočenja je dobra i osjetna, no ne toliko direktna na osjetu ručice. Druga stvar koja nas je nemalo iznenadila je mogućnost prenošenja snage Dunlop Qualifier gume na podlogu. Za jednu serijsku gumu zaista je hvale vrijedan osjećaj kad se vrlo rano u zavoju možete osloniti na pravi grip i bez straha potegnuti do kraja. Prednja guma je malo zašiljenija, kako i priliči novijoj generaciji motocikala, i iako su kote ciklistike klasične (24 stupnja kut vilice i 97 mm predtrag), reakcije su vrlo brze, gotovo trenutne. Motocikl nije toliko postupan u fazi napadanja zavoja, već je ekstreman, što možemo zahvaliti maloj težini od 161 kg i visokom položaju vozača. Ciklistika je vrlo precizna i s ovakvom igračkom i korekcije su mnogo lakše, tako da nikad nismo imali kriznih situacija, što je rijetkost. U prilog tome ide i vrlo lagana staza Losail Internacional circuit, koja nije prezahtjevna, uz odličan grip i s malo usko vezanih zavoja. Niti jedan nije prezatvoren. Kad smo kod staze, spomenimo i to da su Arapi - s obzirom na to da trave nema ni u tragovima - oko cijele staze razvukli zeleni gumeni tepih kako bismo se osjećali kao doma. S obzirom da je staza nova i vrlo ravna, teško nam je ocijeniti tvrdoću ovjesa za svakodnevnu



Ulasci u zavoje su ekstremno brzi i odrešiti. Sjedi se vrlo visoko od tla na čak 850 mm. Zbog toga i oslonci za noge rijetko stružu o asfalt

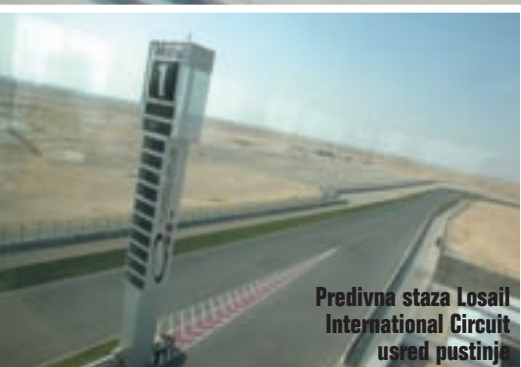


R6 je podjednako zavidljiva i danju i noću

Vrlo sigurna i precizna Yamaha R6 svoju eksplozivnost može zahvaliti i izvrsnim Dunlop Sportmax Qualifier gumama



Ispuh ispod motora sa Exup ventilom i trostaznim katalizatorom nije nimalo jednostavan. Lanac distribucije ima hidrauličko natezanje



Predivna staza Losail International Circuit usred pustinje



Molitva zavojnih sudaca



Motocikli u Dohi postaju in, no, samo u zimskim mjesecima

upotrebu, no na stazi je funkcionirao besprijekorno. Za tu ocjenu ćemo još pričekati usporedni test na Grobniku. Poželjeli bismo amortizer upravljača, jer iako je međuosovinski razmak smanjen sa 1.385 mm na 1.380 mm, osjećamo malu nesigurnost na izlascima iz nekih zavoja, kada je prednji kraj olakšan uslijed ubrzanja.

Sam motor vas prvo mami zvukom. Probajte zamisliti tu pjesmu oko 14.000 okretaja bez nekih osjetnih vibracija. Razvrtavanje su izvanredno laka i okretaji se penju gotovo bez otpora. Vozeći stazom, ponekad i pogriješimo i shvatimo da nam nedostaje snage, pogledamo u okretomjer, a kazaljka stoji na 10.000 okr/min. I još je ta brojka 10 na lijevoj strani skale. Fantastično. Ubacujemo u niži stupanj prijenosa i stvari se stavljaju na svoje mjesto tek na 12.000 okretaja, kad drugi motocikli već odavno gube dah. Tek onda upoznajemo prave vrijednosti ove Yamahe. Snage ima zaista dovoljno (mada smo Japancima tvrdili da snage nikad dosta), ali je treba i znati koristiti. Držanje okretaja bližu crvenog područja je daleko lakše nego što smo navikli na, primjerice, Yamahi R1.

Čim smo vidjeli da se okretomjer "vrti" do 17.500, znali smo što nas čeka i kakav je karakter motocikla. Odnos hoda i povrta

klipa ne ostavljaju mnogo mjesta za konkretniji moment, no ovo nije motocikl za švrljanje zelenim pašnjacima. Ovakva konfiguracija prisiljava vas na često mijenjanje brzina i tu dolazimo do pravog iznenađenja. Mjenjač radi precizno i brzo kao niti na jednom motociklu više klase. Čak i poneko mijenjanje prema dolje bez spojke bilo je više nego meko. Uz to, limitator momenta i odlična mogućnost vrtnje agregata ne dozvoljavaju blokadu stražnjeg kotača niti u sportskoj vožnji. Jednostavno moramo reći da nas je mjenjač fascinirao. S obzirom na to da je ovo prava replika s vrlo dugačkom prvom brzinom, spojku nemojte ocjenjivati prema kretanju iz prve, jer je tu malo nesigurna. Primjećujemo i kako motor nema tendenciju propinjanja na prednji kotač prilikom kočenja, iako vozač sjedi dosta visoko. Balans ciklistike za vožnju pistom je vrlo skladan.

Iz Qatar-a se vraćamo bez stipendije za rekorde, ali oduševljeni onim što su nam iz Yamahe pripremili. Mnogo je detalja koji su nas uvjerali kako će upravo ovaj motocikl biti pakleno oružje u rukama profesionalaca. Sve je podređeno njima. Cestovna vožnja? Teško, ali vidjet ćemo. Ionako kupci u ovoj klasi traže samo prave bolide. Bez kompromisa. ■

Zvijer se uvijek gleda u oči



Stražnje svjetlo Led tehnologije i blatobran spreman da lako nestane



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 67 x 42,5 mm
Obujam: 599 ccm
Odnos kompresije: 12,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: podesiva upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući diskovi promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straža disk od 220 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.040, širina 700, visina sjedala 850, osovinski razmak 1.380, suha težina 161 kg,
Deklarirano: snaga - 127 KS (93,4 kW) - 14.500 okr./min (133 KS pri 14.500 okr./min. sa Ram-Air-om), max. okr. moment - 66 Nm pri 12.000 okr./min (68 Nm pri 12.000 sa Ram-Air-om)
Spremnik goriva: 17,5 l
+ podešavanje ovjesa, dizajn, lakoća održavanja visokih okretaja, mjenjač, zvuk
- nema amortizer upravljača, visoko sjedalo za niže vozače

Snaga se ovdje mjeri u Devama. Yamaha ima 133 DS

Žene u prometu