

Aprilia **RSV Mille** ★ Ducati **1098** ★ Honda **CBR 1000 RR**

# Niti korak **do**

TEST TEAM NA PANNONIA RINGU

**MAXISPORT**

**1000**

**USPOREDNI TEST**



# Savršenstva

Od posljednjeg sučeljavanja najpoželjnijih sportskih motocikala proteklo je samo 10 mjeseci, a promjena je toliko da se čini kao da je prošlo 10 godina. To dokazuje i prošlogodišnji slavodobitnik Kawasaki, koji se nije mogao do kraja oduprijeti naletu nove generacije suparnika predvođenih ponovo najkompletnijim Suzukijem. Novo izdanje Yamahine perjanice bilježi značajan napredak i pritom osvaja svojom agresijom, dok vatreno crveni Ducati ispod svojih zavodljivih oplata napokon nudi i konkretnu snagu. Iako još uvijek ima što ponuditi, zimzelena Honda polako zaostaje u pogledu performansi, no teret godina se ipak najviše osjeća na ledima retro-šarene Aprilije, koja zajedno s nama nestrpljivo očekuje svoju nasljednicu

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK, MARKO GUZINA

**P**rije nešto manje od godinu dana na ovim je istim stranicama po prvi puta slast pobjede i pravo pobjedničkog podizanja prednjeg kotača u zrak stekao borbeni maneken otrovno zelene boje. Tada je tijekom teških 12 rundi Kawasakijeva «desetka» uspjela skupiti najviše bodova i nakon izravnog petoboja tijesnom odlukom sudaca poraziti konkurenciju predvođenu Suzukijem. Ninja je tako na najbolji mogući način iskoristila psihološku prednost proizašlu iz činjenice da je da je 2006. godine samo momčad iz Akashija izbacila potpuno novog borca koji je na prečac iznenadio sve svoje protivnike brzinom i superiornom snagom.

No, nova je modelska godina kao rijetko kada dosad donijela obilje novosti te se tako Kawasaki od ukupnog pobjednika preko zime premetnuo u još jednog glasnog svjedoka koji je na svojoj koži, odnosno oplata, osjetio svu gorčinu prolaznosti vremena i kratkotrajne slave koja prati najbolje svjetske borce. Promjene koje nam ove godine donosi nova generacija sportaša možda nisu revolucionarne, no većina je ovdje sučeljenih motocikala svojim voznim osobinama ionako toliko bliska da svaka uštedena stotinka ili nanovo iscijedena mrvica vozačkog užitka mogu donijeti konačnu prevagu. U pokušaju da kazaljku precizne vage pomakne u svom smjeru najviše je prostora za napredak imao Ducati, čiji novi model 1098 osvaja srca kupaca dizajnom, dok u borbi za sekunde na natjecateljskoj stazi uz sve svoje tradicionalne vrline od sada može računati

i na konkretnu snagu koju razvija dvocilindraš povećane zapremine. Suzuki se s druge strane na baštini iznimno uspješnog prethodnika odlučio za manje invazivnu terapiju pomlađivanja svog premium modela GSX-R 1000, koji uz bitan porast snage sada bilježi i još sofisticiraniju ciklistiku, ali i blago nazadovanje po pitanju težine. Manji problemi s celulitom prate i novi Yamahin R1, koji svejedno bilježi napredak u gotovo svakom području, a ponajviše u onom najvažnijem: užitku koji pruža u vožnji.

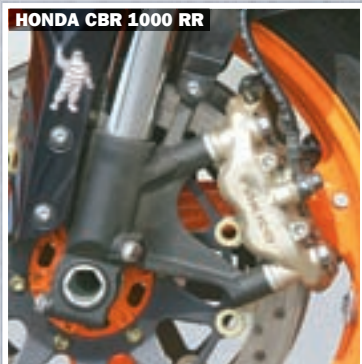
Ostala tri protagonista ovog sučeljavanja čvrsto stoje na svojim prošlogodišnjim pozicijama i jedine promjene odnose se na kombinaciju boja. Redoviti dvogodišnji ciklus promjena čini neparne godine nesklone Kawasakijevim sportašima zapremine 1 litre, dok je nakon prošlogodišnjeg blagog zatezanja bora Honda svoj CBR odlučila još neko vrijeme zadržati na tržištu. Tako joj po tržišnom stazu može konkurirati tek Aprilia RSV 1000 R, koja je već prošle godine svojim dinamičkim osobinama zaostajala za konkurencijom i ma koliko to grozno zvučalo, jedan od razloga njenog trenutnog postojanja na tržištu je održavanje vremenskog kontinuuma do očekivanog pojavljivanja nasljednika pokretanog V4 agregatom.

Nakon kratkotrajnog predstavljanja svih šest boraca i teoretskog razmatranja njihovih mogućnosti vrijeme je da se svaki od junaka povuče u svoj kut i pripremi za oglašavanje gonga. Ne znamo je li to zbog možebitnog nedostatka inspiracije ili zbog činjenice da nam se prošlogodišnji format natjecanja učinio vrijednim zadržavanja, no i ove godine ostajemo na konceptu borbe

Svaki od ovih motocikala pruža obilje zabave prilikom vožnje cestama, iako dobar dio njihovim potencijala u tim uvjetima ostaje skriven



Svaki od ovih motocikala ima moćne kočnice. Kod Ducatija su one najjače, ali se teško doziraju, tako da najviše pohvala ide na račun Aprilije i Honde. Suzuki je malo stanjio svoje diskove, dok se Yamaha odlučila na smanjenje promjera i ugradnju sesteroklipnih klijesta. Na kraju kolone je Kawasaki, čije su kočnice pretjerano sklone umaranju



od 12 rundi, tijekom kojih bi na površinu trebali isplivati prednosti i nedostaci svakog od motocikala. Kako bismo osigurali da sučeljavanja na cesti, natjecateljskoj stazi, ali i na mjernom stolu proteknu u duhu fair-playa, sve smo motocikle opremili Dunlopovim GP gumama i zabava je mogla početi. Stvoreni su, dakle, svi potrebni preduvjeti za već tradicionalno odmjeravanje snaga, a najveća razlika u odnosu na prošlogodišnji, ali i na sve dosadašnje usporedne testove ove klase jest to da po prvi put onaj najzabavniji i najvažniji dio testa nije obavljen na našem Grobniku, već na mađarskom Pannonia-ringu. Krenuli smo, dakle, putem bana Jelačića kako bismo iskusili slast sportske vožnje u jednom sasvim drugom ozračju. Naime, mađarska staza svojom osjetno sporijom konfiguracijom predstavlja sasvim drugačiji svijet od onoga na koji smo navikli na našem Grobniku. No, Pannonia-ringu ćemo se vratiti tamo negdje sredinom borbe, kada će svaki od boraca imati priliku prikazati svu raskoš svojeg talenta, a do tada nam valja pozabaviti se time kako su pojedini modeli odradili svoje bazične pripreme i pripremili se za nadolazeću tržišnu utakmicu.

## PRVA RUNDA: TEHNIKA Tehnički kick-down

Prošle smo godine konstatali da si deklariranim vrijednostima i primijenjenim tehničkim rješenjima svi japanski motocikli sličje kao jaje jajetu. Monotoniju je razbijala tek dvocilindrična Aprilia, koja i dalje ostaje osebujna duša, no proljetos joj u svrhu povećanja biološke raznolikosti i uvođenja svježje krvi u ovu klasu uvelike pomaže i novi Ducati, koji je svojem i onako osebujnom karakteru pridao još poneku tehničku pikanteriju. Od novo pridošlih Japanaca Yamaha na papiru donosi više tehničkih inovacija od Suzukija, koji se u većoj mjeri oslanja na nadogradnju dobro proverenog prethodnika, nego na eksperimentiranje s uvođenjem novih tehnologija. Novi GSX-R se, doduše, može pohvaliti osjetnim porastom deklarirane snage i mogućnošću odabira mape rada motora, no ti su se glasiči lagano izgubili u medijskoj buci koju proizvodi Yamahin varijabilni sustav usisa ili Ducatijev desmodromski sustav upravljanja ventilima uparen s eliptičnim leptirastim tijelima.

No, krenimo redom i to izravno od pogonskog agregata kao tehnički najzanimljivijeg dijela, koji predstavlja srce i dušu svakog spomena vrijednog motocikla. Prvo ćemo se pozabaviti zapreminom, na kojoj ne bilježimo nikakve promjene, budući je svih pet prošlogodišnjih protagonista ostalo na svojim starim pozicijama, kako po pitanju radnog obujma tako i po pitanju vrijednosti provrta i hoda. Jedina novina odnosi se na novopridošli Ducati, koji trenutno malo vara na zapremini, no to je tako samo dok se ne promjene pravila klase Superbike i omoguće Ducatiju i da u formalno-pravnom pogledu postane legitimni pripadnik ove klase. Sa svojih 1099 ccm nova Ducatijeva uzdanica bilježi osjetan skok u odnosu na svog prethodnika, a do tog je povećanja zapremine došlo na jedini mogući način: povećanjem vrijednosti provrta i hoda. Osim zapreminom, novi je 1098 jedinstven u svojoj klasi i po primjeni eliptičnih leptirastih tijela, koja svoje korijene vuku izravno iz MotoGP-a i koja bi zajedno sa smanjenim kutom između usisnih ispušnih ventila trebala pridonijeti boljem protoku zraka, a više zraka znači i više snage.

Protokom zraka se poigrala i Yamaha, koja je napustila petventilsku tehnologiju u korist uobičajene četveroventilske, a uz to svoj novi R1 ispo-

**Iako su izrazito sportski orijentirani, ovi su motocikli dovoljno udobni za vožnju cestom**

ručuje i sa YCC-I sustavom, odnosno računalno kontroliranim varijabilnim usisom, kod kojeg se pomoću posebnog servo motora produžuje ili skraćuje put kojim zrak putuje u cilindar. Uz očekivani marketinški efekt, ta je novotarija donijela i onaj puno važniji boljitak - povećanje raspoložive snage i okretnog momenta na niskim i srednjim okretajima, eliminirajući tako u dobroj mjeri glavnu zamjerku koja se upućivala starom modelu. Uz peglanje krivulje snage osjetan napredak se bilježi i u području maksimalnih vrijednosti, pa tako nova Yamaha R1 razvija deklariranih 180 KS pri 12.500 okr/min i 112,7 Nm okretnog momenta pri 10.500 okr/min.

Bez obzira na to što su režimi vrtnje pri kojima razvija te maksimalne vrijednosti ostali na prošlogodišnjim brojkama, Yamaha je po tom pitanju i dalje najekstremniji pripadnik svoje klase, a s trona ju nije uspio skinuti ni Suzuki, koji je igrao upravo na kartu povećanja režima vrtnje u svrhu ostvarivanja rekordnih vrijednosti snage. Kao i na ostatku motocikla, i u tom području kod Suzukija na prvi pogled vidimo tek blagu evoluciju koja se - kako smo već navikli - odnosi na još veće usisne i ispušne kanale i na povećanje broja rupica na brizgaljkama,

kojih sada ima dvanaest umjesto prijašnjih četiri. Bez obzira na to što Suzukijev agregat - barem na papiru - ne broji mnoštvo promjena, napredak je u ostvarenim vrijednostima i više nego očit. Tako je novi GSX-R za punih 7 KS potentniji od svog prethodnika, te je sa svojih 185 KS pri 12.000 okr/min najsnažniji pripadnik svoje vrste.

Kawasaki, Honda i Aprilia čine društvo koje nije pretrpjelo nikakve promjene, pa tako ostaju na svojim već dobro poznatim vrijednostima. Kawasaki je još prošle godine stvorio solidnu zalihu od 175 KS pri 11.700 okr/min, što mu dostaje za držanje koraka s ojačalom konkurencijom, dok Honda sa svoje 172 KS ipak polako gubi korak i to ne toliko na deklariranim vrijednostima, koliko na mjernom stolu i osjećaju koji pruža u vožnji. No, iako je najslabiji, Japanac CBR još uvijek uživa prednost pred dvocilindričnom talijanskom konkurencijom, a posebno pred Aprilijom, koja sa svoje 143 KS pri 10.000 okr/min već duže vrijeme ne može ni izbliza dostojno parirati svojim protivnicima. Taj je zaostatak ove godine još i veći, ne samo zbog toga što je konkurencija otišla naprijed, već i zato jer je koncepcijom agregata sličan Ducati dosegnuo granicu od 160 KS koje razvija pri 9.750 okr/min.

**Iako ih nismo štedjeli, testirani motocikli nisu bili pretjerano žedni. Tako se Kawasaki zadovoljio već sa 7,3 l/100 km. Sasvim blizu mu je i bila Honda, dok su se Aprilia i Suzuki vrzmali oke granice od 8 litara. Yamaha je za 1 decilitar prošla tu granicu, dok je najžedniji Ducati prosječno konzumirao 9,1 litara goriva na 100 prijeđenih kilometara**





APRILIA RSV MILLE

Aprilia već dugo nije mijenjala svoju figuru, a osvježene za ovu sezonu predstavlja ograničena edicija Replica, koju karakterizira živa kombinacija boja



DUCATI 1098

Nakon kontraverznog modela 999, Ducati je ponovo predstavio vrlo lijep motocikl, kojem u odnosu na prethodnika nedostaje tek nešto više originalnosti



HONDA CBR 1000 RR

CBR 1000 RR je privlačio poglede svojim pobjedničkim Repsol bojama. Ova je šarena kombinacija za 2 tisuće kuna skuplja od osnovne inačice

Osim po snazi, Aprilia uvjerljivo drži začelje i po suhoj težini od 189 kg, što znači da joj ostatak društva u prosjeku bježi petnaestak kila. I u toj kategoriji prednjači Suzuki, koji se, doduše, za 6 kg «udebljao» u odnosu na stari model, ali je još uvijek za 1 kg lakši od Ducatija, koji ne samo da je osjetno povećao mišićnu masu, već je podvrgnut i impresivnoj kurlji mršavljenja.

No, za penjanje na vrh nije dovoljan samo dobar omjer snage i težine. Treba imati i dobru tehniku borbe, kako bi se mogli kvalitetno plasirati munjeviti udarci. Motociklističkim rječnikom govoreći, potrebna vam je kvalitetna ciklistika koja će vam omogućiti da brzinu ostvarenu na ravninama u što većoj mjeri prenesete kroz tjeme zavoja, kao i da pri otvaranju gasa u nagibu zadržite željenu putanju bez neugodnih iznenađenja. Kote ciklistike i primijenjena rješenja kao da su dogovorene, a najveći nemir unosi Ducati, koji sa svojom tradicionalnom izvedbom čeličnog rešetkastog okvira i dalje kviri pravilo da su za uspjeh u ovoj klasi potrebne dvostruke aluminijske grede. Ducati mora biti poseban i po izvedbi stražnjeg ogibljenja, koje je ponovo izvedeno putem jednoruke stražnje vilice, dok se s ostatkom društva slaže po pitanju prednjeg upside-down ogibljenja sa štapovima promjera 43 mm.

Moglo bi se još štošta napisati o tehničkim vrlinama ovih gotovo savršenih strojeva, no udarac gonga je već davno označio kraj prve runde, u kojoj možda nema izraženog pobjednika, no svejedno se naslućuje u kojem bi se pravcu mogla razvijati borba. Kao i uvijek, početno ispitivanje snaga prolazi u miroljubivom tonu, a tko će od ove šesterke preuzeti ulogu favorita ovisi o tome je li pojedinom sucu bliža japanska ili talijanska filozofija i uzima li u obzir i subjektivne elemente, kao što su savršenstvo tehnike i ljepota borbe, ili samo činovnički zbraja zadane udarce.

## DRUGA RUNDA: OPREMA Raskoš caruje

U skladu s važećim predrasudama i uvriježenim mišljenjem bilo bi nekako realno očekivati da prosječan Talijan na sebi ima puno više nakita od tipičnog stanovnika iz Zemlje izlazećeg sunca, obično ukrašenog tek digitalnim fotoaparatom i dioptrijskim naočalama. No, ovdje ne govorimo o dokonim turistima, već o istinskim sportašima, te nas stoga ne treba čuditi da ponekad hladni, ali savršenstvu skloni Japanci u pogledu opremljenosti trljaju nos predstavnicima Apeninskog otoka. Nije to ništa strašno i u osnovi svaki od ovih motocikala ima sve one osnovne elemente koji su vam potrebni za uživanje u sportskoj vožnji, no kad je borba ovako neizvjesna, onda svaki detalj može činiti razliku. Toga su itekako svjesni i sami proizvođači, pa tako neki elementi o kojima se još donedavno pričalo s oduševljenjem sada postaju neizostavnim dijelom sportske opreme i lakše je nabrojati tko što nema, negoli tko što ima.

No, za razliku od prošle godine, kada smo uglavnom pisali o postojanju ili nepostojanju mehaničkih komponenti poput klizne spojke ili amortizera upravljača, ove su sezone u igri elektroničke naprave. Tako je Yamaha uz već spomenuti sustav varijabilnog usisa ugradila i YCC-T sustav elektronske kontrole gasa, s kojim smo se upoznali na prošlogodišnjem R6. Suzuki se pak odlučio za ugradnju elektronskog amortizera upravljača s kojim smo se dosad susretali samo na Hondi, a tu je i mogućnost biranja između tri mape razvijanja snage ovisno o željama vozača i uvjetima na cesti. Uz to, Suzukijev

ovjes je podesiv po svim parametrima, uključujući i brzu i sporu kompresiju, a uz oslonce za noge podesive po visini tu je i mogućnost podešavanja klizne spojke.

Iako su ga Suzuki i Yamaha svojom opremljenošću potisnuli u drugi plan, Kawasaki još uvijek predstavlja de-luxe paket, dok se Ducati može hvaliti mogućnošću mijenjanja visine stražnjeg kraja i bogatom pločom s instrumentima. Tu je i mogućnost analiziranja telemetrije, no taj detalj kod osnovnog modela 1098 spada u dodatnu opremu, zajedno s još mnoštvom elemenata kojima vlasnik može nadograditi svog dvocilindričnog ljubimca.

Honda ne obiluje luksuzom, ali ima gotovo sve što vam treba, uz iznimku klizne spojke. Kad već govorimo o onome čega nema, spomenimo da Kawasaki i Yamaha jedini ne posjeduju hidrauličku komandu spojke, dok Ducati u osnovnoj verziji kliznu spojku nudi tek kao dio dodatne opreme, a uz to ima i nejak amortizer volana, koji ne pruža mogućnost podešavanja. No, i s takvim je amortizerom upravljača u velikoj prednosti ispred Aprilije, koja u osnovnoj verziji R taj element uopće nema, no zato se busa u prsa svojim Ohlins prednjim ogibljem.

Sve u svemu, Suzuki i Yamaha osvajaju najviše bodova u drugoj rundi, a s malim zaostatkom u stopu ih prati Kawasaki. Ducati i Honda imaju poneki nedostatak, ali se dobro drže, dok bi Aprilia bila na samom vrhu da smo na testu imali prestižniju verziju Factory.

## TREĆA RUNDA: DIZAJN Srce bira

Lijep izgled vam neće donijeti sekunde na natjecateljskoj stazi, no pogledamo li povijest auto-moto industrije, lako je uočiti nepisano pravilo prema kojem samo privlačni modeli mogu posjedovati karizmu pobjednika, kako na sportskom, tako i na tržišnom planu. Iako je naš stručni sudački žiri u prvom redu pokušao istražiti dinamičke osobine i karakterne vrline, svi smo mi ljudi od krvi i mesa i nitko ne može biti imun na lijep osmijeh ili zamamne obline.

Da smo ih umjesto natjecateljskom provezli modnom pistom najviše uzdaha bi vjerojatno izmamio Ducati 1098, koji nije uspio ponoviti originalnost modela 916, ali je svejedno uspio utjeloviti bit ljepote toliko svojstvene talijanskim majstorima dizajna. Zlobnici bi rekli da je Ducati u tom slijeđenju esencije talijanskog smisla za lijepo otišao i malo predaleko, budući nas stražnji kraj neobično podsjeća na onaj s MV Aguste, no najvažnije je da taj dio izgleda osjetno skladnije nego na prethodnom modelu 999. Osim toga, svaka pomisao na negativnu likovnu kritiku postaje suvišnom dok pogledom pratite strastveno zategnute i kristalno čiste linije prednjih i bočnih oplata koje ovaj motocikl čine istodobno dovoljno originalnim i pakleno privlačnim.

No, čak i ako se većina složi da je Ducati najprivlačniji u svom svijetu, pitanje prvog i drugog pratitelja ostaje sasvim otvoreno. Neki će najviše zviždati novoj Yamahi R1, koja kombinira dizajnerske elemente videne ne prethodnim generacijama ovog motocikla s onima prisutnim na modelu R6, dok će sasvim drugu vrstu osobenjaka Kawasakijeva zelena boja privlačiti jednako kao i neke vrste kukaca. Ništa manje atraktivno ne djeluju ni oplata Hondе CBR, koja možda jest dama u godinama, ali još uvijek djeluje svježe i neodoljivo. Tome je zasigurno pridonijelo i šarenilo ratničkih boja, jer dok je prošle godine u decentnoj crno crvenoj

KAWASAKI ZX-10R



Od svih testiranih motocikala Kawasaki djeluje nekako vizualno najmasivnije. Uz zelenu boju možete ga naručiti i u crnoj varijanti

SUZUKI GSX-R 1000



GSX-R svojim dizajnom snažno podsjeća na proslogodišnji model, a najveća novost su dvostruki ispusni topovi

YAMAHA R1



Nova R1 je u dobroj mjeri zadržala svoj prepoznatljivi izgled, kojeg njeguje još od prve generacije predstavljene 1998. godine



APRILIA RSV MILLE



DUCATI 1098



HONDA CBR 1000 RR

Što se tiče ploče s instrumentima, tu je Ducati definitivno najatraktivniji. Ostali proizvođači nude uspješna, ali već viđena rješenja i po tom pitanju samo Honda vapi za što skorijom modernizacijom



kombinaciji mnogi nisu ni primjećivali, ovog je puta svoju vitku figuru oplemenila pobjedničkim Repsolovim bojama i zasjala u punom sjaju poput privlačne gospođe koja je pronašla ljubavnika.

Za kraj smo ostavili Suzuki i Apriliju kao dva modela koji svojim izgledom izazivaju najviše kontroverzi, svrstavajući se tako u kategoriju onih osebnih motocikala koji nikog ne ostavljaju ravnodušnim, bilo u pozitivnom ili u negativnom smislu. Kod Suzukija se tako lome koplja oko izvedbe prednjeg svjetla, koje «tužnim pogledom» promatra svijet, ali još i više oko masivno izvedenih dvostrukih ispušnih topova. U ostalim elementima svojeg dizajna GSX-R 1000 ne donosi ništa novo, jednako kao ni Aprilia RSV, koja je posebno za ovu sezonu izašla i u Replica ediciji

ograničenoj na samo 200 primjeraka. I dok su jedni tvrdili da bi se zbog svog ljubičastog prednjeg kraja ovaj model, nekoć poznatiji kao Mille, sada mogao prodavati pod imenom Milka, druge je osvojila svojom šarenom kombinacijom koja neodoljivo asocira na onu sa dvotaktne Aprilije AF-1, koju je većina nas u mladosti barem poželjela, ako već ne i vozila.

#### ČETVRTA RUNDA: POLOŽAJ VOZAČA Varijacije na temu

Ergonomija sportskih motocikala uvijek je bila predmet rasprave, kako između onih koji su vozili takve motocikle, tako i onih koji su na taj svijet gledali sa strane tvrdeći da su šćućureni položaj vozača i nedostatna zaštita od vjetra namijenje-

ni samo mazohistima. Takav je nazor već odavno postao pomalo arhaičan, budući su se paralelno s razvojem vrhunske tehnologije inženjeri bavili i unapređenjem položaja vozača, tako da nova generacija sportskih motocikala uglavnom vješto balansira između oprečnih zahtjeva koje postavljaju natjecateljska staza i svakodnevna cestovna uporaba. No, za razliku od, primjerice, kota ciklistike ili pak koncepcije agregata, u tom se području čak i među Japancima mogu vidjeti brojne varijacije na istu temu, tako da svaki od ovih motocikala trokutom kojeg čine upravljač, sjedalo i oslonci za noge predstavlja specifičnu jedinku. Štoviše, razlike od motocikla do motocikla su tolike da potencijalni kupac ima realnu mogućnost pronaći motocikl s gotovo idealnim



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA R1



položajem, ali se isto tako može pomalo 'zeznuti' odabirom motocikla koji ne odgovara njegovim gabaritima ili navikama sjedenja.

Nabrajanje razlikovnih elemenata započeto ćemo od motocikala koji njeguju suvremenije ergonomске smjernice, što znači da se kod njih sjedi relativno blizu upravljača, s nešto uspravnijim gornjim dijelom tijela. Jedan od začetnika te filozofije je Honda, koja je nekoliko godina prije konkurencije uspjela pronaći recept za pomirenje agresivnog položaja sa solidnom udobnošću. Honda je oduvijek imala sluha za takve stvari, pa ne treba čuditi što vas CBR jednostavno mami na napadačku vožnju, a pritom jako malo umara.

Položajem najbliži Hondi je novi GSX-R, koji je po tom pitanju bolji iz generacije u genera-

ciju i doista mu se ne može gotovo ništa zamjeriti. Kada prvi put sjednete na njega, čini vam se da ste oduvijek vozili upravo taj motocikl, a dojam sklada čovjeka i stroja dodatno se pojačava kada odvozite prve kilometre na cesti ili natjecateljskoj stazi.

Kao i Suzuki, i nova je Yamaha proživjela neznatne promjene u odnosu na svoju prethodnicu. Da se podsjetimo, stara je R1 uvjetovala nešto izduženiji položaj gornjeg dijela tijela, dok su oslonci za noge bili postavljeni relativno nisko za ovu klasu vozila, što se pozitivno odrazilo na ukupnu udobnost donjih ekstremiteta. Na novoj su Yamahi oslonci za noge zadržali sličnu udaljenost od tla i sjedala vozača, no zato je gornji tijela nešto uspravniji i bliži upravljaču. Daleko

je to od agresivnog položaja s kojim se susrećemo na manjoj sestri R6, koja je u tom području ipak spretnija za vožnju natjecateljskom stazom, ali i manje udobna. Osim toga, Yamaha je ovakvom koncepcijom zapela na pola puta između izduženog položaja kojeg je nudila starija generacija sportskih motocikala i uspravnog položaja kojeg nude Honda i Suzuki, tako da će se za upravljačem nove R1 dobro snaći doista širok raspon vozača.

Dolazimo tako do Kawasaki, koji je Yamahinim prelaskom u nešto agresivnije vode postao dosta usamljen svojom koncepcijom dugačkog spremnika goriva i velike udaljenosti između sjedala i upravljača. Taj će se nešto klasičniji gard više svidjeti cestovnim vozačima negoli





APRILIA RSV MILLE



DUCATI 1098



HONDA CBR 1000 RR

Već je pri pogledu sprijeda jasno da ovi motocikli spadaju u red najmoćnijih pripadnika svoje vrste. Iz njihovih očiju isijava agresivna čistokrvnog predatora, a jedino Suzuki ima dobronamjerni pogled na svijet

posjetiteljima natjecateljske staze, s tim da se inače solidna udobnost dodatno poboljšava nešto više postavljenim upravljačem.

Preko leđa zelene Ninje polako dolazimo do talijanskih predstavnika, koji njeguju nešto drugačiji pristup ovoj problematici, a to je između ostalog uvjetovano koncepcijom pogonskog agregata. U tom je pogledu normalno očekivati uži motocikl i samim time manje raširene noge, no blagodati užeg V2 agregata su u ovom slučaju osjetno izraženije kod primjereno vitkog Ducatija negoli kod nešto korpulentnije Aprilije. Bez obzira na to, oba motocikla ovdje imaju sličan pristup: ruke su nešto više opterećene zbog niže postavljenog i zatvorenog

upravljača, a to je posebno izraženo kod Aprilije, jer ona usto ima i visoko postavljene oslonce za noge, koji jednostavno nisu tamo gdje ih nalazite kod ostalih modernih sportskih motocikala. Iako je takva kombinacija još uvijek zahvalna na natjecateljskoj stazi, japanska je konkurencija svojim rješenjem položaja vozača otišla korak-dva dalje, a to je posebno izraženo u mirnodopskim cestovnim uvjetima vožnje.

U odnosu na Apriliju, Ducati se kvalitetom svoje ergonomije puno više približio idealima koje njeguju njegovi japanski takmaci, iako je po mnogim stvarima i dalje specifičan i vjeran samom sebi. Drugim riječima, ovaj proizvod iz Bologne svjesno žrtvuje nešto od udobnosti kako bi se ostvario napadački položaj, koji će se, kao uostalom i mnoge druge stvari na ovom motociklu, najviše svidjeti trkačima i vjernim konzumentima ove

marke. Tijelo je tako malo istegnuto prema naprijed, dok ruke istovremeno pate na nisko postavljenom upravljaču. No, kada se dohvatite prvog zavoja većina takvih primjedbi netragom nestaje i odjednom vam postaje savršeno jasno da se ponekad treba odreći vlastite udobnosti da biste ostvarili istinske vozačke užitke.

### PETA RUNDA: PERFORMANSE Snaga caruje, snaga klade valja

Ako bismo uzeli pojednostavljenu formulu u kojoj su performanse vozila u izravnoj korelaciji s omjerom snage i težine, onda ovdje nazočni motocikli ne bi imali premca u svijetu serijskih cestovnih vozila. Čak tri japanska predstavnika imaju na raspolaganju barem jednu konjsku snagu na kilogram težine, a od tog omjera 1:1 nije daleko ni četvrta Honda, koja svoje 172 KS raspoređuje na svega 176 kg suhe mase. Doduše, sve te brojke treba uzeti s određenom rezervom, budući u realnom svijetu istaknutim vrijednostima suhe težine treba dodati težinu svih potrebnih tekućina i samog vozača, dok deklariranim vrijednostima maksimalne snage treba oduzeti tridesetak KS kako bismo dobili stvarne potencijale koji se putem stražnjeg kotača prenose na podlogu. No, čak i sa tim korigiranim vrijednostima ovi motocikli imponiraju ostvarenim performansama, tako da će vam se nakon vožnje ovih bolida svako ovozemaljsko vozilo učiniti sporim i tromim, jasno, pod uvjetom da svoj kruh ne zaradujete pilotiranjem mlaznog aviona.

Prošle godine u ovoj rundi Suzuki bio rame uz rame sa Kawasakijem, no ovog je proljeća GSX-R povećao deklarirane vrijednosti za 7 KS, uspješno kompenzirajući porast težine za 6 kg. Osjećaj koji pruža u vožnji, kao i rezultati dobiveni na mjernom stroju dodatno daju na težini tim sirovim brojkama i čine ga usamljenim na vrhu svoje klase. Uz to, novi Suzuki ne imponira samo maksimalnim vrijednostima snage, već i načinom na koji je razvija, tako da s punim pravom u ovoj rundi osvaja maksimalan broj mogućih bodova. Znatna napredak bilježi i nova Yamaha, koja sada više nema toliko izraženu rupu u snazi na srednjim okretajima, no još uvijek nije uspjela nadmašiti Kawasaki.



Ovi motocikli definitivno nisu za svakoga, no u rukama vještog vozača postaju vrlo učinkovito oruđe



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA R1

Najslabiji japanski predstavnik je sasvim očekivano Honda, koja zato oduševljava uglađenošću kojom oslobađa sve svoje potencijale. Iako CBR na papiru ne bilježi toliki zaostatak za svojim najboljim protivnicima, u vožnji je nedostatak snage evidentan, a to je najuočljivije na međuubrzanjima u šestom stupnju prijenosa, kada ne može pratiti četverocilindrične konkurente.

Na takvim je međuubrzanjima CBR imao manjih problema čak i s Ducatijem, koji s porastom brzine pomalo gubi na dah, no do otprilike 200 km/h pokazuje svu raskoš svojeg obilnog momenta, te se gotovo ravnopravno nosi s japanskom konkurencijom. Najveća vrlina Ducatija je način na koji oslobađa snagu na izlasku iz zavoja, no sve njegove potencijale kvalitetno će moći iskoristiti samo iskusni vozači koji znaju osluškiivati rad njegova dvocilindrična srca, te se na pravi način igrati

polugom mjenjača i ručicom gasa. Začelje kolone po pitanju performansi i dalje drži Aprilia, s tim da je ove godine njen zaostatak još izraženiji. Čak četrdesetak «konja» manjka u odnosu na Suzuki, odnosno dvadesetak KS zaostatka za najbližim Ducatijem se moraju negdje uočiti. Kako vam ne bismo pričali samo iz perspektive subjektivnih dojmova, reći ćemo vam da se objektivni manjak snage najlakše primijetio na ostvarenoj brzini na kraju kratke ciljne ravnine koja je bila za otprilike 30 km/h manja od konkurencije. Sličan zaostatak RSV bilježi i u području maksimalne brzine kao još jednog područja kojim bezobrazno dominiraju japanski predstavnici, svi odredom sposobni da bez puno nagovaranja ispišu brojku od 299 km/h, a imamo dojam da bi digitalni brzinomjeri na nekim od tih motocikala ispisali i puno veće brojke, samo da smiju. Ducati je tu ipak nešto slabiji, no

ni njegovi se vlasnici neće previše žaliti kada na bogatoj instrument ploči ugledaju brojku od 279 km/h.

### ŠESTA RUNDA: NATJECATELJSKA STAZA Lovci na stotinke

Mic po mic, došli smo i do onog najuzbudljivijeg dijela i izravnog sučeljavanja na natjecateljskoj stazi. Bolna je istina da većina ovih atleta nikad neće osjetiti toplinu asfalta na zatvorenim borilištima, no natjecateljska je pista najbolji pokazatelj stvarnih potencijala najbržih serijskih motocikala i jedino mjesto gdje na siguran način možete ispitivati krajnje granice njihovih mogućnosti. Kao što smo već rekli, ovaj smo dio testa odradili na mađarskoj stazi Pannonia-ring koja je svojim ostrim zavojima i kratkim ravnicama čista suprotnost tekućoj

Koliko slični, toliko i različiti. Svaki od ovih motocikala ima neke svoje jedinstvene karakterne osobine koje će ih više približiti ovoj ili onoj vrsti kupaca. Ipak, najviše specifičnosti u samoj vožnji pokazuju Aprilia i Ducati



Iako brojem motocikala jedan od najvećih, ovaj je usporedni test bio i jedan od najlakših za organizaciju, budući su Ducati, Yamaha, Suzuki i Kawasaki bili u vlasništvu članova redakcije. Aprilia nam je pristigla iz riječke tvrtke AF Motori, dok smo se na leđima Repsol Honda provozali zahvaljujući susretljivosti slovenske tvrtke AS Domžale



konfiguraciji grobničke staze. To je pred motocikle postavilo i neke sasvim druge zahtjeve, ali je i otkrilo poneki nedostatak koji bi na Grobniku možda ostao skriven.

Raščlambu prednosti i mana svakog pojedinog motocikla započeo sam sa Suzukijem, koji već u svom prošlom izdanju postavio visoke standarde i od kojeg se s razlogom najviše očekivalo. Novi je GSX-R sva ta očekivanja bez problema ostvario, te se tako još jednom nametnuo kao motocikl kojeg kombinacija potentnog agregata i vrlo dobre ciklistike čini jednim od najlogičnijih odabira za jurnjavu natjecateljskom stazom. Tu su i vrlo dobre kočnice, kojima nismo mogli pronaći nikakvu

zamjerku, kao i promišljeni položaj vozača, koji vam omogućuje da se bez ikakva straha ili potrebe za navikavanjem na motocikl prepustite veselom padanju u nagib. Ipak, ako ćemo govoriti o onome što nas najviše fascinira kod ovog motocikla, onda ćemo svakako spomenuti njegov pogonski agregat, koji na svakom izlasku iz zavoja pruža nevjerovatan potisak, a stvari postaju još bolje kada počnete izravnavati motocikl i maksimalno odvrnete ručicu gasa. Jasno, da biste mogli iskoristiti sve potencijale ovog moćnog stroja morate imati i kvalitetan ovjes, koji je serijski nešto mekše podešen, te ponekad potpuno bezopasno lagano 'zamijesi' u zavoju. Zbog svojeg agresivnijeg razvijanja snage GSX-R

malo brže troši stražnju gumu, no zato se svojem vozaču odužuje dobrim držanjem zadane putanje i mogućnošću izvođenja korekcija. Primjedbi nema niti na snažne kočnice, kao ni na zavidnu okretnost, koja zajedno sa svim dosad nabrojanim kvalitetama čini Suzuki iznimno brzim, ali i uravnoteženim motociklom.

Za razliku od Suzukija, koji spada u red onih motocikala na koje se vrlo lako naviknuti čak i u graničnim uvjetima vožnje, Ducati će sve svoje potencijale moći osloboditi na natjecateljskoj stazi samo u rukama iskusnih i jako brzih vozača, koji po mogućnosti iza sebe imaju i natjecateljskog staža. Oni drugi će se morati prilagođavati nekim njegovim specifičnostima koje ga čine toliko dobrim alatom za stazu, ali ga istovremeno udaljavaju od prosječnog vozača. Tu prije svega mislimo na karakter pogonskog agregata, koji svojom snagom konačno ne zaostaje previše za japanskom konkurencijom, no istovremeno traži i odgovarajuće rukovanje. No, dok nas je V2 agregat ugodno iznenadio, to se ne može reći i za svojevrsnu tromost kod bacanja u nagib, koja od vozača traži osjetno više angažmana. Glavni krivac za to su inače vrlo snažne, da ne kažemo: presnažne kočnice, koje pokazuju izrazitu sklonost proširivanju putanje i izravnavanju motocikla ako ih koristite u zavoju, no još je veći problem to što se kod kočenja na kraju ravnice motocikl snažno opire stavljanju u nagib. Nakon tog početnog šoka Ducati postaje jako zabavna igračka spremna otkriti sve tradicionalne kvalitete ciklistike zbog koje je 1098 iznimno brz i zabavan u nagibu, ali i munjevit na izlasku iz zavoja, zahvaljujući bitno osnaženom agregatu, koji nudi najviše momenta na srednjim okretajima.

A baš je ponuda momenta na srednjim okretajima bila jedna od najvećih zamjerki staroj generaciji R1, koja je imala izraženu rupu od 6.500 do 8.000 okretaja u minuti. Ta je «srčana mana» dobrim dijelom riješena ugradnjom «premosnice» u vidu

Doista impresioniraju dinamičke osobine motocikala. Kratak popis primjedbi odnosio bi se u prvom redu na Aprilijin nedostatak snage i na Kawasakijeve nedovoljno uvjerljive kočnice



Ovi motocikli najbolje od sebe daju u okruženju najteže staze

APRILIA RSV MILLE



DUCATI 1098



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA R1



► Zadnje vilice su odavno prestale biti jednostavnim i neuglednim dijelom motocikala. Svaki od proizvođača posvećuje dužnu pažnju konstruiranju ovog elementa, a najviše pozornosti izaziva Ducatijev povratak na jednostruku stražnju vilicu

varijabilnog usisa, no osjećajem koji pruža u vožnji, kao i konkretnim pokazateljima na mjernom stolu, Yamaha pokazuje da na srednjim režimima vrtnje još uvijek nije dostigla brutalnost jednog Suzukija ili Kawasakija. No, zato se nova R1 na izlascima iz zavoja ponaša poput Honde, što znači da se pogonski agregat na otvaranje ručice odaziva nešto ugladenije i prenosi manje stresa na motocikl i vozača. Kočnice po svim svojim parametrima spadaju u sam vrh klase, a jedini mali problem mogli biste imati s činjenicom da je - jednako kao i kod Suzukija - upside-down vilica serijski malo premekano postavljena, pa prednji kraj voli potonuti šaljući stražnji kotač put neba. No, nakon što oslabite pritisak na polugu kočnice, sve primjedbe prednjom vilici netragom nestaju i Yamaha postaje uzbuđljiv motocikl, koji se od svih ovih motocikala nekako najviše vozi «oko» prednjeg kotača. Ta je karakteristika nešto manje izražena negoli kod nove R6, no lako se može osjetiti, pa uz obilje zabave na vozača prenosi osjećaj čvrstoće i sigurnosti.

Nešto drugačije impresije su s prošlogodišnjim pobjednikom, ZX-10 R. Iako vizualno djeluje nekako najmasivnije, Kawasaki ispod svojih izduženih oplata skriva najkraći međusovinski raz-

mak, tako da se solidno snašao na zavojitom Pannonia-ingu. Iako predstavlja čisti prosjek po pitanju okretnosti i brzine prolazaka kroz zavoje, osvaja svojim razvijanjem snage i po tom se pitanju najviše približio Suzukiju. Možda je nešto manje silovit od GSX-R-a na izlascima iz zavoja, no zato će nešto manje zaplašiti neiskusne ili nespremne. Na ravnim dionicama se Kawasaki i dalje ne boji nikoga, no problemi nastaju pri snažnijim zaustavljanjima, na kojima, jednako kao i prošle godine, ne zaostaje toliko snagom kočenja, koliko propadanjem poluge kočnice.

Takvih problema definitivno nema Honda, koja uz iskazanu mirnoću na kočenju osvaja i stabilnošću pri prolasku zavojima. Radi se o motociklu koji ne skriva nikakva iznenađenja i koji je kao takav najpogodniji za postupno otkrivanje čari sportske vožnje. Početnicima ide u prilog i vrlo linearno i mirno razvijanje snage, dok će oni iskusniji vozači poželjeti nešto više potiska na dugim ravnica, iako taj nedostatak sirove snage nije bio toliko pri-



Jake snage Moto Pilsa su na Pannonia-Ringu bile dodatno osnažene hrvatskim trkačima



Straznjim krajem ovih motocikala često dominira ispušni sustav. Kod Honde je to nekako najmanje izraženo, dok je kod Ducatija taj detalj najljepše izveden. Pritisnut ekološkim normama, ove se godine i Suzuki odlučio na koncept klasično smještenog dvostrukog ispušnog sustava, no sama je izvedba dosta kontraverzna. Yamaha i na novom modelu ostaje vjerna već prokušanim formama, jednako kao i Kawasaki i Aprilia, koji su ostali na prošlogodišnjim pozicijama

**PANNONIARING**

## Jedan krug na Panonskom moru

● Umjesto Grobnika kao uobičajenog odredišta usporednih testova, ovog smo se puta odlučili za malu promjenu okruženja, a mađarski Pannonia-ring je bio logično rješenje. Radi se o zanimljivoj stazi dužine 4.740 m sa suvremenom infrastrukturom, koja je svojom zatvorenom konfiguracijom čista suprotnost fluidnom Grobniku. Osim po nižoj prosječnoj brzini, koja sa sobom povlači i veću sigurnost, mađarska se staza od našeg Grobnika razlikuje i činjenicom da se vozi desni krug, kao i time da ima manje abrazivnu asfaltnu podlogu, koja solidno

drži gumu bez da ju pritom pretjerano troši. Svojim ukupnim "gripom" ne može konkurirati našoj jedinjoj pravoj stazi, no zato postupnim klizanjem gume omogućuje kombinaciji čovjeka i stroja da lakše osjete kada se približavaju granicama svojih mogućnosti.

Iako postoji nekoliko brzih zavoja, pa čak i kratkih tekućih dionica, Pannonia-ring se uglavnom sastoji od niza oštih zavoja povezanih kratkim ravnica. U takvim je uvjetima uz okretnost motocikla i dobro držanje zadane putanje od velikog značaja i stabilnost na kočenju, kao i mogućnost kva-

litetnog doziranja gasa pri izlasku iz zavoja. Osim na startno-ciljnoj ravnini dužine 700 m, maksimalna snaga agregata ne može doći do punog izražaja, budući je 11 desnih i 7 lijevih zavoja postavljeno jedan blizu drugog, onemogućavajući tako ovim snažnim strojevima da u potpunosti pokažu kapacitet svojih pluća.

Sve u svemu, ova vam staza, smještena približno 250-tak kilometara sjeverno od Zagreba, pruža sasvim drugačiji osjećaj od onog na Grobniku. Zbog svoje je sporiije konfiguracije nešto manje uzbudljiva, a zbog velikog je broja zavoja i nešto teže zapamtiti idealne putanje, no zato je pogodnija za postupna otkrivanja čari vožnje natjecateljskom stazom.

mjetan koliko bi to bio slučaj na Grobniku. Što se tiče vožnje kroz zavoje, tu CBR vjerojatno nije ništa brži od svojih konkurenata, ali je zato u nagibu vrlo miran i cijelo vrijeme na vozača prenosi osjećaj sigurnosti i potpune kontrole.

Sve pohvale upućene Hondinim kočnicama mogu se preslikati i na RSV, s tim da je u tom elementu Aprilia možda i mrvicu bolja po ukupnoj snazi kočenja i mogućnosti doziranja. Usudili bismo se reći da RSV omogućuje i nešto kasnija kočenja, no to ne treba toliko shvatiti pohvalom Aprilijinim diskovima, koliko pokudom njezinom pogonskom agregatu, koji na svakoj iole dužoj ravnici uzrokuje ozbiljan zaostatak u pogledu ostvarene maksimalne brzine. Na izlasku iz oštrijih zavoja taj se deficit snage toliko ni ne primijeti, no kako postupno izravnate motocikl, tako sve više uviđate zašto inženjeri iz Noale provode besane noći konstruirajući V4 agregat. S razvojem trolista kojeg čine okvir, ovjes i kočnice ionako se ne trebaju previše zamarati, budući, za razliku od nedostatka mišićne mase, kvaliteta kostura ovog motocikla nikad nije bila upitna. Radi se o motociklu koji izuzetno lagano pada u zavoj i bespogovorno drži putanje, a te su njegove vrline ovdje dolazile puno više do izražaja negoli na osjetno bržem Grobniku. Sve u svemu, na natjecateljskoj stazi Aprilia ostavlja dojam odlično pogodnog motocikla koji se ne mora sramiti toga što zbog koncepcije svog agregata na ravnica sve teže prati japansku konkurenciju.

### SEDMA RUNDA: CESTOVNA VOŽNJA Legalna oružja za civile

Kao što smo već konstatairali u prethodnoj rundi, većina će ovih motocikala sav svoj životni vijek ipak odraditi u uvjetima cestovne vožnje, a oni najnesretniji među njima rijetko će kada izaći izvan granica naseljenog mjesta. Iako se sasvim opravdano može postaviti pitanje ima li smisla kupovati motocikle ovih mogućnosti samo za «civilnu» uporabu, ne može se poreći da svojim suludim performansama i odličnom ciklistikom sučeljena šestorka oduševljava na otvorenijim dionicama, iako u tim uvjetima ne mogu jednako uvjerljivo dokazivati svoju superiornost nad svojom ostalom dvokotačnom braćom kao što to čine na natjecateljskoj stazi. Ulaskom u urbane sredine neke njihove vrline



naglo postaju mane, pa iako su iskoristivi i u tim uvjetima, ubrzo postaje jasno da im je vožnja gradom sasvim u drugom planu.

Najbolja potvrda toga je Ducati, koji je u gradu naporan skoro toliko koliko je zabavan na zavojitim dionicama. Uz to što je sav nekako tvrd i naporan za ruke, posjeduje i vrlo jako kočnicu, koja silovito grabi već u prvom dijelu hoda poluge i nikako ne podnosi izlizani gradski asfalt, a da o zebra i ostaloj horizontalnoj signalizaciji i ne govorimo. 1098 ne voli previše ni dosadna manevriranja na mjestu, kao ni polukružna okretanja, budući u tim uvjetima dolazi do izražaja mali zakretni kut upravljača ograničen time što ćete gornjim dijelom šake zapinjati u vjetrobranske oplate pri svakom ozbiljnijem pomaku u lijevo ili desno, slično kao i kod Kawasaki. Krenite stoga radije s Ducatiem izvan grada, kako bi već nakon prvih nekoliko odvoženih zavoja mogao doći do izražaja dobro pogođen položaj vozača, kao i sportski ovjes, koji je možda malo pretvrd za naše grbove ceste, ali zato pruža puno povratnih informacija svima onima koji su ga spremni slušati. Kao i na natjecateljskoj stazi, i u cestovnim će uvjetima Ducatijeve potencijale kvalitetno moći iskoristiti samo iskusni i jako brzi vozači, dok će se oni drugi morati postupno navikavati na njegove specifičnosti. Jedna od tih specifičnosti je i već spomenuta tendencija izravnivanja motocikla prilikom korištenja snažnih kočnica, tako da već prije ulaska u zavoj treba adekvatno smanjiti brzinu i pokušati izbjeći pritiskanje poluge dok je motocikl u nagibu. Uglavnom, što ga više vozite, to ste svjesniji da je namijenjen pravim znalcima, koji će uz sve blagodati koje nudi biti spremni pretrpjeti i njegove mane koje proizlaze iz beskompromisnog ustroja ovog motocikla. Tako bi vas nakon žestoke vikend vožnje pri povratku u grad moglo iznenaditi kolika se količina topline u trenutku može prenijeti a ispušnih topova na sjedalo.

Sličnu neugodnost, ali nešto manje intenzivnu, pronalazimo i kod Yamahe, koja na ovogodišnjem modelu ipak koristi nešto bolju toplinsku izolaciju, tako da će povišenu temperatura sjedala najviše osjetiti suvozač, dok se na vozača glavnina topli-

Ducati je vrlo brz motocikl na natjecateljskoj stazi, ali samo u rukama majstora. Oni drugi će se bolje snaći za upravljačem nekog od japanskih motocikala



ne prenosi putem aluminijskog okvira kojeg grije pogonski agregat. Još jedna stvar koja povezuje Yamahu i Ducati je skromna zaštita od vjetera, no to ionako najviše dolazi do izražaja na dosadnim autocestama, koje nisu primarno područje djelovanja ovih motocikala. Što se tiče ostatka motocikla, Yamaha nudi kvalitetnu ergonomiju i udobnija je nego što bi se to moglo učiniti nekom slučajnom prolazniku. No, puno je važnije da je novi R1 uglađeniji i zabavniji od svog prethodnika i da vam sa svojim motorom i unaprijeđenom ciklistikom omogućuje da još više uživate u sportskoj vožnji. To je još dodatno potencirano agresivnim prednjim krajem, koji ne samo da vas izaziva da još brže savladate zavoje, već vam i ulijeva potrebnu sigurnost.

Sličan, ali puno smireniji doživljaj pruža i Honda CBR, koja nije toliko reaktivna, niti snažna, ali je izuzetno stabilna i sigurna u nagibu. Uz

to Honda spada u red uglađenih motocikala koji svojim dinamičkim karakteristikama i smještajem vozača ne umaraju previše, čak ni onda kada tempo vožnje postane opasno brz. Iako je cijelu generaciju stariji od svojih japanskih takmaca, CBR zbog svojeg odlično pogođenog ustroja i linearnog razvoja snage uopće ne gubi dah na zavojitim dionicama, no na dužim ravnica polako dolazi do izražaja maleni deficit raspoloživih konjskih snaga.

Tih problema definitivno nema Suzuki, koji je u smirenoj vožnji jednako ugodan kao i Honda, ali zato s odvrtnjem ručice gasa naprosto poludi i nudi performanse koje će ugasiti žed čak i kod onih kojima nikad nije dosta akceleracije. Oni nešto plašljiviji mogu odabrati rad u B modu, koji osjetno prigušuje potencijale stroja, barem tako dugo dok se ručica gasa ne odvrne do samog kraja, a ako im je i to kojim slučajem previše, na raspolaganju im uvijek stoji i C mod, koji je u prvom redu nami-

Glavni nedostatak Aprilije je njezina snaga. Svi ostali elementi ovog motocikla odlično funkcioniraju na natjecateljskoj stazi





RSV osvaja svojom ciklistikom i brzinom kojom prolazi zavoje



Prilikom spuštanja u nagib Ducati 1098 traži od svog vozača neočekivano puno angažmana, posebno ako su pritom aktivirane snažne kočnice

ujedno je i zadovoljavajuće udoban, a ukupnoj ugodni korištenja pridonosi i ovjes koji dobro guta neravnine, bez da se njegova nešto mekša podešenost na bilo koji način negativno odražava na stabilnost. Osim svojim dinamičkim osobinama, kojima je teško naći zamjerke, Suzuki osvaja i poslušnim karakterom, odnosno sposobnošću da vjerno izvršava sve naredbe svog vozača bez ikakvih zastajkivanja ili neugodnih iznenađenja. Uz to, bez obzira na to koji ste sportski motocikl dosada vozili, kada sjednete na novi GSX-R imat ćete osjećaj da ste zajedno godinama, a na putu vašoj zajedničkoj sreći neće stati ni zakrčene gradske ulice, na kojima će do izražaja doći i neki dotad možda sporedni detalji poput mekanih komandi ili podatnog mjenjača.

segmentima Ninja sasvim pristojan i udoban motocikl, itekako primjeren svakodnevnoj uporabi, te ga stoga prema zadovoljstvu kojeg pruža na cesti smještamo na treću poziciju, odmah iza Suzukija i Yamahc. ZX-10 R uz ponajbolju zaštitu od vjetera osvaja i svojom snagom, no ne zaostaje puno ni svojim ostalim vrlinama, koje ga čine brzim i stabilnim motociklom.

Za kraj nam je ostala Aprilia, koja je po nekim svojim karakteristikama zapela na pola puta između Ducatija i Japanaca, a to je najizraženije u gradskoj vožnji. Tu je RSV daleko ispred svog zemljaka, ako ni zbog čega drugog, onda zbog mirnijeg rada na nižim okretajima, boljeg mjenjača kraćeg hoda i humanije kočnice, koja se puno kvalitetnije dozira. Izlaskom iz grada situacija se mijenja u Ducatijevu korist, ali ne zato jer RSV-ova ciklistika ne bi dopuštala jednako brzu i zabavnu vožnju kroz zavoje, već zato jer na dužim ravnicama mora nositi teret nešto veće težine i osjetno manje snage. Ako se radi o nekoj tehnički zahtjevnijoj dionici, s Aprilijom ćete biti jednako brzi kao i s ostalim motociklima, jasno, ako se naviknete na nešto drugačiji i možda manje spretan položaj vozača, kao i na pokoji dobronamjernu vibraciju pogonskog agregata.

jenjen vožnji po kiši. No, vožnja ovakvih motocikala trebala bi pružiti maksimalni užitak, a kada je u najsnažnijem A modu, novi GSX-R ima sve za to potrebne attribute i definitivno je najzabavniji motocikl za vožnju po cesti. Spretan položaj vozača

Nažalost, slične se pohvale ne mogu izreći i na račun Kawasaki, koji u gradskoj vožnji gubi najveći broj bodova upravo radi mjenjačke kutije i pretvrde poluge spojke, koja u stani-kreni načinu vožnje osjetno zamara podlaktice. U ostalim je



Honda je najuglađeniji motocikl u ovoj klasi i zato će se na njoj najlakše snaći vozači s manje iskustva

## OSMA RUNDA: KOČNICE Tajna uspjeha je u doziranju

O kočnicama smo se dosad već dovoljno raspisali, tako da će nam ova runda poslužiti samo za svodenje konačnih dojmova. Kada bi prevagu u ovom području donosila sama snaga, onda bi apsolutni pobjednik bio Ducati, no s obzirom na agresiju koju iskazuju njegove kočnice, svi zaustavni potencijali dolaze do izražaja tek na natjecateljskoj stazi i to u rukama iskusnog vozača. Zbog toga ćemo nedovoljno kvalitetnog doziranja, ali i efekta izravnavanja kod «98-mice» titulu najuspješnijih u ovoj kategoriji ponovo dodijeliti prošlogodišnjim pobjednicima Apriliji i Hondi, koje i dalje koče besprijekorno, s tim da im GSX-R i R1 sada još opasnije pušu u leđa.

Za razliku od Ducatija, Japanci su se na svojim novim modelima odlučili tek za lagane modifikacije, a to

posebno vrijedi za Suzuki koji se odlučio zadržati isti promjer diskova, tek ih lagano stanjivši za 0,5 mm, kako bi se smanjile rotacione mase. Istu je stvar učinila i Yamaha, no na R1 su intervencije na kočionoj grupi otišle i korak dalje, budući je promjer diskova smanjen za 10 mm, s tim da bi redukciju fizičke veličine trebala kompenzirati ugradnja novih radijalnih kliješta sa 6 klijeća.

Nimalo iznenađujuće, Kawasaki ZX-10 R je jednako kao i prošle sezone u ovoj rundi osvojio najmanje bodova, budući se njegove umaranju sklone kočnice nekako najteže nose sa ukupnim performansama motocikla. No, to što je posljednji ne znači da slabo koči, već da jednostavno u tom pogledu nije dovoljno savršen da konkurenciji pokaže zube.

## DEVETA RUNDA: UDOBNOŠĆU SUPUTNIKA

### Dame imaju prednost

Davno su prošla vremena kada je ženski doživljaj motocikala bio ograničen isključivo na pasivno promatranje svijeta s obično neudobnog sjedala suvozača, no mi smo bi ipak ovu rundu u prvom redu posvetili pripadnicama ljepšeg spola. Uostalom, mnoge od danas sve brojnijih aktivnih vozačica svoju su karijeru započele upravo kao suvozačice, da bi onda izmaltretirane neudobnošću, ali i očarane ljepotama vožnje odlučile uzeti stvar u svoje ruke i osjetiti slast potpune kontrole nad motociklom. Uz to, najveći dio njihovih kolegica i dalje skuplja kilometre u ulozi «suputnice» i red je da i one doznaju pokoju korisnu informaciju u nadi da će imati barem kakvog-takvog utjecaja pri donošenju odluke o kupnji nove «tisućice». Vjerujemo da će sve one sa velikim zanimanjem pročitati posebni okvir s detaljnim opisom toga kako su junaci usporednog testa prošli kod naše testne suvozačice, nadajući se da će muški dio populacije biti barem toliko uviđavan da pročita ovu bitno skraćenu verziju prilagođenu muškom umu.

Dakle, kada bi dame birale, prvi bi izbor bio Kawasaki ZX-10 R, iako vjerujemo da bi umjesto tradicionalne zelene izabrale neku drugu boju bližu ženskom poimanju ljepote. Odmah do Kawasakijsa smjestio se Suzuki, koji će svojim mekanim ovjesom i nisko postavljenim osloncima za noge otprijeti i gabaritnijeg muškog suvozača, iako to baš i ne bi bio neki oku posebno ugodan prizor. S malim zaostatom slijedi Yamaha, koja dobar dio neudobnosti kompenzira ugodom koju pruža u vožnji, a tu sasvim blizu je i Honda, kojoj je naša testna suvozačica zamjerila neobično izvedeno sjedalo.

Najmanje suvozačkog zadovoljstva pruža Ducati, koji vam svojom svekolikom tvrdoćom i prekomjernim grijanjem sjedala neće biti ni od kakve pomoći dok pokušavate svojoj ljepšoj polovici objasniti opravdanost svoje nemale investicije, uvaljujući joj pritom uobičajene fraze kako je Ducati u prvom redu strast. S obzirom na muku koju je 1098 priuštio našoj testnoj vozačici, uopće ne sumnjamo da bi po tom pitanju Aprilia prošla puno bolje od svog zemljaka, no RSV je ovaj put bio sasvim izvan konkurencije jednostavno zato jer nam testni primjerak nije bio isporučen sa sjedalom za suvozača.

## DESETA RUNDA: FINANCIJE

### Sreća se može kupiti novcem

I dok smo prošle godine čak četiri od pet testiranih motocikala mogli smjestiti u razmak od jedva nešto više od tisuću kuna, ove je godine situacija potpuno drugačija. Dijelom zato jer je u igru ušao



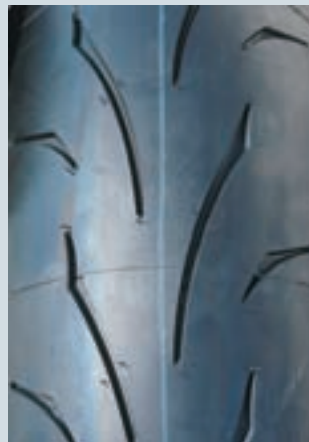
Novi GSX-R je apsolutni pobjednik ovog usporednog testa, kako na cesti, tako i na natjecateljskoj stazi

## GUME DUNLOP SPORTMAX D209 GP

# Zalijepljena na sam vrh

● Iako bi se nekome moglo učiniti da bi ove motocikle trebalo testirati na originalnim gumama, takvo što na jednom ovakvom usporednom testu nije moguće i to iz nekoliko razloga. Prvi i najvažniji razlog je što se jedan dio testiranja obavlja na natjecateljskoj stazi, na kojoj serijski isporučene gume uglavnom prebrzo dolaze do granica svojih mogućnosti, skrivajući tako stvarne potencijale ovih jurilica. Osim toga, dobar dio vlasnika se već kod prvog mijenjanja guma odluči za neki drugi model gume, a rijetko i za sasvim drugog proizvođača. Tako smo mi na sve testne motocikle montirali cijenjeni Dunlopov proizvod D209 GP, čime nismo samo stvorili ravnopravne uvjete, već smo i bitno povećali sigurnost, budući se upravo ova guma najlakše nosi s performansama najboljih predstavnika ove prestižne klase motocikala.

Radi se o proizvodu koji kod redovitih posjetitelja Grobnika uživa gotovo kulturni status jer nudi odličnu hvatljivost i po mnogim svojim karakteristikama spada u sam vrh natjecateljskih guma homologiranih i za upotrebu na cesti. Uz gotovo nevjerojatno držanje asfalta odlikuje se i malom potrošnjom gaznog



sloja, što znači da ćete s ovom gumom moći napraviti najviše kilometara na pisti. No, prije nego se prepustite bezbrižnom skupljanju krugova na stazi ili kilometara na cesti, morate biti svjesni da se radi o gumi koja izaziva određene promjene na geometriji motocikla zbog svoje velike čvrstoće konstrukcije i specifičnih dimenzija, odnosno visine (možda ćete morati i pomaknuti stražnji kotač više unazad, kako bi testirana guma dimenzija 190/60-17 uopće stala u vilicu). Uz to, ponekad se javljaju i problemi s trešnjom, no na ovom testiranju nismo primijetili ništa takvoga, možda i zato jer su temperature bile nešto niže

od uobičajenih. S obzirom na to da se ova guma sa šarama slobodno može koristiti i izvan ograda natjecateljskih staza, dakle u svakodnevnom prometu, red je da koju riječ posvetimo i tom dijelu njezine uporabe. Iako su relativno niske temperature od nas tražile određenu mjeru opreza, Dunlopice su i tim uvjetima uspjele pokazati sve svoje kvalitete. Svedjedno, budućim vlasnicima preporučamo da omogućite gumama da se zagriju prije negoli krenu ispitivati sve njihove potencijale. Po hladnom vremenu stražnja guma naime voli prokliziti, no za toplijih se dana puno lakše postiže radna temperatura i taj problem netragom nestaje. Tada D209 GP postaje pravi lijepak koji se na cesti, jednako kao i na natjecateljskoj stazi, odlikuje odličnom hvatljivošću i dugotrajnošću.

Sve vrline koje ova guma pokazuje na cesti dodatno su potencirane činjenicom da je D209 GP ipak u prvom redu konstruiran tako da zadovolji zahtjeve profesionalaca. U prilog "racing" karakteru ove gume ide i mali broj raspoloživih dimenzija, pa se tako prednja guma može nabaviti samo u dimenziji 120/70-17, dok straga možete birati između 180/55-17 i 190/60-17.



Za potrebe ovog testa sve smo motocikle opremili Dunlopovim gumama D209 GP



Pri prolascima kroz zavoje Kawasaki predstavlja prosjek ove klase, no zato je po razvijanju snage prvi do Suzukija

CBR se nešto teže prebacuje, ali se zato odlikuje mirnoćom i stabilnošću



Ducati, kojem je konkurentna cijena oduvijek bila zadnja stvar na pameti, a dijelom i zbog toga jer su novi GSX-R i R1 primjetno skuplji od svojih prethodnika. Zato je Kawasaki s cijenom od 97.649 kuna ostao na svojim prošlogodišnjim pozicijama, što znači da ponovo osvaja titulu best-buy motocikla. Ukupnoj pobjedi ovaj puta, doduše, nije bio ni blizu, no kada gledamo financije, ne može nam promaći da Kawasaki nudi približno iste kvalitete kao i njegovi japanski konkurenti, ali da je pritom jeftiniji za 10 do gotovo 15 tisuća kuna. U red povoljnijih i dalje spada Aprilia, koja više nije pristupačna kao prije nekoliko godina, ali nije ni preskupa. Ipak, Honda za približno iste novce nudi nešto više sadržaja i puno bolje performanse, a ako osnovnoj cijeni od 103.990 kuna pridodate još dvije tisućice, postat ćete ponosni vlasnik motocikla koji je poput našeg testnog obojan u Repsolove boje.

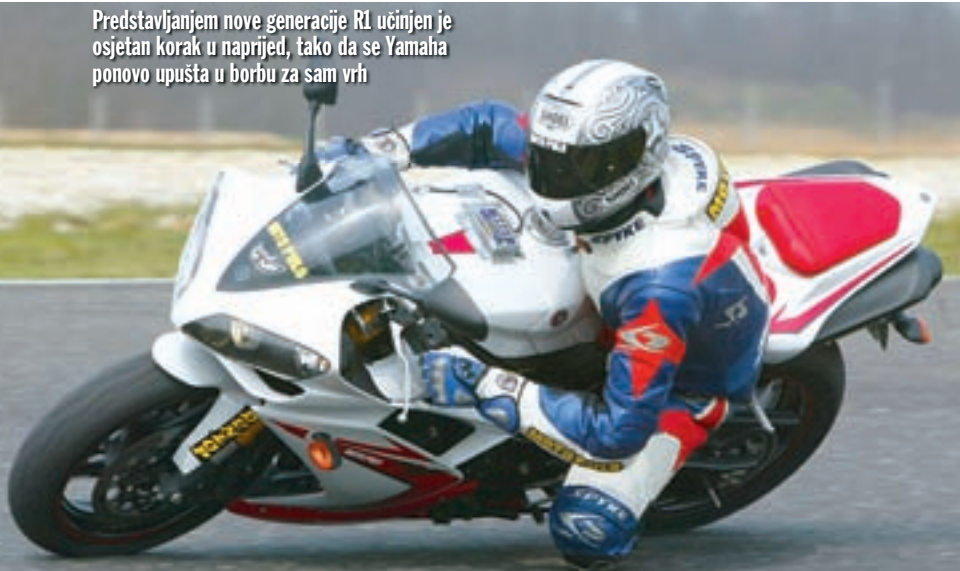
Suzuki istaknutu cijenu od 110 tisuća kuna vjerojatno pokušava opravdati renomeom kojeg su izgradili njegovi prethodnici, dok bi tek nešto povoljnija Yamaha ovu svojevrsnu «inflaciju» mogla opravdati korištenjem visoke tehnologije i širokim spektrom poboljšanja u odnosu na prethodnu generaciju.

Kao i po mnogim drugim svojim specifičnim karakteristikama, Ducati predstavlja posebnu biljku. Kod njega nema nikakvog smisla pričati o

omjeru dobivenog i uloženog jer je svojom karizmom i istaknutom cijenom od 152 tisuća kuna u prvom redu statusni simbol, a tek onda skupocjeno vozilo na dva kotača, sa svim svojim prednostima i manama. Ipak moramo primijetiti da se s godinama cjenovni jaz između «talijanske ekskluzive» i «japanske konfekcije» osjetno smanjio, tako da će o nabavci ovog Ducatija razmišljati i oni koji su donedavno mogli samo maštati o njemu.

U svakom slučaju, za posjedovanje bilo kojeg od ovih ljepotana treba izdvojiti popriličnu svotu novaca i za tu ćete investiciju teško pronaći neko posebno pametno objašnjenje. Ne kažemo to zato što ovi najbrži serijski motocikli ne bi vrijedili svoje novce, već zato što dobar dio njihovih budućih vlasnika ni izbliza neće moći iskoristiti sve njihove mogućnosti, no zato će sigurno uživati u lažnom osjećaju da su uspjeli ukrotiti stroj koji ima više «konja» nego kilograma. No, bez obzira na to radi li se tek o gradskom šminkeru ili istinskom ljubitelju vrhunskih performansi, odabir jednog od ovih motocikala uvjerljiv je dokaz da se sreća ipak može kupiti novcem.

Predstavljanjem nove generacije R1 učinjen je osjetan korak u naprijed, tako da se Yamaha ponovo upušta u borbu za sam vrh



Uz vrlo dobru ciklistiku, Suzuki posjeduje i impresivnu snagu kojom na koljena baca cjelokupnu konkurenciju

## JEDANAESTA RUNDA: RIJEK STRUČNJAKA Umjetnici brzine

Kako nam to svijetla tradicija nalaže, i ovaj smo put za stručnu pomoć zamolili prekaljene trkače, čije jer će oštro oko primijetiti i one najsitnije detalje koji bi lako mogli promaći običnom smrtniku fasciniranom performansama ovih strojeva. Ipak,

Dobro nam poznata Honda svojom snagom pomalo zaostaje za japanskim konkurentima, no zato uz Apriliju spada u sam vrh ove klase po pitanju kočnica



R1 je vrlo zabavan motocikl koji najbolje od sebe daje u zavojima. Ove su godine primjetni i brzi izlasci iz zavoja, budući je varijabilni sustav usisa uspio donekle "ispeglati" krivulju snage

Za razliku od prošle godine, kada su prevladavale smirene, da ne kažemo neuzbudljive kombinacije boja, ovaj je put ipak bilo osjetno više sarenila. Tome su najviše pridonijele Honda i Aprilia, dok je Ducati istovremeno žario svojom jarko crvenom bojom



dok u posebnom okviru čitate dojmove naših testnih trkača, vodite računa o tome da oni zbog svoje profesionalne deformacije u svakom od ovih motocikala gledaju beskompromisnog borca i učinkovito sredstvo za skidanje sekundi na natjecateljskoj stazi. Pritom bez ikakve griznje savjesti u drugi plan potiskuju svjetovne vrline poput udobnosti, financija ili mogućnosti svakodnevnog uporabe.

Ove se godine standardnoj postavi u sastavu Josip Drmeš, Krešimir Erdec i Saša Kranjec pridružio i svestrani Viktor Bolšec, koji se nakon što je pokorio motocross, enduro i automobilsku scenu, ove godine ozbiljnije posvećuje i brzinskom motociklizmu.

Erdec i Kranjec su čari ove šestorke upoznavali samo unutar ograda natjecateljske staze, dok su nam se Drmeš i Bolšec pridružili i na cestovnom ispitivanju snaga.

Tako je u cestovnoj vožnji najviše njihovih bodova sakupio Suzuki, dok su se koplja najviše lomila oko Ducatiya. No, općenito gledajući, postignut je konsenzus sa članovima redakcije da je svaki od japanskih motocikala više nego zahvalno prometalo za civilnu uporabu, dok talijanski predstavnici traže iskusnijeg vlasnika, ili barem onog koji je voljan privikavati se na njihove specifičnosti.

Na Pannonia-ringu se taj razmak između dva svijeta osjetno smanjuje, budući dobar dio nedostataka koje prikazuju na cesti, talijanski predstavnici pretvaraju u prednosti na natjecateljskoj stazi. Iako bi se zbog navika koje su stekli na ledima pretrađenih natjecateljskih motocikala moglo očekivati više kritičnosti, trkači ni kod jedne od sučeljenih serijskih «tisućica» nisu imali ozbiljne primjedbe na ovjes ili kočnice, tek su Apriliji zamjerali evidentan nedostatak snage.

## DVANAESTA RUNDA: ZAKLJUČAK Suzuki preuzima dominaciju

Došlo je vrijeme za svođenje računa. Prošle je sezone najbolji bio Kawasaki sa mizernom prednošću ispred Suzukija, dok su Yamaha i Honda dijelile treće mjesto, ispred ponosne, ali i umorne Aprilije. Naviknuti da svaka sljedeća generacija sa sobom donosi i napredak, novi Suzuki i Yamaha su s punim pravom računali na bolje plasmane, dok je puno veća nepoznanica bio Ducati, koji je na papiru imao konja za utrku, no bilo je veliko pitanje na koji će se način njegovi potencijali moći iskorištavati u praksi. Na kraju je 1098 premašio



Izuzmemo li Suzuki i njegov molećivi pogled, ostali proizvođači ukrašavaju prednje oplata dvostrukim svjetlima. Bez obzira na to, svaki od ovih motocikala je dovoljno originalan i lako prepoznatljiv

Kawasaki ZX-10 R je i dalje vrlo dobar motocikl, no svojo prošlogodišnju pobjedu ipak nije uspio ponoviti





**lako se radi o potpuno serijskim motociklima, stupanj razvoja je dosegao takvu razinu da je prosječnom pripadniku ove klase teško pronaći zamjerku i u ekstremnoj uporabi na natjecateljskoj stazi**

naša očekivanja. No svim svojim vrlinama usprkos, previše je grešan da bi uspio pripremiti japanskoj dominaciji ovom klasom.

Tako se titula ukupnog pobjednika ponovo vraća u ruke Suzukija, koji nam i svojom četvrtom generacijom «Gixera» dokazuje da je moguće stvoriti motocikl koji svoje gene pobjednika jednako uvjerljivo manifestira i na cesti i na pisti. Obilje snage, spretan položaj vozača i odličan ovjes, koji je istovremeno neočekivano udoban i očekivano učinkovit, čine Suzuki pobjednikom na obje fronte i trenutno nam je teško zamisliti u čemu će ga to neki njegov budući nasljednik uspjeti nadmašiti.

Naslov viceprvaka ovog puta pripada Yamahi, koja je napravila veliki korak u pravom smjeru u odnosu na svoju prethodnicu, koja je s godinama postala previše «mainstream». Nova je R1 ponovo iznimno uzbudljiv motocikl, koji uz vidljivi napre-

dak ostvaren u gotovo svakom pogledu oduševljava i zabavom koju pruža svojim prednjim krajem. Pritom se stječe dojam da je nešto učinkovitija na cesti, negoli na natjecateljskoj stazi, no kada se sve zbroji, zaslužno osvaja srebrnu medalju.

To znači da bez obzira na uloženi trud Ducati nije mogao dohvatiti više od bronce, a i to treba shvatiti dosta uvjetno. Naime, Ducati je doista svojim ukupnim voznim osobinama uspio pripremiti Japancima, posebno što se tiče natjecateljske staze, no većinu njegovih vrлина može kvalitetno iskoristiti tek uski krug ljudi. Uz to, 1098 ima i nešto duži popis mana koje će mu potencijalni kupci i obožavatelji ove marke vjerojatno lako oprostiti na ime ljepote i ekskluzivnosti, kao i ukupnog imidža kojeg sa sobom nosi.

Prošlogodišnji slavljnik Kawasaki ovaj puta nije uspio doći dalje od polufinala, a i tamo je izgubio

u izravnom dvoboju s Ducatijem. Istina, kada bi sudački žiri nekim čudom mogao emocije staviti sasvim u stranu, onda bi Ninja svojim ukupnim doživljajem izbacila 1098 s pobjedničkog postolja, no ovako ipak ostaje utjeha da je pruženim omjerom uloženog i dobivenog bez problema obranjena titula best-buy motocikla.

Odmah do Kawasakija pozicionirana je Honda CBR, koja je u svakom pogledu odličan, uglađen i vozan motocikl, ali joj ipak nedostaje malo one sirove strasti koja vožnju motociklom čini toliko uzbudljivom, često puta i preko razumnih granica. Zanimljivo je da je prema riječima trkača Honda prošle godine na Grobniku bila daleko iza tada pobjedničkog Kawasakija, da bismo ih ove godine na Pannonia-ring-u stavili rame uz rame. Logična je to posljedica konfiguracije mađarske staze, koja nešto veći značaj daje Hondinoj stabilnosti na kočenju, negoli Kawasakijevom oslobađanju snage na dužim pravcima.

Za razliku od Honde, vremesnoj Apriliji nije mogao pomoći ni Pannonia-ring, na kojem su njezine ciklističke kvalitete možda došle nešto više do izražaja, no nedovoljno snažan pogonski agregat je i dalje kvario ukupno pozitivan dojam. Do dugo očekivanog dolaska potpuno novog modela ostaje nam samo nostalgčno ustvrditi da je iz današnje perspektive RSV, koji je prije samo nekoliko proljeća slovio za konkurentan motocikl, postao svjedok prošlih vremena, kada su motocikli bili gotovo jednako uzbudljivi, ali ipak nešto manje savršeni. ■

**Nesto mekša serijska podešenost ovjesa se odlično odražava na udobnost na cesti, bez da se to previše osjeti kod primjene na natjecateljskoj stazi**



# Užitak vrijedan patnje

S obzirom na to da svojom figurom i dimenzijama na stražnje sjedalo ovih motocikala najviše pristaju pripadnice ženskog spola, odlučili smo zamoliti za pomoć prekaljenu suvozačicu koja ima i nešto vozačkog iskustva. Budući je ona umjesto izlaganja šturih dojmova sročila pravi mali esej na tu temu, odlučili smo vam njena zapažanja prenijeti u cijelosti



APRILIA RSV MILLE



DUCATI 1098



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA R1

Čim ugledaš Ducati, šusne te adrenalin. Kad sjedneš i krenu kilometri, u početku se ne daš obeshrabriti, jer je motor stvarno mhhh!! Ali kako minute odmiču, polako se gubi entuzijazam, barem što se suvozača tiče. Osjećaj je kao da sjediš vozaču oko vrata i da bi za kondiciju trebalo svaki dan, barem sat vremena, raditi stoji na rukama! To, doduše, nije samo zbog pozicije, već i zbog „fantastičnih“ kočnica, koje te žele hermetički zalijepiti na vozača i to pod svaku cijenu. Čak i kod svakog mijenjanja brzine, ne znaš kako se više uhvatiti za spremnik goriva. A ne daj Bože nizbrdice!

Ali ništa nije prevelika cijena za zdravlje, ako imaš bubrežni kamenac, prije vožnje popijesh dva topla piva i problem je riješen. Naravno, svaka i najmanja neravnina na cesti, da ne kažem rupa, zaslužna je za razmještanje unutarnjih organa, a o danku koji plaća vaša cijenjena stražnjica da i ne govorim. Zato joj je u ovim još hladnjikavim danima toplo, budući ispod sebe ima „peć“. Kako će to izgledati kad se temperature popnu, ne želim nagađati. Ali fantastičan je feeling pri konstantnom ubrzanju, na idealno ispeglanoj cesti.

Kad siđeš, siguran si da te više ništa neće natjerati da to ponoviš, ali hipnotičke osobine ove životinjice su fascinantne i vrag ti opet ne da mira, pa k'o bik ...

Za razliku od Ducatija, sa Suzukijem bih i na kraj svijeta. On je čista uživancija, od načina na koji se vozi, do pozicije suvozača, koja je i više nego idealna! Makar je sportaš, imaš osjećaj da sjediš prilično uspravno, a i oslonci za noge su relativno nisko. Uz to, i spremnik goriva vam je blizu, tako da to ne pričinjava nikakav problem, što je strašno bitno za nas koji smo „metar i tratinčica“. Motocikl daje veliku sigurnost u vožnji, stabilan je i mekan i točno osjećaš da je pun snage, a takva je i kočnica! Ni brzi zavoji mu ne stvaraju nikakav problem, naprotiv, kojom god brzinom uletiš u zavoj, daje neopisivu sigurnost, a osjećaj je mhhh!!!. Sjedalo kao da i ne postoji i to u svim mogućim pozicijama. Kao da sjediš na oblaku. Jednostavno mrak!

Yamaha je prava trkačica i položaj tijela je kao da si u niskom startu, ali prilično ugodan. Doduše,

**Suvozači(ce) će najviše uživati na Kawasaki i Suzuki, nešto manje na Yamaha i Honda, a najviše će se patiti na Ducatiju**

stražnje sjedalo je tu tek toliko da postoji, ali motocikl sam po sebi u vožnji nije toliko tvrd da bi bilo nepodnošljivo! Zato kad zauzmeš „trkaču“ poziciju, tj. spustiš se vozaču oko struka i gurneš stražnjicu otraga, a jurilica počne šamarati zavoje, osjećaj postaje neopisiv i zaboraviš na sve što te na ovoj „Japanki“ ikada zasmetalo!

Nakon svih jurilica koje isprobaš, misliš da znaš što možeš očekivati, barem što se udobnosti tiče. A onda sjedneš na Kawu i sve predrasude padaju u vodu. Jednostavno guštaš! Pozicija nije previsoko iza vozača i ne sjediš mu na glavi, spremnik goriva je sasvim dostupan, ruke nisu opterećene, a ni oslonci za noge nisu točno ispod stražnjice. Pozicija je idealna, motor ugodan, mekan i baš klizi po cesti (jasno, ne doslovno). Juriš kao carica, jer aerodinamika je fascinantna, tako da ti ni pri najvećim brzinama ne pokušava skinuti kacigu s glave, a niti tebe sa svojih leđa. Svaka čast!

Honda je tipični sportaš i to se na ovim našim famoznim gradskim cestama može dobro primijetiti, budući ipak malo tvrde „jaše“ po neravninama! Od pomoći nije ni sjedalo koje dosta specifično, odnosno ima konfiguraciju sedla. Na samom početku je dosta tvrda stepenica koja nama od 160 cm ne dozvoljava da se približimo vozaču, bolje rečeno spremniku goriva, jer osjećaj baš i nije ugodan. Međutim, kad se malo spustiš i pomakneš stražnjicu natrag, onda si „na konju“. Pritom se sjedi dosta uspravno, a i spremnik goriva je ogroman, tako da ti predstavlja pravi oslonac (u životu) i imaš jako dobar osjećaj kako motocikl klizi po cesti. Oslonci za noge nisu previsoko, no ako se oslanjaš na prste, onda te dosta tiska dio konstrukcije iznad gležnja. Međutim, kad ti je oslonac na sredini stopala, sve pet. Motor pruža puno snage i stabilnosti, da ne kažem sigurnosti, u vožnji. Mislim da bi bio idealan za suvozače, koji imaju barem 170 cm, ali i pravim entuzijastima (svih mjera), ništa od navedenog sigurno neće biti problem.

Na moju veliku žalost Aprilia nikad nije došla na red. Mislim da bi mi ipak bilo malo pretvrdo, pošto testni primjerak nije posjedovao sjedalo za suvozača. ■



**Iako na prvi pogled ne djeluju tako, sjedala su sasvim dovoljno udobna, no ono što je puno važnije jest da omogućuju laka premještanja vozača**

TEST TEAM NA PANNONIA RINGU

# Riječ stručnjaka

Japanci definitivno svi funkcioniraju odlično. Malo iznenađenje na ovoj pisti predstavlja **HONDA**, koja mi je fino 'sjela'. No, pred kraj mi se i **SUZUKI** pokazao jako dobrim i vjerojatno mi je samo trebalo nešto više krugova da utvrdim gradivo. Za **DUCATIJA** mogu reći da mi se na ovoj stazi pokazao boljim nego na Grobniku, iako je grub pa na njemu treba malo više raditi i žešće ga obrati u zavoj. Ali zato ima sjajne kočnice. **APRILIA** mi je odlična u vaznim osobinama i ima izuzetno dobre kočnice, no starijom boljkom ovog motocikla ostaje agregat kojeg je pregazilo vrijeme, za razliku od Ducatija, koji je na ovoj stazi pokazao da doista ima snage i trkačke potencijala. **KAWASAKI** je standardno dobar. Kočnica je malo slabija, ali zato ima dosta snage.

**STAZA: Krešimir Erdec**

**CESTA:** Yamaha, Honda i Suzuki su mi - što se tiče cestovne vožnje - jako blizu. **HONDA** mi se sviđa zbog stabilnosti i ide točno onom linijom koju zamisliš. **SUZUKI** tu nešto više mijenja putanju, ali je i nešto lakši u prebacivanjima. **DUCATI** mi je malo prenervozan za gradsku vožnju, a najmanje dobrom mi se pokazala **APRILIA**, kojoj doista nedostaje snage. **KAWASAKI** je dobar motor kod kojeg mi se ne sviđaju vibracije i težina, no zato ima snage napretek.

**YAMAHA** mi je u svemu u sredini. Snage ima dovoljno, ali kočnice mi se čine nešto slabije nego na Suzukiju. Ducati ima strašno jaku kočnicu, ali je preagresivna i nije primjerena vožnji na cesti. Kod Ducatija slična stvar vrijedi i za ovjes, koji nedovoljno apsorbira neravnine, tako da se to sve osjeti na rukama. **STAZA:** **HONDA** mi se pokazala dobrom na stazi, no **SUZUKI** ima nešto više snage i ostvaruje veću brzinu na ravninama. **KAWASAKI** me iznenađio i bilo ga je jako lijepo voziti, jedino

je na izlasku iz zavoja malo nemiran. **DUCATI** je dobar motocikl, ali zaostaje za Japancima. Za njega morate biti drugačiji vozač i morate biti agresivniji, jer ne pada sam u zavoj, već ga morate rušiti. Ima potencijala za trkače, no početnici bi s njim mogli imati dosta poteškoća, posebno zbog kočnice, koja je jaka, ali se teško dozira. **APRILIA** je definitivno najsporija i imate osjećaj kao da vozite motocikl od 600 ccm. Sve u svemu, japanska mi se četvorka pokazala boljom od Ducatija i Aprilije.

**Viktor Bolšec**

**CESTA: Josip Drmeš**

**DUCATI** je po meni definitivno najugodnije iznenađenje današnjeg dana i to zato jer je u odnosu na stare modele napravio revoluciju i taj pogonski agregat je toliko snažniji da je to teško povjerovati. 1098 vuče i u niskim i visokim okretajima i stvarno ide dobro, iako još uvijek ne ide toliko dobro kao Japanci. No, sportaš koji zna voziti Ducati i koji se zna koristiti svim njegovim prednostima neće dopustiti da mu na cesti pobjegne neki od Japanaca. Kočnice su kao iz snova i definitivno su najbolje u klasi. Meni nisu presnažne na prvi dodir, no mogle bi stvarati probleme vozačima koji dožive stres i prebrzo pritisnu polugu kočnice. Amortizacija je zadovoljavajuća za vožnju cestom i tu sam ugodno iznenađen. U stvari, Ducati me zadovoljio u svakom pogledu, jedino što smo na brzim dionicama vidjeli da svojom maksimalnom brzinom ne može pratiti

Japance. Svejedno, to je istinski sportski stroj i kao takvog ga treba prihvatiti, jer ima jako puno mana za eksploataciju u gradu. Još jedna mana je što se teško ruši u nagib, te su brze promjene pravca osjetno lakše kod Yamaha i Suzukija, posebno ako se u zavoj ulazi s pritisnutom polugom kočnice. **SUZUKI** je besprijekoran motor i možda bih mu u ovoj cestovnoj vožnji dao prvo mjesto. To je motor koji je najmekši, a samim time i najugodniji, a svejedno se može voziti kvalitetno i brzo, kako u sporim, tako i u brzim zavojima. Kočnice su u redu, snagu razvija fenomenalno i po svim je svojim karakteristikama dobar sportski motor. Na **KAWASAKIJU** se ipak osjeti da više nije novitet. Kočnice su malo čudne, a primijetio sam i neke potpuno bezopasne vibracije. No, zato odlično razvija snagu i u tom pogledu ravnopravno konkurira novim modelima. Ukratko,

nemam nikakvih posebnih pohvala ili primjedbi na ovaj motocikl. **YAMAHA** je namijenjena mladim i energičnim sportašima jer se osjeti kako je kratka i kako nudi mogućnost jako brze promjene pravca. Raspon snage i dalje ostaje tipično Yamahin, što znači da nije osjetno popravljen u odnosu na stari model. Snaga se na nižim okretajima oslobađa nešto bolje nego prije, ali svejedno primjećujem jednu malu rupu, nakon koje motocikl "podivlja" i stvarno opako juri u visokim okretajima, što je dobro za mlade "fakine" koji hoće malo pojuriti.

**HONDA** je tradicionalno dobar motocikl u smislu najkvalitetnije eksploatacije snage i svega onoga što nudi. Ima najuravnoteženije kočnice, a odgovara mi i amortizacija, no zato se motor nešto teže ruši kod brzih promjena pravca. Drugih ozbiljnijih zamjerki nemam i moram reći da je to uravnoteženi motor koji je pogodan za najveći postotak ljudi. **APRILIA** je motocikl kojeg je vrijeme, nažalost, malo pregazilo. Ima vrlo dobru ciklistiku, no ta ciklistika je opet takva da ju ne može svatko iskoristiti. Radi se o motociklu koji je uzak i visok i koji traži iskusnog sportskog vozača, koji bi znao iskoristiti sve prednosti te ciklistike. U zavoj ide sigurno i suvereno, drži liniju i ne pliva, no pogonski agregat je sasvim nekonkurentan. Kočnice su dobre, jednako kao i amortizacija, ali sve to zajedno manje dolazi do izražaja zbog preslabog agregata.



**SUZUKI** je odličan u svemu i teško mu se može naći zamjerka. Snage ima dovoljno na svim okretajima. Fenomenalno je upravljiv i jako kratak, a čini mi se da su i kočnice znatno popravljene od prošlogodišnjeg modela. Snaga se razvija nekako linearnije i pravilnije i Suzuki je jedini motor kod kojeg sam osjećao da doslovice puca od snage i da je svugdje ima i previše, zato je vjerojatno i najviše potrošio gume. Kratak i uzak rezervoar dopuštaju mi savršeno upravljanje na kratkim i sporim zavojima, a na dugima se ponaša kao prošlogodišnji, dakle vrlo stabilno. Očito su našli odličan kompromis.

**KAWASAKI** je možda najjači motor na testu. Snaga je vrlo slična Suzukiju,

s tim da je malo lošiji dolje, ali je zato, usudio bih se reći, malo jači gore. Najveći nedostatak u usporedbi s ostalima su mu kočnice i tu definitivno kaska za konkurencijom. Motocikl je najduži, pa mi je na nekim dijelovima staze djelovao malo tromo, no to sve nadoknađuje silnom snagom kojom se ispucava iz zavoja.

**DUCATI** je u nekim stvarima fenomenalan, dok je u drugima lošiji. Koči fenomenalno i tu je za klasu bolji od Japanaca, ali s tim kočnicama treba znati raditi. Snage mu, začudo, u usporedbi s japanskom konkurencijom ne nedostaje, možda tek malo na ciljnoj ravnini, ali zanemarivo. Zato se definitivno najbolje ispucava iz zavoja, isto-

vremeno mirno i eksplozivno. Zamjerka je to što mi se motor činio težak. Treba dosta raditi na njemu, dosta se gibati i bacati ga svom snagom u zavoj. Ukratko, to je motor za trkače koji ga neće štedjeti i koji će znati iskoristiti sve njegove vrline, ne obazirući se pritom na mane. Uglavnom, u tom motociklu leži puno potencijala.

**HONDA** je u mnogočemu odlična. Ima malo manje snage, ali je zato jako upravljiva u zavoju. Motor se lijepo spušta u nagib, mirno prolazi kroz zavoj i korigira putanju, a onda se bez problema ispucava iz zavoja. Jedina veća zamjerka Hondi je da nema kliznu spojku, pa na naglim kočenjima, kakvih je na Panoniaringu

koliko te volja, motoru dosta bježi zadnji kraj.

**APRILIA** je zanimljiva, ali preslaba. Kad kažem da na ciljnoj ravnini ostvaruje gotovo 30 km/h manju brzinu, sve postaje jasno. Zanimarimo li snagu, za ostale se detalje baš i ne može pronaći neka zamjerka. Motor sam pada u zavoj, sam održava putanju, a kada pretjerate, malo oduzmete gas i putanja se popravlja. Čak i na početnom dijelu izlaska iz zavoja ima snage, ali kada se motocikl poravna i kad bi trebao eksplodirati od snage, Aprilia napravi korak nazad. Kočnice su odlične i sve u svemu je to fenomenalan motocikl. Puno mi je bolje 'legao' nego na Grobniku, ali uz ove današnje motocikle, definitivno ima ogroman manjak snage.

**PISTA: Saša Kranjec**



**STAZA: Boris Pušćenik**

Velike su razlike među motociklima i nekima više odgovaraju brže staze, a drugima sporije. Za **KAWASAKI** mi se čini da mu puno više odgovaraju brže staze, dok mu ovi oštriji zavoji nisu baš legli. **HONDA** je definitivno totalna kontrola i najbolji je motor za početnike, iako u ovoj klasi za njih baš i nema mjesta. **DUCATI** je nešto posebno, vrlo snažan, no ima nekih čudnih stvari na koje se treba naučiti, poput kočenja u zavoju. No, Ducati je ponovno u igri. **SUZUKI** je top motocikl ove godine. Teško mu je pronaći manu, ima snage, ima vrlo dobre kočnice i lagan je. **APRILIA** se nije promijenila i teško se može uključiti u borbu za prvaka ove godine. **YAMAHA** je kao i Suzuki, u svemu izvrsna, dok se nedostaci trebaju tražiti povećalom.

**DUCATI** Prvi put sam na ovoj pisti i moram priznati da je jako zahtjevna i da me iznenadila. Vozilo se danas puno motora i pun sam dojmov, tako da mi je teško to sada kratko opisati. No, početak od Ducatija, kojeg i najviše znam koristiti. Jučer smo se vozili po cesti i to je za mene bilo fascinantno iskustvo jer je taj motor u odnosu na prošle modele izuzetno napredovao. Međutim, danas na pisti moram biti potpuno iskren i reći da sam s njim imao ozbiljnih poteškoća. Naime, motocikl fantastično drži u zavoju, ali je jako zahtjevan i traži puno snage i energije da bi se srušio u zavoj. Zato je s Ducatijem fenomenalno voziti od zavoja do zavoja, gdje pokazuje

strahovitu snagu i osuđujem se reći da od svih ovih motora u početku gotovo najbolje ubrzava. Na dužim pravcima mu ipak nedostaje snage i brzine i tu on bitno zaostaje za Japancima. Kočenje je izrazito dobro i nesumnjivo najbolje u ovoj konkurenciji. Postoje i poteškoće s kočenjem, jer na ulasku u zavoj motocikl malo "otvara", no mislim da bi se trebalo utrenirati drugačiju tehniku vožnje i da bi se to onda moglo bitno popraviti.

**KAWASAKI** je dobar motor i obiluje snagom u svim režimima. Juri na niskim okretajima, juri na visokim okretajima, miran je i nema nikakvih problema s izlaskom na pravac. Kočenje je dosta dobro, iako sam danas vozio i motore

s boljim kočnicama. Ulazak u zavoj je vrlo jednostavan, moguće su korekcije u samom zavoju, a i izlazak iz zavoja je vrlo dobar i nemam nikakvih bitnih primjedbi na taj motor.

**SUZUKI** je ugladen i mekan, no bez obzira na to koliko je motor mekan, sve se osjeti i može se lijepo uči u zavoj, a moguće su i korekcije u zavoju. Izlazak iz zavoja je jako dobar i jedina mala primjedba se odnosi na to da je na kočenju malo više plivao nego Kawasaki ili Honda. Ubrzava ravnomjerno i koči vrlo dobro i ugladen.

**HONDA** je motocikl koji je prilagođen najvećem broju vozača, čak i onima koji se ne znaju sportski voziti. Pruža uravno-

teženu snagu, ima ugladenu kočnicu koja od prvog do zadnjeg trenutka ravnomjerno koči. Ducati ima snažnije kočnice, no Honda kao jedan komercijalni motor ipak najbolje koči. Motocikl malo teže ulazi u zavoj, no jako je miran i sve je uravnoteženo i može se kvalitetno voziti. Snagom ne zaostaje puno, iako su Suzuki i Kawasaki snažniji. Ono što se dosta osjeti jest da ovaj motocikl, koji među Japancima ima najmanje "konja", omogućuje njihovu najlakšu eksploataciju na ovoj pisti.

**APRILIA** je krasan motocikl s fenomenalnim ovjesom i po tom pitanju mi je najbolja. Kočnica je vrlo dobra, ali snagom opasno zaostaje za svim ovim motociklima.

**PISTA: Josip Drmeš**

**VRIJEDNOSTI IZMJERENE SNAGE I OKRETNOG MOMENTA**

● Iako već godinama ovoj klasi motocikala ne manjka snage, svaki novi deklarirani KW sa sobom donosi prestiž i predstavlja odličan marketinški trik za privlačenje kupaca. No, deklarirane proizvođačke brutto vrijednosti na koljenastom vratilu mogu vam biti tek mali orijentir o rasporedu snaga, ali ne i stvarni pokazatelj "konjice" s kojom stvarno možete računati na stražnjem kotaču. U tu smo svrhu svih šest motocikala odveli na testni Dynojet stol u vlasništvu tvrtke Janbo, te smo se u ravnopravnim "laboratorijskim" uvjetima uvjerali da tako dobiveni rezultati odgovaraju osjećaju koji svaki od tih motocikala pruža u vožnji. Napominjemo da su svi motocikli bili opremljeni "ljepljivim" Dunlopovim gumama, koje su sigurno "progutale" koju mrvicu snage, no to nije nimalo umanjilo draž ovog natjecanja, čiji je apsolutni pobjednik Suzuki. On je skoro je 9 KS snažniji od prošlogodišnjeg pobjednika, sada drugoplasiranog Kawasaki, koji je na ovom mjerenju razvio 150,19 KS pri 11.800 okr/min. No, iako Suzukijevih 158,89 KS koje razvija pri 12.000 okr/min djeluju impresivno, zanimljivo je pogledati kompletnu krivulju, na kojoj vidimo da nakon odličnog starta GSX-R upada u malu krizu rezultata u rasponu od 5 do 7 tisuća okretaja, da bi se nakon 9 tisuća okretaja počeo nezaustavljivo odvajati od svoje konkurencije. Ta je razlika u odnosu na konkurenciju tolika, da smo se odlučili na još jedno kontrolno ispitivanje u radionici Motori Grigić, no i taj je mjerni stol pokazao da je novi GSX-R osjetno jači od konkurenata.

Ako ćemo kao glavni kriterij uzimati ostvarene vrijednosti maksimalne snage, onda treće mjesto na ovoj listi pripada novoj Yamahi R1, koja više nema toliko izraženu rupu kao na prethodnom modelu, no još su uvijek vidljiva određena zastajkivanja na srednjim brojevima okretaja, tako da je od 6 do 7 tisuća okretaja najslabija od svih ispitanih vozila. Ipak sa svojih je maksimalnih 148,3 KS pri visokih 12.500 okr/min daleko odmakla Hondi, čija inače vrlo kultivirana krivulja snage svoj vrhunac od 143,66 KS dostiže pri vrlo pristojnih 11.600 okr/min.

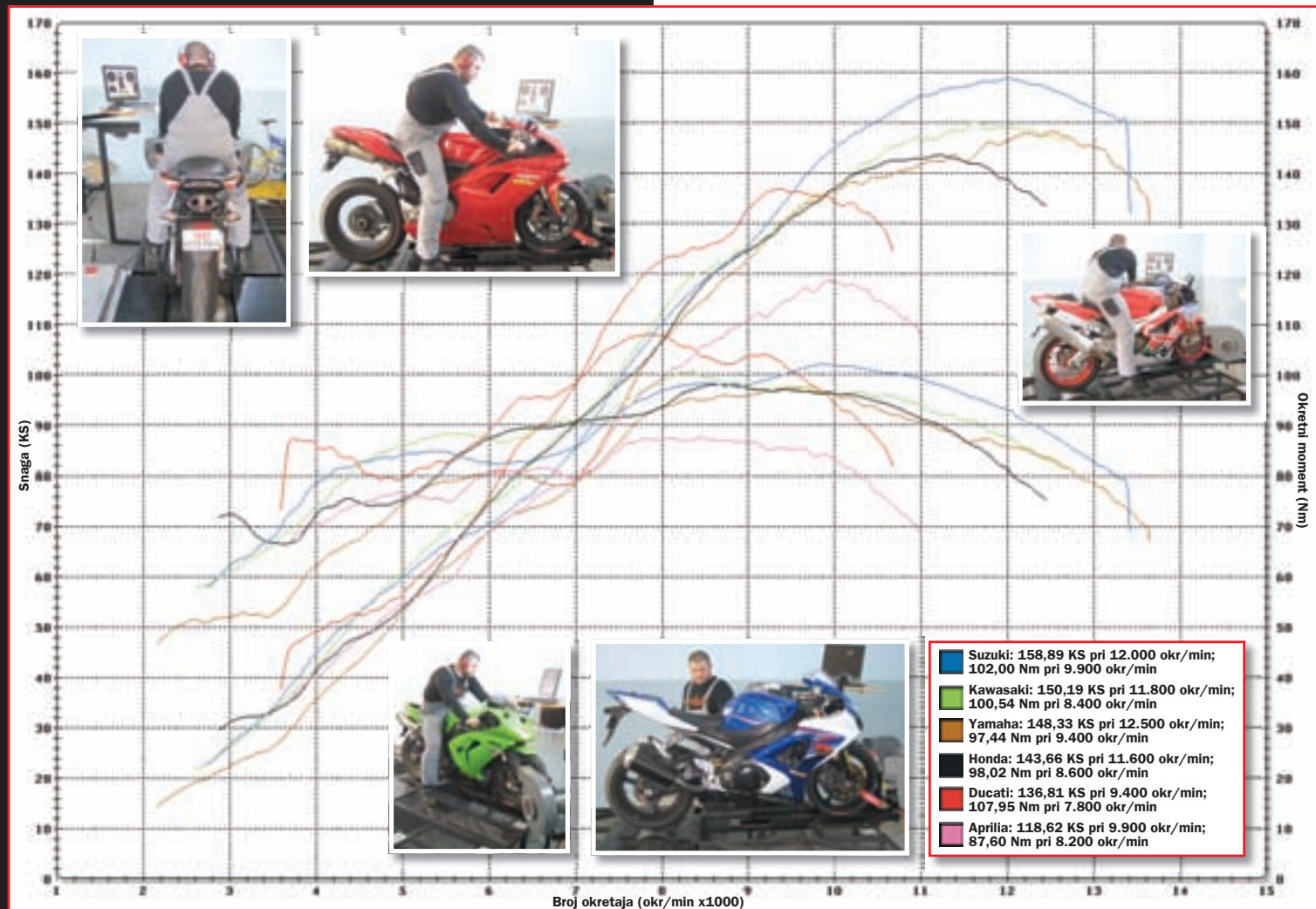
Dolazimo tako i do Ducatija, kojem u rasponu od 6 do 9 tisuća okretaja nitko ni izbliza ne može parirati, no ubrzo nakon toga 1098 posustaje, da bi pri 9.400 okr/min oslobodio svih svojih 136,81 KS. To znači da ni usprkos povećanoj zapremini svojom koncepcijom dvocilindričnog agregata nije uspio dostići najslabije Japance po maksimalnoj snazi, ali im se barem opasno približio. Uz to je i ostvario veliku prednost u odnosu na također dvocilindričnu Apriliju, koja ima na raspolaganju tek 118,62 KS. Ali ako gledamo okretni moment, koji je možda i najvažniji pri izlasku iz zavoja, Ducati je daleko ispred Japanaca, a što je još važnije, razvija ga na mnogo nižim okretajima.




# Poredak

CESTA	PISTA	UKUPNO
1. Suzuki	1. Suzuki	1. Suzuki
2. Yamaha	2. Ducati	2. Yamaha
3. Kawasaki	3. Yamaha	3. Ducati
4. Honda	4. Kawasaki	4. Kawasaki
5. Ducati	4. Honda	5. Honda
6. Aprilia	6. Aprilia	6. Aprilia



Osim na cesti i pisti, testirani su motocikli odmjerili svoje snage na i mjernom stolu. Dobivene krivulje snage i okretnog momenta su na visokim okretajima pokazale toliku premoć Suzukija, da smo nakon nekoliko dana u nevjerici ponovili testiranje i došli do istih rezultata



						
	<b>APRILIA RSV 1000 R</b>	<b>DUCATI 1098</b>	<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	2 cilindra, V raspored, pod, 60°	2 cilindra, V raspored, pod 90°	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni
promjer x hod (mm)	97 x 67,5	104 X 64,7	75 x 56,5	76 x 55	73,4 x 59	77 x 53,6
zapremina (ccm)	997,62	1099	998	998	999	998
kompresija	11,8:1	12,5:1	12,2:1	12,7:1	12,5:1	12,7:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem i zupčanikom, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi pokretane remenom, 4 ventila po cilindru, desmodromski sustav	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	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje s eliptičnim tijelima	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
promjer leptirastih tijela (mm)	57	-	44	43	44	-
max. snaga KS (kW)-o./min.	143 (105,24) - 10.000	160 (119,3) - 9.750	172 (126,4) - 12.500	175 (128,7) - 11.700 (s Ram Air-om 184 (135,3) -11.700)	185 (136) - 12.000	180 (132,4) - 12.500 (s Ram Air-om 189 KS (139) - 12.500)
max. okretni moment Nm (kgm) -o./min.	101 (10,3) - 8.000	123 Nm (12,5) - 8.000	114,5 (11,7)-10.000	115 (11,7) - 9,500	117 (12,0) - 10.000	112,7 (11,5) - 10.500 (118,3 (12,1) - 10.000
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	suha s višestrukim diskovima	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>						
Okvir	dvostruke aluminijske grede	čelični cjevasti	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predtrag	101,7	n.d.	100 mm	102 mm	98 mm	102 mm
kut upravljača	25°	24,5°	23,3°	24,5°	25,75°	24°
prednji ovjes	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm	upside-down s cijevima promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	127 mm	120 mm	120 mm	125 mm	120 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	jednoruka vilica i monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	133 mm	127 mm	135 mm	125 mm	135 mm	130 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 330 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 320 mm i radijalna kliješta sa 4 klipića	nazubljeni dvostruki disk promjera 300 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 s 2 klipića	disk promjera 245 mm s 2 klipića	disk promjera 220 mm i 1 klipić	nazubljeni disk promjera 220 mm s 2 klipića	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	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	190/50-17	190/55-17	190/50-17	190/55-17	190/50-17	190/50-17
<b>DIMENZIJE</b>						
međuosovinski razmak	1.418 mm	1.430 mm	1.400 mm	1.390 mm	1.415 mm	1.415 mm
duljina	2.035 mm	2.100 mm	2.030 mm	2.065 mm	2.045 mm	2.060 mm
širina	730 mm	n.d.	720 mm	705 mm	720 mm	720 mm
visina	1.130 mm	1.100 mm	1.118 mm	1.130 mm	1.130 mm	1.110 mm
visina sjedala	810 mm	820 mm	831 mm	825 mm	810 mm	835 mm
spremnik goriva	18 l	15.5 l	18 l	17 l	17,5 l	17,5 l
težina (suha)	189 kg	173 kg	176 kg	175 kg	172 kg	177 kg
boje	crna, siva, replika	crvena, žuta	crvena, crna, bijela-plava-crvena, Repsol replika	zelena, crna	plava-bijela, crna-narančasta, crvena-srebrna, crna	bijela-crvena, plava, crna
<b>CIJENA</b>	<b>106.412 kn</b>	<b>151.900 kn</b>	<b>105.990 kn</b>	<b>97.649 kn</b>	<b>110.400 kn</b>	<b>109.000 kn</b>
<b>PREDNOSTI</b>	kočnice, ciklistika, položaj vozača za natjecateljsku stazu	dizajn, snaga kočnica, ciklistika, razvijanje snage	kočnice, stabilnost, položaj vozača, elastičnost	razvijanje snage, cijena, udobnost vozača i suvozača, stabilnost	razvijanje snage, položaj vozača, udobnost, ciklistika	okretnost, povratne informacije od prednjeg kraja, stabilnost
<b>NEDOSTACI</b>	maksimalna snaga, zgrčene noge, težina	cijena, doziranje kočnica, prebacivanje na kočenju, zaštita od vjetra	maskimalna snaga, nedostatak klizne spojke	propadanje kočnica na stazi, tvrda spojka	cijena	cijena, rupa u snazi, grijanje nogu od strane agregata