

SUPERSPORT 600

★ Honda **CBR 600 RR**

•v Juriš

Potpuno novi Kawasaki ZX6R i Honda CBR ove godine napadaju prošlogodišnjeg uvjerljivog i neprikosnovenog pobjednika, Yamahu R6, za primat u klasi Supersport 600. Tu ih dočekuje i svestrani Suzuki 600, koji se nije istinski promijenio, ali ih može iznenaditi na jednoj posve novoj pisti, na kojoj nitko nije favorit. Osim iscrpljujućeg testa na mađarskom Pannonia-ringu sukobili smo ih i na hrvatskoj državnoj cesti broj jedan, na Dyno ispitnom stolu, te s njima na kraju odšetali i do hrvatskog instituta za vozila. Iznenadjenja je bilo i ovdje vam ih iscrpno opisujemo



PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: MARKO GUZINA, IGOR KREČ, ŽELJKO PUŠČENIK

Nakon nešto više od godine dana, koliko je prošlo od našeg prošlog usporednog testa klase Supersport 600, došlo je vrijeme da se ovi borci lake kategorije još jednom sukobe u bespoštednom obračunu. Ove godine nam Honda i Kawasaki dolaze s novim predstavnicima svoje klase, dok Suzuki i Yamaha smatraju da su i njihovi prošlogodišnji modeli dovoljno dobri da nastave borbu tamo gdje je ona završila prošle godine. No, ove godine posao nam nije bio tako lak kao prošle. Ne zato što nam je teško uživati u vožnji ovih jurilica koje počinju disati punim plućima tek iznad 10.000 okreta-

ja, parajući zrak poput mlažnjaka u niskom letu i proizvodeći pritom zvuk koji nikoga ne ostavlja ravnodušnim, već težina proizlazi iz odluke glavnog urednika da moramo izabrati pobjednike. A to nikada nije bilo teže.

Pogotovo ako su svi polaznici vrhunski proizvodi kao ovi pred nama. To se u ovom slučaju pokazalo i mnogo težim zadatkom nego kod velikih tisućica, čiji smo usporedni test objavili u prošlom broju, jer ovi su motocikli toliko izjednačeni u svojim performansama, da se na kraju sve svodi na relativno subjektivan osjećaj u vožnji i ergonomiju pojedinih modela, koja jednim vozačima odgovara više, a drugima pak manje.

U ovakvim testovima ponekad «mrzimo» sami sebe što na kraju testa moramo objaviti jednostavnu tablicu s rednim brojevima od 1 do 4, i jasno reći tko je pobjednik, a tko gubitnik. Tablicu bismo najradije izbacili, jer ovakav test više nego drugi zaslužuje pažljivo čitanje svakog detalja. Ovime želimo reći da su današnji predstavnici klase supersport svi toliko bliski da su, više nego ikada do sada, u našem ocjenjivanju odlučivale nijanse, a to znači da budući vlasnici najvjerojatnije neće biti razočarani, bez obzira na to koji od ovih motocikala odluče kupiti.

Kako bismo i ovaj puta bili najobjektivniji, obuli smo sve 'šestotke' u iste gume i krenuli

lake konjice



Lagani su i okretni, što ih čini kao stvorenima za rezanje zavoja

na jednu nama posve novu natjecateljsku stazu. Mađarski Pannonia-Ring posve je drugačija staza od našeg Grobnika, što može malo promiješati karte, ali samo na testu na pisti. Hrvatska državna cesta broj 1, od Zagreba prema moru, i ovog će puta imati presudnu ulogu za četvrto hrvatsko testiranje japanskih jurilica.

Odmah ćemo vam reći: mnogo su ljepši uživo nego na slici i zabavniji su nego što očekujete.

DIZAJN: Kad bira srce

S tim na umu, vrlo je vjerojatno da će veliku ulogu pri odabiru ovih ljubimaca na dva kotača odigrati dizajn, a upravo je on glavni čimbenik

koji svakoga od ovih rasnih sportaša čini posebnim. Tu još možemo ubaciti i faktor noviteta za one koji u svojoj garaži žele imati najnoviju riječ tehnike, a što se toga tiče, i Honda i Kawasaki nam ove godine dolaze s potpuno novim motociklima, koji vrlo malo toga dijele s prethodnim modelima. Honda je tako napustila dizajn koji podsjeća na njezinu stariju sestru, CBR 1000, i predstavila nam najmanji, najlakši i najkraći motocikl u klasi posve novo i svježeg izgleda. Dobrano zategnute linije u kombinaciji s agresivnim svjetlima, između kojih se smjestio okomiti usisnik zraka napravljen po uzoru na našu prošlogodišnju pobjednicu, Yamahu R6, čine

novu Hondu motociklom vrlo ugodnom oku. No, ako se malo bolje zagledamo u detalje, ukupni dojam kvare pomalo neugledni instrumenti dostojniji nekog tourera nego supersportskog motocikla. Ne kažemo da su loši ili nefunkcionalni, naprotiv, imaju čak i mjerač količine goriva, što je nešto čime se nijedan drugi motocikl iz ove klase ne može pohvaliti, ali nedostaje im ona doza agresivnosti i natjecateljskog duha koju bi jedan sportski motocikl morao imati. Ako ćemo cjepidlačiti, Hondi bismo mogli zamjeriti i malo veće pokazivače smjera, te stop svjetlo koje bi možda bilo moderno prije nekih desetak godina, ali ne i u današnje vrijeme, kada su dizajneri sve



Mađarski Pannonia-Ring pokazao se kao izvrsno rješenje za odmjeravanje snaga na stazi



Razlika u potrošnji goriva mjeri se u mililitrima. Ipak, ako ćemo cjepidlačiti, najrastrušnija je Honda, a u stopu je slijede Suzuki, Yamaha i Kawasaki

inovativniji, pa nam tako novi motocikli obično dolaze s tankim svjetlima maštovitih linija, izvedenim iz tek pokojeg reda led-dioda. Zanimljivo je da su i stražnji pokazivači smjera i stop svjetlo smješteni ispod ispušnog sustava, a na njih se nadovezuje nosač tablice.

Za isto takvo rješenje odlučio se i Kawasaki, iako je njegovo stop svjetlo u usporedbi s Hondinim minijaturnih dimenzija. No Kawa, kao i Honda, ima ispušni top smješten iza sjedala suvozača, što znači da suvozači-ce na oba motocikla mogu računati s dodatnom količinom topline, iako to nije ni blizu vrućini koju razvijaju njihovi litarski pandani. No, dok je Honda kompaktna i ostavlja dojam motocikla zapremine od 250, Kawasaki je puno većih dimenzija, što će vjerojatno puno više odgovarati višim vozačima. Prednji kraj je još jedna poveznica s Hondinim predstavnikom ove klase, barem što se tiče usisnika za zrak smještenoga između prednjih farova. **▼ Jedino Kawasaki odskaače od ostalih nešto manjim dimenzijama prednjih diskova, kao i njihovim nazubljenim oblikom**



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA R6

Kako ne bismo gubili vrijeme zagrijavanjem guma, na sve smo motocikle montirali grijače guma



znak, pa zato model za 2007. godinu s tankim prorezom djeluje pomalo konzervativno. Možda upravo zbog tog usisnika Kawasakijeva prednja maska djeluje nekako glomazno, sa zaobljenim i široko razmaknutim svjetlima, koja u usporedbi s Hondom djeluju nekako dobroćudno. A kao vizualnu novost na modelu za 2007. moramo spomenuti da je Kawasaki napokon dobio pregledne instrumente s lako čitljivim obrtomjerom, a hvalje vrijedan novitet je i pokazivač odabranog stupnja prijenosa.

Doduše, to je nešto što je u Suzukiju već uobičajena stavka i dio standardne opreme na svim sportskim motociklima, jednako kao i prednji pokazivači smjera ukomponirani u retrovizore i jedno svjetlo trokutastog oblika smješteno između dva usisnika za zrak. Neki bi možda mogli vidjeti prednost i u tome što GSX-R 600 ima posve iste linije kao i njegov kapacitetniji brat, GSX-R 750, a ukupan dojam dodatno popravljaju elegantno rješenje kratkog ispušnog lonca smještenog s desne strane motocikla. Sve u svemu, GSX-R 600 ostavlja dojam čistokrvnog sportaša, a opet pritom ne upada u oči previše napadnim linijama.

To se ne bi moglo reći za Yamahu R6. Kratak ispuh s desne strane motocikla isto je rješenje kakvo koristi i Suzuki, ali Yamahin ispuh djeluje nekako sirovije, agresivnije, kao i sve ostalo na ovom čistokrvnom sportašu. Od visoko podignutog repa, pa do bočnih oplata i prednje maske, sve se odlikuje oštrim linijama koje i površnom promatraču odmah daju do zna-

nja da je ovaj motocikl nešto posebno i da svojim vozačima pruža neslućena zadovoljstva u vožnji. Jedino što pomalo odskoče od inače dizajnerski izuzetno dobro pogođenog motocikla je prilično nesporno smješten nosač tablice, na kojemu su i stražnji pokazivači smjera. Smješten na dvije duge limene prečke, daleko ispod repa, ostavlja dojam kao da ne pripada tom motociklu.

Kao što vidimo, izgledom su prilično različiti i teško da ih netko neće prepoznati, osim Suzukija koji je izgledom identičan svojem jačem bratu blizancu, no ako neki slučajni prolaznik i pomisli da

gleda u 'Gixxera' 750, držimo da je to laskava titula. U svakom slučaju, svaki od naša četiri predstavnika ima dovoljno osobnosti i karizme da bi samo na tu kartu mogao pridobiti svoje kupce.

TEHNIKA: Za prave 'freakove'

Iako će izgled biti jedan od odlučujućih čimbenika pri kupnji novoga motocikla, mnoge će buduće vlasnike osim same estetike zanimati i ono što se nalazi ispod oplata njihovih ljubimaca, a tu su razlike puno manje nego što bi to vanjski izgled dao naslutiti, iako bi u lovu na dragocjene tisućinke



Cesta nije pista, ali to nas nije spriječilo da se prepustimo užicima koje su ovi motocikli u stanju pružiti

Yamaha je najslabija na izlascima iz sporih zavoja



Novi CBR 600 ove nam godine dolazi potpuno izmijenjenog izgleda, no ono što se na fotografiji ne vidi su izuzetno mali gabariti motocikla



HONDA CBR 600 RR

Za razliku od Honde, novi Kawasaki je najveći predstavnik klase 600 supersport



KAWASAKI ZX-6R

sekunde na natjecateljskoj stazi upravo te tehničke sitnice mogle biti jezičac na vagi pobjede.

Spomenimo za početak ono što je svima zajedničko, a to je zapremina od 599 kubičnih centimetara i identične vrijednosti provrta i hoda od 67 x 42,5 mm. Za Hondu, Suzuki i Yamahu to nije nikakva novost, ali ove im se godine s istim vrijednostima pridružio i Kawasaki, koji je odlučio igrati pošteno i više se ne služi varkom od 36 ccm viška. Manja zapremina donijela mu je i najveću kompresiju u klasi, 13,3:1, a jedina mu se približila Yamaha sa svojih 12,8:1. Suzuki i Honda su tu malo konzervativniji s kompresijom od 12,5:1, odnosno 12,2:1. Pogledamo li vrijednosti snage koje deklariraju tvornice, prednjači Yamaha sa svojih 127 KS, odnosno čak 133 s Ram-Airom. Tu snagu postiže na vrlo visokih 14.500 okr/min, baš kao i okretni moment od 66 Nm pri 12.000 okr/min, ali posljedica toga je da je njezin agregat prilično slab na niskim i srednjim okretajima. Suzuki i Kawasaki su tu prilično

izjednačeni sa svojih 125 KS, jedino što Suzuki najveću snagu postiže pri 13.500 okr/min, a Kawasaki pri nešto viših 14.000. Suzuki ima prednost i u većem okretnom momentu, 72 Nm pri 11.500 okr/min, dok je Kawasaki sa svojih 66 Nm pri 11.700 okr/min u tom pogledu nešto bliži Yamahi, iako mu je ukupna krivulja snage linearnija. Honda je na začelju sa svojih 120 KS pri 13.500 okr/min, i okretnim momentom od 66 Nm pri 11.250 okr/min, ali njezina je krivulja snage naizgled daleko najiskoristivija. No, stvari se za Hondu pogoršavaju činjenicom da jedino ona u ovom četvrtcu nije opremljena kliznom spojkom, što može biti odlučujući nedostatak u agresivnoj vožnji natjecateljskom stazom, kada je svaki metar kočenja bitan, a stabilnost motocikla presudna.

Ali sve što na papiru gubi nedostatkom klizne spojke i nešto manjim vrijednostima snage i okretnog momenta, Honda nadoknađuje najmanjom deklariranom 'suhom' težinom u klasi, a ona iznosi samo 155 kg. Suzuki i Yamaha su tu posve poravnati sa svojih 161 deklariranih kilograma, a novi je Kawasaki sa svojih 167 kg najteži u klasi, čak 12 kg teži od 'mršavice' Honde.

Pogledamo li ovjes, odmah nam je jasno da su u tom segmentu standardi već davno postavljeni i nitko ne želi zaostajati ni za kime, što znači da svi motocikli imaju vilice promjera 41 mm, a kako je ova klasa tehnološki sve naprednija i u tom pogledu sada već skoro posve izjednačena s klasom 'maksi sport', svi su opremljeni potpuno podesivim upside-down vilicama hoda 120 mm. No, da u ovom segmentu ne bi zavladao potpuna monotonija, Yamaha je ipak otišla korak dalje, pa tako njezin ovjes ima mogućnost podešavanja brze i spore kompresije, kako na prednjoj vilici, tako i na stražnjem amortizeru. Straga svi imaju monoamortizer, a razlike su jedino u njegovom hodu, pa tako Honda i Suzuki imaju hod od 130 mm, Kawasaki 133 mm, dok izrazi-

to natjecateljski orijentirana Yamaha ima stražnji amortizer hoda 120 mm.

Što se tiče kočionog sustava, odskače jedino Kawasaki s prednjim nazubljenim diskovima promjera 300 mm i radijalnim kočionim čeljustima s četiri klipčića, dok je straga opremljen jednim diskom promjera 210 mm. Ostali slični kao jaje jajetu: naprijed diskovi promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti s četiri klipčića, straga disk promjera 220 mm. Obzirom da proizvođači te dimenzije kočnica primjenjuju i na jačim i težim motociklima, već unaprijed možemo pretpostaviti da nijedna od ovih šestica neće imati problema s kočnicama.

Dosad već počinjemo naslućivati da svi proizvođači u razvoju svojih motocikala idu u vrlo sličnom smjeru, s neznatnim razlikama u snazi agregata, nedovoljnima da bi bilo koga osobito impresionirale, što nas opet vraća izgledu kao odlučujućem čimbeniku. Ipak, razlike postoje, a najviše ih možemo naći u kotama ciklistike koje nam daju naslutiti kako će se ove jurilice ponašati u vožnji.

Tu nam je najekstremnija Honda sa svojih 1.375 mm međuosovinskog razmaka, kutom upravljača od 23,55° i predtragom od 98 mm. Iako možda na papiru djeluje da će motocikl biti nervozan u vožnji, nema razloga za zabrinutost, jer je nova Honda CBR 600 po uzoru na svoju veću sestru, CBR 1000, opremljena elektronskim amortizerom upravljača, koji mijenja svoju zategnutost ovisno o brzini motocikla.

Kawasaki s druge strane nema amortizer upravljača, pa se za njegovu stabilnost brinu nešto smirenije kote ciklistike. Tako ćemo kod njega naići na međuosovinski razmak od 1.405 mm, predtrag od 110 mm i kut upravljača od 25°.

Na prvi pogled najnemirnije djeluje Yamaha s kratkim međuosovinskim razmakom od 1.385 mm, predtragom od 97 mm i kutom upravljača od 24°, dok je Suzuki uzor stabilnosti: 1.400 mm međuosovinskog razmaka, predtrag od 97 mm i kut upravljača od 23,8°, a za svaki slučaj je tu još i amortizer upravljača, doduše ne tako sofisticiran kao Hondin, ali ipak sasvim zadovoljavajuće obavlja svoj posao. Na papiru djeluje stabilno, no to možda znači da bi mu u lovu na tisućinke okretnost i lakoća upravljanja mogle biti dovedene u pitanje.

Primiti vruga za robove

Nakon što smo dobro promotriili tehničke pojedinosti naša četiri protagonista i proučili njihove cijene i troškove održavanja, možemo mirne duše zaključiti da je borba zasad prilično izjednačena. Izgled je ionako vrlo subjektivna stvar, a kako ovo nije natjecanje u ljepoti, ne možemo ga uzeti kao odlučujući faktor. Cijena bi mogla utjecati na našu odluku, ali kao što to obično biva kod motocikala, sigurno neće biti presudna. A što se tiče tehničkih karakteristika, ono u čemu je pojedini motocikl slabiji od konkurencije nadoknađuje nečim dru-



SUZUKI GSX-R 600

Ove godine na Suzukiju GSX-R 600 promijenjene su samo kombinacije boja, a inače dijeli već prepoznatljiv izgled s jačim bratom, GSX-R-om 750



YAMAHA R6

Agresivnost zrači iz svake pore, a i u drugoj godini proizvodnje je daleko najljepši motocikl u klasi



Suzuki je zbog svojeg velikog vjetrobrana i položaja vozača definitivno kralj autoputa



HONDA CBR 600 RR



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA R6



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA R6

◀ Najmašovitijim instrumentima može se pohvaliti Yamaha, dok su Suzukijevi i Kawasakijevi najopremljeniji, uz to što su Kawasakijevi i napokon pregledni. Hondinima u osnovi ništa ne nedostaje, čak štoviše, imaju i pokazivač količine goriva u spremniku, ali jednostavno im nedostaje sportskog duha





HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA R6

▲ Honda i Kawasaki odlučili su se smjestiti ispušni sustav ispod sjedala suvozača, dok Suzuki i Yamaha imaju staromodniji pristup s ispušnim topom sa strane

gim, u čemu je bolji. Tako Honda nedostatak snage nadoknađuje manjom težinom, Yamaha nedostatak amortizera upravljača nadoknađuje kvalitetnim komponentama ovjesa, Kawasaki ciklistikom usmjerenom prema što većoj stabilnosti, dok je Suzuki u zlatnoj sredini i od opreme ima sve što bi se na jednom serijskom motociklu moglo poželjeti: od amortizera upravljača preko klizne spojke sve do pokazivača odabranog stupnja prijenosa na instrument ploči.

Kad se dosad navedeno zbroji, teško je odrediti koji bi motocikl u bilo čemu bio bolji ili lošiji od ostatka ekipe, pa bi kod budućih vlasnika pri kupnji njihovog ljubimaca značajnu ulogu mogli odigrati njihovi gabariti, a to nas dovodi do sljedeće stavke našeg usporednog testa: položaj vozača za upravljačem.

I tako ćemo - uz rizik da zvučimo kao da isprobavamo traperice - reći da će vozačima nižeg rasta vjerojatno najviše odgovarati Honda. Kompaktna i sa sjedalom 820 mm udaljenim od poda, koje je uz to uskih dimenzija, znatno olakšava život nižim vozačima. Dodamo li tome i kratki spremnik za gorivo, visoko postavljeni upravljač i visoke oslonce za noge, jasno nam je da će se manji vozači na

njoj osjećati kao u raju, dok će oni nešto višeg rasta sjediti prilično zgrčeno i stoga teško naći udoban položaj.

Suzuki je tu nešto umjereniji. Iako mu je sjedalo tek nešto niži od Hondinog, spremnik goriva je nešto duži, pa se preko njega može malo i ispružiti. Oslonci za noge su također visoko, ali tu Suzuki ima još jedan plus, jer vozaču daje mogućnost podešavanja oslonaca za noge po visini. Osim toga, ručice upravljača su mu najviše u klasi, a jedini im je nedostatak što su malo previše zatvorene. Uglavnom, dojma smo da je Suzuki motocikl za mase i da će najveći broj ljudi na njemu naći položaj koji im odgovara.

Ali zato su Kawasaki i Yamaha pozamašnih dimenzija, ako se to uopće može reći za ovu klasu. Kawasakijevo sjedalo je sa svojih 820 mm od poda nešto više od Suzukijevog, a i spremnik goriva mu je prilično širok, kao i sam upravljač, što znači da će se visoki vozači na njemu osjećati kao ribe u vodi. S najniže postavljenim osloncima za noge, slobodno možemo reći da je Kawasaki po položaju sjedenja najudobniji motocikl u klasi.

No, ako za ijedan motocikl možemo reći da je visok, to je Yamaha sa svojim sjedalom čak



Poslije dobre vožnje potreban je mali predah, a Plitvička jezera su za to idealna



Naš testni tim dobro se pomučio u probijanju kroz gužvu na stazi

850 mm udaljenim od poda. Da bi stvar bila gora po one nižeg rasta, sjedalo je još i široko, baš kao i spremnik za gorivo, a upravljač je postavljen napadački nisko, tako da je vozač uvijek na rukama, direktno iznad prednjeg kotača, dok su za to

▼ Izrazito uske siluete krase sve motocikle. Jedino Kawasaki djeluje pomalo glomazno. Kad bi pogledi mogli ubijati, Honda i Yamaha poubijale bi sve što im se nađe u vidokrugu. S druge strane, Kawasakijeva dvostruka svjetla djeluju nekako dobroćudno i pomalo zbunjeno, dok se jedini Suzuki odlučio za samo jedno svjetlo, smješteno između usisnika za zrak

vrijeme noge na natjecateljski visoko postavljenim osloncima za noge. To rješenje je vrlo dobro za sportsku vožnju, no nekima bi moglo biti i zamorno na dužim putovanjima.

Red bi bio da sada i napišemo koju riječ o položaju suvozača, iako je već i vrapcima na grani jasno da na ovim izrazito natjecateljski orijentiranim motociklima suvozači izvlače puno deblji kraj, pa čak možemo reći da će se na 'šesticama' osjećati puno gore nego na 'tisućicama'. Ovdje su razlike u položajima sjedenja minimalne, a kad bismo ih

morali opisati u najkraćim crtama, za sva četiri motocikla iz ove klase opis bi bio: 'Bol. Velika bol.' Onaj ili ona koja se s vama odluči uputiti na dulji put na jednom od ovih motocikala, ili vas jako voli ili ima neke opasne skrivene namjere. Ipak, s tim na umu, najbolji (ili ako baš hoćete: najmanje loš) položaj ima Honda. Oslonci za noge postavljeni su na dobro odmjerenoj udaljenosti od sjedala, a visoko ispušćeni spremnik goriva pruža dobar oslonac za ruke. Istina, sjedalo nije najudobnije, ali zato nije ni sklisko, pa pruža dobar oslonac.



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



Sportski tvrd ovjes
Kawasakiju je bio glavni
nedostatak, ali na stazi
je došao na svoje

Kawasaki ima dobro odmjerenu udaljenost oslonaca za noge od sjedala, no isto tako mu je spremnik goriva previše udaljen da bi ga suvozač mogao dobro iskoristiti, a uz to i Honda i Kawasaki imaju ispušne sustave smještene ispod sjedala, pa tako suvozači na oba motocikla mogu računati s dodatnom količinom topline za toplijih dana.

Suzuki je što se tiče položaja suvozača negdje na pola puta između Honde i Kawasakija, a suvozači će posebno znati cijeniti udobno sjedalo, no smetat će im prilično daleko postavljeni spremnik goriva.

Yamaha nam ovdje odnosi krunu najomraženijeg motocikla za suvozače. Sjedalo visoko u zraku, visoko postavljeni oslonci za noge i dalek i nizak spremnik goriva: samo za atletičare ili atletičarke.

TEST NA CESTI: Krotitelji zavoja

I tako smo se s više ili manje udobnosti smjestili na naše supersportske jurišnike i uputili put ceste, gdje će većina ovih motocikala provesti svoj životni vijek. Istina, svi su oni konstruirani s nagla-

skom na upotrebu na natjecateljskoj stazi, no ruku na srce, veliki broj ovih motocikala će stazu vidjeti u rijetkim prilikama, ako uopće. Ovdje već počinjemo uvidati primjetne razlike u razmišljanjima proizvođača, a samim time i u koliko su mjeri naši protagonisti doista sportski nastrojani, to jest, koliko su konstruktori napravili kompromisa u korist cestovne vožnje. U principu za stazu želimo što čvršći i tvrdi motocikl, dok bi on za cestu trebao biti nešto mekši i udobniji, kako bi bolje upijao neravnine. Znači, bitan je kompro-



YAMAHA R6

Honda ima najmanju
snagu, ali i najmanju
težinu, što vrlo povoljno
utječe na vozne osobine



Zbog mekanog ovjesa Honda vrlo lako 'pada' u spore zavoje, ali taj mekani ovjes se loše odražava na ciklistiku u cijelosti



mis između udobnosti i sportski tvrdog ovjesa, a motocikl koji uspije postići dobar balans između te dvije naizgled potpuno suprotne vozne osobine odnijet će premoć u ovoj kategoriji.

1. mjesto - Yamaha R6

U ovoj nas je kategoriji najugodnije iznenadila prošlogodišnja pobjednica, Yamaha R6. Svojim savršeno izbalansiranim ovjesom prolazi zavoje upravo nevjerovatnom brzinom i preciznošću, dok pritom i prednji i stražnji kotač daju vrlo precizne povratne informacije s kolnika. Istina, Yamahin ovjes je sportski tvrd, što znači da pri naletu na neravnine motocikl reagira malo grublje, no pritom motocikl i dalje ostaje savršeno miran i ne pomiče se sa zadane putanje, već kirurški precizno izvršava vozačeve želje. Najviše nam se dopao položaj tijela, koji je malo izdužen, pa odgovara višim vozačima. Napadački položaj sjedenja tik iznad prednjeg kotača vozača jednostavno mami na bržu vožnju i ulijeva povjerenje, a zvuk motora od kojega se ledi krv u žilama još dodatno podiže adrenalin. No, da ovaj motocikl ipak ne bi bio savršen brine se njegov pogonski agregat, to jest način na koji razvija snagu. Naime, Yamaha ništa ne nedostaje ako se kazaljka obrtomjera nalazi iznad 10.000 okretaja, no ispod tog broja je preslaba, čak i za ovu klasu. Druga zamjerka može se uputiti bezobrazno

FINANCIJE

Kad novčanik bira

● Određenu ulogu pri odabiru novog motocikla često imaju i financije, a one baš i ne idu na ruku prošlogodišnjoj pobjednici Yamahi. S cijenom od 88.900 kuna daleko je najskuplji motocikl u klasi, iako za taj novac nudi doista mnogo. Suzuki je nedavno povećao cijenu GSX-R-a 600, što znači da s cijenom od 86.550 kuna prati Yamahu u stopu. Honda je puno razumnija s cijenom od 79.990 kuna, iako treba uzeti u obzir da je to trenutna akcijska cijena, a inače ćete za nju morati izdvojiti 83.990 kuna, što je sad već malo bliže Yamahi i Suzukiju. No daleko najisplativiji je Kawasaki za 77.496 kuna. S tim

iznosom džep će vam ostati prilično deblji, a to znači da biste si za preostali novac s lakoćom mogli priuštiti Kawasaki toliko potreban amortizer upravljača i još pokoju sitnicu. Ukoliko u jednadžbu ubacimo i cijene rezervnih dijelova i potrošnog materijala, ispada da u slučaju eventualne prometne nezgode najgore prolaze vlasnici Hondi, dok su vlasnici Yamahe u najnepovoljnijem položaju pri kupovini potrošnog materijala. Suzuki se smjestio odmah do Yamahe, kako po pitanju rezervnih dijelova, tako i u pogledu potrošnog materijala, dok će vlasnici Kawasaki u oba slučaja proći najpovoljnije.

CIJENE DIJELOVA I POTROŠNOG MATERIJALA

	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Prednje svjetlo	2.800,00	2.271,86	2.859,00	3.557,55
Prednja maska	5.359,00	3.211,76	1.865,00	974,85
Vjetrobran	861,00	1.313,05	764,00	738,30
Oplata gornja	1.280,00	1.518,32	2.018,00	2.239,95
Oplata donja	1.263,00	1.090,29	1.342,00	1.944,90
Oplata stražnja	2.938,00	2.158,02	1.344,00	1.785,30
Spremnik goriva	4.267,00	4.203,25	5.810,71	5.549,65
Retrovizor	533,00	579,80	758,00	531,60
Pokazivač smjera	519,00	310,53	223,00	172,35
Nožni oslonac prednji	674,00	565,00	376,00	461,10
Nožni oslonac stražnji	602,00	565,00	207,00	203,55
Ručica spojke	141,00	115,52	195,00	261,30
Ručica kočnice	245,00	412,98	529,00	250,50
Upravljač	713,00	1.089,53	2.110,00	1.294,50
Instrumenti	6.622,00	4.034,53	3.945,14	4.807,50
Ukupno	28.817,00	22.874,44	24.345,85	24.772,9
POTROŠNI MATERIJAL				
Kočione pločice (prednje i stražnje)	1.254,00	1.253,76	1.734,92	1.615,50
Filter zraka	292,00	266,83	215,00	374,00
Filter ulja	73,00	64,00	120,00	105,00
Svjecice (komplet)	1.004,00	270,40	429,00	260,00
Pogonski lanac i prednji i stražnji lančanik	1.621,00	1.851,35	2.508,33	2.825,10
UKUPNO	4.244,00	3.706,34	5.007,25	5.179,60

Svi kao jedan što se tiče voznih osobina, iako će se nešto veća udobnost naći na Suzukiju ili Hondi



niskom vjetrobranu koji, iako pogoduje vitkim linijama motocikla, jednostavno nije dovoljno visok i ne pruža adekvatnu zaštitu od vjetra pri većim brzinama na auto cesti. No oni koji se priviknu na taj nedostatak i na malo češći rad mjenjačem, uživat će u dražima pravog beskompromisnog natjecateljskog motocikla, koji se usto može i registrirati za cestovnu uporabu.

2. mjesto - Suzuki GSX-R 600

Suzuki je pak s druge strane pobornik posve drukčije filozofije, a to znači da mu je udobnost na prvom mjestu. Visoki vjetrobran i mekano sjedište čine ga najpogodnijim za duga putovanja auto cestama, a ugodno mekani ovjes pogodan je za sporedne prometnice i magistralne ceste. Malo je ljeniji od Yamahae pri brzim izmjenama smjera, no kada se jednom spusti u zavoj, miran je i stabilan. Agregat mu radi linearnije od Yamahinog, što znači da je iskoristiviji i u nižim režimima rada, no isto tako mu ne bi škodilo da je malo uzbudljiviji. Ako ništa drugo, vozač može biti uvjeren da Suzuki neće učiniti ništa nepredviđeno. Osjećaj za prednji kraj motocikla je malo 'tuplji' nego kod Yamahae, ali zato stražnji kraj ulijeva veliko povjerenje. Sve u svemu, Suzuki je motocikl koji je u svemu dobar, ali ni u čemu ne odskaače. No, on je isto tako motocikl koji zahtijeva najmanje koncentracije u vožnji, pa se tako vozač može prepustiti uživanju u prekra-



Kawasakijevi veći gabariti svima su dobro 'sjeli' za vožnju stazom



Po povratku s Pannonia-Ringa neugodno smo se iznenadili kad smo otkrili da je Honda CBR 600 RR 'popila' čak devet decilitara ulja

Klasa 600 Supersport daleko je manje stresna od velikih 'tisučica', što vožnju čini opuštenijom

Riječ natjecatelja **Davor Barukčić**

Yamaha

Još uvijek ima najbolji položaj vozača za stazu, položaj koji daje dojam potpune kontrole nad motociklom. Agregat je malo bučniji od ostalih motocikala kod većih brojeva okretaja. Dosta se čuje zvuk iz kutije filtra za zrak. Ovjes je odličan, malo tvrdi od ostalih, barem je bio tako podešen na tom motociklu. Kočnice su bile malo slabije u odnosu na ostale motocikle, vjerojatno zbog broja prijeđenih kilometara na testnom motociklu. Mjenjač je dosta oštar, to jest grub. Snaga je izvrsna. I na cesti odlično leži, no problem je slaba zaštita od vjetra.

Kawasaki

Daje dojam vozaču da je po svojim gabaritima malo veći od konkurencije. Prilikom svakog izlaza na stazu trebao sam nekoliko krugova za prilagođavanje. Kočnice i mjenjač su izvršni, a prednost mu je i pokazivač brzina na instrument ploči, kao i kod Suzukija. Na cesti djeluje neuglađeno. Položaj tijela je OK, baš kao i zaštita od vjetra.

Honda

Honda je motocikl s kojim bih išao na daleka putovanja. Položaj vozača je odličan, a motocikl djeluje lagan

no čim sjedneš za upravljač. No, tek kada kreneš, potpuno se uvjeriš u lakoću upravljanja motociklom. Kočnice su definitivno najbolje od konkurencije. Ne nedostaje mu nimalo snage pri izlascima iz zavoja, iako Honda ostavlja dojam manje snage zbog tišeg rada agregata. Ovjes je bio dosta mekaniji od konkurencije, ali nije zadavao nikakve probleme pri ulascima u zavoj. Njena prednost na cesti je da se doista lagano vozi po zavojima.

Suzuki

Suzuki je dosta staromodan sa svojim položajem vozača. Snaga mu je odlična, a i kočnice su zadovoljavajuće. Ovjes je bio izvršno podešen za Pannonia-Ring. Svaki put kad sam sjeo na Suzuki, nije mi puno trebalo da mu se prilagodim. Motocikl je potpun u svim segmentima. Na cesti pruža definitivno uživanje u vožnji i ima odličnu zaštitu od vjetra.

sno glasnom zvuku iz ispuha, tek za nijansu tišim od Yamahinog.

3. mjesto - Honda CBR 600 RR

Honda je, kao i Suzuki, sportaš kojemu je udobnost vozača primarna preokupacija. Postoji jedna razlika: Honda je u traženju te udobnosti prema našem mišljenju ipak otišla malo predaleko. Naime, dok je Suzuki nešto mekši, ipak u tome ne ide predaleko, dok Honda pak ima ovjes mekše podešen čak i od nekih tourera. Čim vozač sjedne na nju, ima osjećaj da je motocikl propao za nekih pet centimetara, a nakon nekoliko probnih kilometara došli smo do zaključka da je ovjes potrebno stvrdnuti čak i za cestovnu vožnju. Nakon tih preinaka pokazala se kao dobar motocikl, iako je ovjes i dalje tu i tamo znao 'mijesiti' prilikom agresivne vožnje, a prednje vilice su i dalje propadale pri jakom kočenju i tako previše opterećivale ruke. Sama stabilnost u zavojima nije bila upitna, kao ni brzina kojom je CBR-ka mijenjala smjer i padala u zavoj. Čak možemo reći da je u tome malo bolja od ostalih, primjerice od Suzukija, koji od vozača ipak zahtijeva malo više snage. No, ukupan dojam je ipak malo ispod očekivanja.

No ako nas Hondin ovjes i nije osobito oduševio, moramo naglasiti da je njezin agregat izvrstan i djeluje najsnažnije u nižim i srednjim režimima rada, a u najvišim okretajima gotovo nimalo ne zaostaje za konkurencijom. Ipak, njezin previše mekan ovjes, kao i činjenica da smo svi u redakci-

ji prosječne građe, pa nam je tako Honda jednostavno za jedan broj premala, imaju za posljedicu da smo ju u cestovnom dijelu testa morali smjestiti na treće mjesto. Osim toga, strašno nas iritiraju sitne vibracije na osloncima nogu nakon duže vožnje. I završna obrada, nekad superiorna strana Honde, izjednačila se s konkurentima, tako da nas počinju smetati sitnice poput neugodnog cviljenja sajli oko amortizera upravljača pri okretu upravljača u mjestu.

4. mjesto - Kawasaki ZX-6R

Kako je ovo usporedni test, netko mora biti i najlošiji, a u cestovnom segmentu je to, nažalost, Kawasaki. 'Nažalost' zato što motocikl uopće nije loš, ali konkurencija ga je u nekim područjima jednostavno potukla.

Zapravo je njegov najveći grijeh na cesti to što je izrazito natjecateljski orijentiran. Ovjes mu je čista suprotnost Hondinom ili Suzukijevom, pa je čak i Yamaha za njega mekana. Ulasci u zavoje su mu brzi i precizni, kao i izlasci, a uzoran je i na prebacivanju. Ali problem je u tome što sve to vrijedi samo u slučaju da je cesta glatka i bez neravnina. Ukoliko naiđe na neravnine, cijeli motocikl grubo reagira i poskakuje, a ako se to dogodi u zavoju, možete očekivati da će poskočiti u stranu, što od vozača zahtijeva veliku količinu koncentracije. Ne pomaže mu ni to što nije opremljen amortizerom upravljača, pa mu nije strana ni gruba trešnja volana pri snažnom ubrzavanju. Šteta, jer je agregat toliko dobar da skoro da nismo ni primijetili onaj deficit u zapremini u odnosu na prošlogodišnji model. Kažemo 'skoro', jer se ipak osjeća slabija reakcija na gas u nižim okretajima. Ipak, dolje nije slab kao Yamaha, a kad se jednom zavrti, djeluje najuvjerljivije od svih, što mu donosi jedan veliki plus. Kako Honda ima sitne vibracije na nogama, tako ih ZX6R ima na ručkama upravljača. Ipak, Kawasaki je najveći motocikl, i koliko se neće svidjeti nižim vozačima, toliko će ga obožavati oni viši stasom.

Ni kod jednoga od ova četiri motocikla nismo spominjali kočnice, iz vrlo jednostavnog razloga: sve su izvršne. Zauzavna moć nijednog motocikla ni u kom trenutku na testu nije bila dovedena u pitanje, kao ni doziranje, koje je kod svih bilo škol-





Nakon vožnje treba očistiti kacige od gomile mušica nad kojima smo izvršili pravi mali genocid



Stražnje vilice ovih motocikala su vrlo specifične i nijedan motociklist koji imalo drži do sebe neće ih zamijeniti s nekim drugim motociklom



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA R6



Yamaha se može pohvaliti daleko najkvalitetnijim ovjesom u klasi

ski uzorno. Sa svim se motociklima moglo kočiti duboko u zavoju, a da pritom nisu pokazivali tendenciju izravnavanja ni bilo kakve druge neželjene reakcije. Jedino je Hondi, kao što smo već napisali, previše propadao prednji kraj, ali to nije stvar kočnica, već premekanog prednjeg ovjesa.

TEST NA STAZI: Konačni obračun

Za kraj smo odabrali nama najzanimljiviji dio, a to je vožnja natjecateljskom stazom. Kao što smo već napisali, najveći broj ovih motocikala svoj će život provesti na cesti, no ipak će ih se dovoljno velik broj barem jednom naći i na stazi, što nam potvrđuju i sve veće gužve na našem Grobniku. To nam je i osobito drago, jer sve veći broj motociklista počinje razmišljati svojom glavom i uvidati opasnosti koje sa sobom donosi ispitivanje granica ovih projektila na cesti. Stoga smo se zaputili put

natjecateljske staze, no i ovaj put smo za poprište borbe, kao i na testu maksima sportaša objavljenom u prošlom broju Moto Pulsa, odabrali mađarsku stazu Pannonia-Ring. Za taj smo se potez odlučili iz tri razloga: prvi je promjena okruženja, jer na Grobniku već doslovno poznajemo svaki kamen, drugi je taj što smo mišljenja da nam Pannonia-Ring zbog svoje specifične konfiguracije, koja uključuje podjednak broj i sporih i brzih zavoja, može pružiti drugačiji uvid u kvalitete ovih motocikala, a treći je, naravno, taj da zbog kvalitetnijeg asfalta na mađarskoj stazi s jednim parom guma možemo odvoziti daleko više kilometara nego na Grobniku. Kao i prošli put, obuli smo naša četiri protagonista u sportsku obuću, Dunlopove gume Sportmax D209 GP, čija se izdržljivost i hvatljivost pokazala najboljom od svih koje smo dosad imali prilike isprobati. Za razliku od drugih klasa, Dunlop

jevima rezultati su se bitno razlikovali od cestovnog dijela testa. Tu su se neki nedostaci s ceste pokazali kao vrline, pa je na čelu kolone završio cestovni gubitnik, u našem slučaju Kawasaki.

1. mjesto - Kawasaki ZX-6R

Već od prvih objava krajem prošle godine Kawasaki je najavljivao da će novi ZX-6R biti beskompromisan borac na stazi, dok će cestovna primjena biti stavljena u drugi plan. Već smo se uvjerali u to da za cestu nije najbolji izbor, a na stazi nam je dokazao da njegovi konstruktori nisu lagali. Na Pannonia-Ringu je njegov tvrdi ovjes najbolje funkcionirao, a nešto veći gabariti dozvoljavali su 'najudobniji' smještaj za jurnjavu čak i našim nižim natjecateljima. Linearno i predvidivo razvijanje snage pokazalo se najboljim rješenjem za 'ispucavanje' iz zavoja, a to nam je samo po sebi ulijevalo dodatno povjerenje i omogućavalo slobodnije otvaranje gasa. Moramo priznati i to da na najvišim okretajima nismo osjetili manjak zapremine u odnosu na prošlogodišnji model. Istina, kako se preko zime Kawasaki malo udebljao, malo veća težina se osjetila i zahtijevala je nešto više snage pri rušenju motocikla u zavoj ili pri naglim izmjenama smjera, no to ni najmanje nije utjecalo na preciznost upravljanja. Ipak, zbog tvrdog ovjesa i krutog okvira na nekoliko smo mjesta osjetili nedostatak amortizera upravljača, osobito kada je prednji kotač Kawasakijeve

Linearni agregat, koji je isto i najjači u klasi, na stazi je Kawasaki donio pobjedu





Suzuki ima uzornu stabilnost u zavojima, ali je ipak potrebno malo više snage da bi ga se 'srušilo' u nagib

šestice uslijed naglog otvaranja gasa gubio kontakt s cestom, no to ga nije sprječavalo da i dalje poslušno prati zadanu putanju bez tendencije širenja. No ovdje smo, za razliku od vožnje običnim cestama, osjetili malu inferiornost Kawasakijevih kočnica u odnosu na konkurenciju. Pritom ne mislimo da su kočile slabije od ostalih motocikala, ali je osjećaj na ručici bio neznatno tuplji. S druge strane, moramo pohvaliti Kawasakijev mjenjač, koji se pokazao izuzetno preciznim, kao i vrlo korisni pokazivač odabranog stupnja prijenosa na potpuno novoj stazi. Sve u svemu, unatoč nedostatka amortizera upravljača i činjenice da je bio najteži motocikl na testu, novi ZX-6R se pokazao kao izuzetno ozbiljno natjecateljsko oružje i motocikl kojim se bez ikakvih izmjena mogu postići ozbiljni sportski rezultati.

2. mjesto - Yamaha R6

Drugo mjesto pripalo je prošlogodišnjoj pobjednici, Yamahi R6. Za ove motocikle godina dana je mnogo i vrlo su rijetki slučajevi da se neki motocikl zadrži na pobjedničkom postolju, a to je i ovdje slučaj, barem što se tiče vožnje natjecateljskom stazom. S ovjesom još kvalitetnijim od Kawasakijevog i još većim mogućnostima reguliranja pokazala se još preciznijom i lakšom za napade na zavoje, a povratne informacije koje pruža prednji kotač nenadmašne su u ovoj klasi.

Visoko sjedište omogućava i veće nagibe od konkurencije, a od zvuka koji proizvodi agregat dižu se dlačice na rukama i vratu. No zvuk i osjećaj su jedno, a stvarnost je ipak nešto drugo. A stvarnost je da je Yamahin agregatu osjetno slabiji u nižim i srednjim okretajima, što znači da se ona uvijek mora voziti u brzini niže. To možda i ne bi bio problem na Grobniku, gdje su zavoji osjetno brži, pa Yamahina krajnja snaga više dolazi do izražaja, no na mađarskom Pannonia-Ringu s kombinacijama srednje brzih i sporih zavoja, gdje je važno ispucavanje iz niskih okretaja, njezin agregat jednostavno nije bio na visini zadatka. I sam položaj tijela, najagresivniji od svih testiranih motocikala, sjajan je za tjelesno dobro pripremljene vozače, no oni s malo manje kondicije vrlo brzo će početi osjećati bolove u rukama, osobito prilikom jakih kočenja. Kad smo kod kočnica, ponašale su se izvrsno što se tiče zaustavne snage, ali nam je njihovo doziranje bilo malo problematično.

Zaključujemo da bi Yamaha na kraju balade puno bolje prošla samo da nema tu nesretnu karakteristiku prevelike 'rupe' u snazi na srednjim okretajima.

3. mjesto - Honda CBR 600 RR

Što reći za Hondu, osim da je vjerojatno negdje u tvornici došlo do pogreške u komunikaciji

Riječ natjecatelja Krešimir Erdec

Kawasaki

Na stazi mi je najbolji bio Kawasaki i to iz više razloga. Ima najbolje raspoređenu snagu za pistu. Agregat najbolje vuče u svim okretajima. Položaj tijela je također najbolji. Podignut stražnji kraj i položaj oslonaca za noge idealni su za stazu, a i spremnik goriva pruža izvrstan oslonac. Okretnost motocikla je izvrсна za Pannonia-Ring. Ako bih morao voziti serijski motor, izabrao bih njega. Moram uputiti malu zamjerku na nešto slabiju kočnicu.

Yamaha

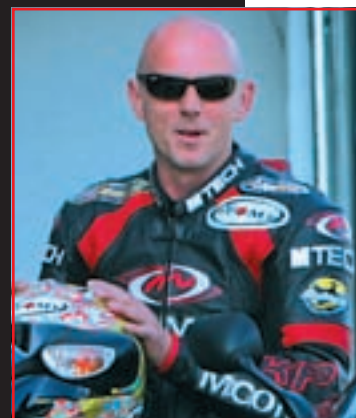
Yamaha mi je po nekim detaljima najslabija Kawasaki za stazu. Ona je također jako dobar motocikl, a osobito mi se sviđala na kočenju i ulascima u zavoj - tu prvenstveno mislim na kontrolu i pokretljivost. Položaj tijela je jako dobar, iako mi malo manje odgovara nego na Kawasaki. Ali veliki je nedostatak što je jako prazna u donjim okretajima. To joj je veliki minus, jer meni više odgovara snaga dolje i u srednjim okretajima. No, i Yamaha i Kawasaki su motocikli predviđeni za stazu i kao takvi se ovdje snalaze kao ribe u vodi.

Honda

Hondina smanjena težina odmah se osjeti, a to se odražava u lakoći upravljanja. Koči najbolje od svih motocikala na testu. Može se usporediti jedino sa Suzukijem, iako je osjećaj još malo bolji, a bio bi neusporedivo bolji da amortizacija nije tako mekana. Na serijskom motociklu je definitivno premekana amortizacija za vožnju stazom. To osobito vrijedi za zadnji kraj, koji je najmekši od svih na testu. Ipak, ima najveći potencijal da uz određene preinake postane najbolji natjecateljski motocikl. Oduševljava me i izuzetno precizan mjenjač. Položaj tijela je solidan, iako nije na razini Kawasaki. Sve u svemu, da ovjes nije tako mekan, na Hondu ne bih imao nikakve osobite zamjerke.

Suzuki

Suzuki je po meni najveći kompromis motocikla za stazu i cestu. Najbolji bi mi bio za cestu. Udoban je i solidno mekan, ali funkcionira i na stazi. Kočnica mu je jako dobra, a okretnost je solidna. Kod agregata se osjeća da ima malo manje snage. Položaj tijela je najlošiji za stazu, ali je to prednost na cesti. Najzanimljivije je da sva četiri motocikla daju vrlo različite osjećaje u vožnji, ali sa svima sam odvezio ista vremena. Načelno držim da su svi podjednake kvalitete i da kupci ne mogu pogriješiti, kojega god kupili.



Štoperica ne laže, a ona je na prvo mjesto smjestila Kawasaki, dok je Yamahi za dlaku izbjegla ponovna pobjeda na stazi



Suzukijev ovjes je mekan, ali na stazi ipak sasvim dobro funkcionira

stražnji kotač počinje poskakivati po zraku, a pritom svakako ne pomaže ni nedostatak klizne spojke. Ovdje moramo napomenuti da je Honda jedini motocikl na kojemu smo imali potrebu mijenjati namještenje ovjesa, no ni uz preinake nismo postigli puno bolje rezultate. Doista šteta, jer je Honda motocikl koji zaslužuje daleko bolji plasman od trećeg mjesta i svakako ima najveći veliki potencijal za utrke. No, većina trkača ionako promijeni ovjes čim dođe do svog motocikla, a za obične kupce je to veliki udar na džep.

4. mjesto - Suzuki GSX-R 600

Ako bismo za ijedan motocikl na testu mogli reći da je u svemu dobar, ali se ni u čemu osobito ne ističe, onda je to Suzuki. Izvrstan mekanu podešeni ovjes čini ga izvrsnim izborom za cestu, no zanimljivo je da i na stazi funkcionira prilično dobro. Ipak, Kawasaki i Yamaha su tu otišli korak dalje, a Honda svoj nesigurniji ovjes nadoknađuje inače dobrom ciklistikom i malom težinom. To znači da je u odnosu na konkurenciju za Suzuki potrebno malo više napora da bi ga se srušilo u zavoj, a i u brzim izmjenama smjera je ljeniji od ostala tri motocikla na testu. Tome je uz veliki među-

TEŽINA, POTROŠNJA I KRIVULJE

Izmjerene vrijednosti

● Kao što nam je već postao običaj, odveli smo naše motocikle na ispitni stol, te im izmjerili stvarne vrijednosti snage i okretnog momenta. Malo nas je iznenadila činjenica da je najvećih izmjerenih 108,90 KS na stražnjem kotaču pokazao Kawasaki, upravo zato što je prošlogodišnji model sa 636 ccm imao samo jednu konjsku snagu više. Očito su se u Kawasakiju

dobro potrudili oko novog pogonskog agregata. Drugi je bio Suzuki sa izmjerenih 106,31 KS, a u stopu ga je pratila Yamaha sa svojih 106,11 KS, no zato je vidljiva njezina osjetno slabija krivulja okretnog momenta. Honda je najslabiji motocikl na testu s izmjerenih 103,48 KS, no nemojte da vas to zavara. U vožnji se tih par 'konja' nigdje ne osjeća, a izvrstan okretni moment u kombinaciji s malom masom kompletnog motocikla čine ga efektivno najjačim u klasi.

Osim vrijednosti snage i okretnog momenta, izmjerili smo našim motociklima i potrošnju goriva, a i tu su, kao i u svemu drugome, vrijednosti vrlo slične, no zanimljivo je da je Honda bila najraštrošniji motocikl na stazi, iako je uz Kawasaki bila najštedljiviji na cesti. Suzuki je čista suprotnost, pa je tako najviše benzina potrošio u cestovnoj vožnji, dok je na stazi bio najštedljiviji od cijeloga društva.

Za kraj smo ostavili izmjerene težine motocikala s punim spremnicima goriva i svim tekućina-



Posjetili smo Centar za ispitivanje vozila i izmjerili težinu naših 'šestica'

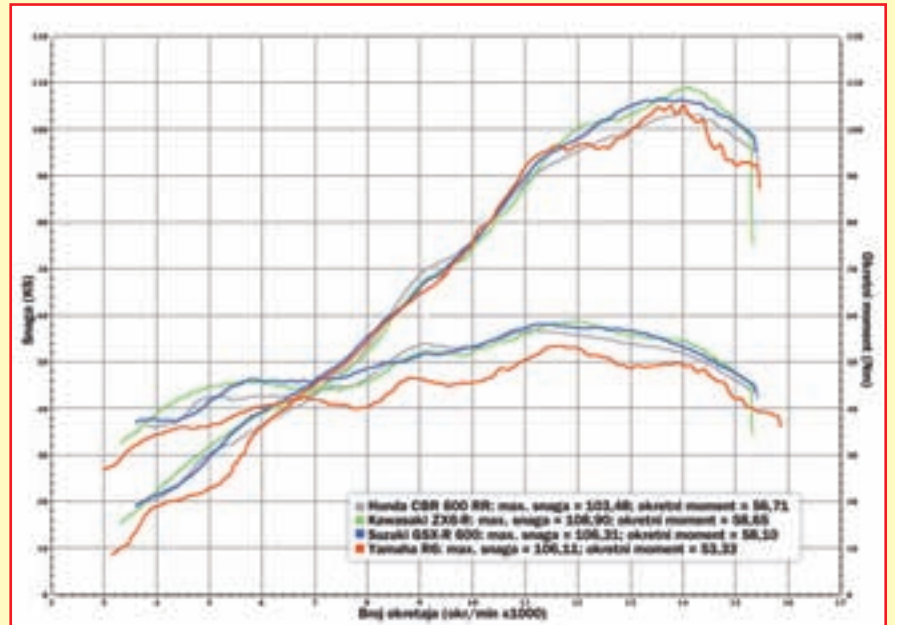
Težina	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Ukupna težina u kg	180	193	190	183
Raspodjela težine (naprijed/natrag) u kg	94/86	97/96	98/92	96/87
Zapremina spremnika za gorivo	18 l	17 l	16,5 l	17,5 l

Potrošnja	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Cesta (l/100 km)	7,27	7,27	7,98	7,62
Staza (l/100 km)	10,58	10,12	9,63	9,94

ma. Suzuki najviše odstupa od deklariranih tvorničkih vrijednosti (161 kg), pa je tako Kawasaki s deklariranih 167 kg suhe težine, sa svim tekućinama samo 3 kg teži od Suzukija. Honda je pak od najavljuvane kure mršavljenja, u kojoj je po tvorničkim podacima izgubila čak osam kilograma u odnosu na prošlogodišnji model, u stvarnosti izgubila samo tri.



Iskustvo nam je pokazalo da se vrijednosti koje deklariraju proizvođači često razlikuju od stvarnih, pa smo naše motocikle odveli na ispitni stol



osovinski razmak vjerojatno najviše pridonio položaj tijela vozača, koji na Suzukiju sjedi duboko u motociklu, dok je upravljač relativno visoko, a uz to je i previše zatvoren, pa je teško naći dobar 'napadački' položaj. Kad već spominjemo zatvoreni volan, napomenimo i da nas je malo smetao i dugački hod ručice gasa, pa smo zato često mislili da Suzuki nema dovoljno snage, iako je prava istina bila da jednostavno nismo otvorili gas do kraja! No, Suzukijeva velika prednost je najveća stabilnost u zavoju, a osobito prilikom kočenja u nagibu, kada se pokazao najuvjerljivijim i najsigurnijim od svih motocikala na testu. Osim toga, njegove izvrsne kočnice mogu



Honda definitivno ima najveći potencijal u klasi, ali za uspjeh su ipak potrebne preinake

se isporučiti samo s Hondinima, dok Kawasaki i Yamaha, iako s boljim kompletnim paketom, u tom segmentu malo zaostaju. Ipak, kompletni paket je ono što se u ovom slučaju najviše traži, a tu je Suzuki uvijek blizu, ali nedostaje mu ono nešto čime bi se istaknuo i odskočio od ostatka ekipe.

ZAKLJUČAK: Različiti, a ipak isti

Svaki od testiranih motocikala ima svoje vrline i nedostatke, ali ostaje nepobitna činjenica da su svi u konačnici toliko slični, da nam je bilo vrlo teško odabrati najboljega među njima. Svaki je od testiranih motocikala poseban u vožnji i osim zapremine nema gotovo nikakvih dodirnih točaka s ostalima, a opet u konačnici sliče jedan drugome kao jaje jajetu, što znači da ograničavajući faktor u ovom slučaju nisu bili motocikli, već isključivo vozačka vještina prilagodbe svakome od njih. Najbolji dokaz tome su prosječna izmjerena vremena po krugu, a ona su sva bila unutar jedne sekunde. I naši testni vozači su bili neodlučni pri ocjenjivanju, pa su tako i njihove ocjene različite. Možda bi na Grobniku stvari ispale drukčije, ali na Pannonia-Ringu je situacija bila prilično izjednačena. No, staza je jedno, a cesta ipak nešto sasvim drugo, pa smo zato, da bismo

došli do ukupnog pobjednika, napravili tablicu u kojoj smo davali ocjene za sve segmente koje smo obradili u našem testu. Prema toj tablici ukupni pobjednik je ove godine opet Yamaha, koja nas je očarala svojim izvrsnim ovjesom i činjenicom da smo se svaki put kad smo sjeli na nju osjećali kao Valentino Rossi. Za Kawasaki stvari nisu dobro izgledale na cesti, no kad se jednom našao na natjecateljskoj stazi, zasjao je u punom sjaju, a veliku ulogu je odigrala i vrlo pristupačna cijena, pa tako novi ZX-6R odnosi i titulu Best Buy motocikla. Honda je mogla proći puno bolje, ali ju je u tome spriječio ovjes neprimjeren sportskom motociklu. Suzuki je bio briljantan na cesti, ali na stazi ga je to njegovo cestovno usmjerenje previše smetalo da bi ostvario bolji rezultat, a ni cijena mu nije previše pomogla.

Za kraj još možemo samo ustvrditi da je Yamaha uspjela obraniti svoj prošlogodišnji naslov, a to dosad nije uspjelo još nijednom motociklu iz klase 600. No, u ovom se svijetu stvari mijenjaju brže nego što ovi motocikli mogu zakucati kazaljku obrtomjera u blokadu, pa bi već druge godine stvari mogle izgledati bitno drukčije. U svakom slučaju, jedva čekamo novi obračun. ■

Riječ natjecatelja Boris Zujčić

Kawasaki

Nakon malo prilagodbe zbog dosta visokog sjedala i preširokog spremnika goriva, najbolje mi je "legao". Ne bih ništa posebno isticao, jer je sve napravljeno na visokoj razini. Agregat razvija snagu linearno, a kočnice vrhunski obavljaju svoj posao bez znakova umora. Ciklistika i ovjes su uravnoteženi, tako da je serijski Kawasaki spremniji od konkurencije za vožnju po stazi.

Honda

Honda je izgubila ovu bitku samo iz jednog razloga: neshvatljivo mekan ovjes, koji se jednostavno ne može podesiti za neku ozbiljniju vožnju po stazi kakva je Pannonia-Ring. Prilikom jakih kočenja motocikl jednostavno propada i uznemiruje zadnji kraj. Agregat je izvrstan u svim režimima rada, a posebno impresionira lakoća ulaska u zavoj kakvu još nisam osjetio u ovoj klasi. Konkurencija mora još dosta raditi na tom polju da sustigne Hondu, pa je po mom mišljenju ona najbolja osnova za daljnju trkaču varijantu. Mala zamjerka na estetiku kontrolne ploče i još nekih detalja.

Yamaha

Drago mi je da je Yamaha skinuta s trona, jer to znači da konkurencija radi svoje i da je godina dana postala velika prednost. Yamaha je ipak "stari model" i za nijansu je lošija od ovogodišnjih modela. Bučan agregat ostavlja dojam da će motocikl poletjeti u nebo, ali realno je nešto slabiji, osobito u nižem režimu rada. Položaj za upravljačem je najagresivniji i najnaporniji za ruke, što će onima bez kondicije stvarati probleme, dok će oni koji su u treningu to znati iskoristiti.

Suzuki

Suzuki kao da je u model "1000" ugurao agregat od 600 ccm. Takav je i osjećaj vožnje. Da se razumijemo, motocikl je jako uravnotežen i miran, ali stvara dojam kao da ima previše kila, iako su na vagi svi "tu negdje". S obzirom na konfiguraciju staze, česta i oštra prebacivanja, taj problem je, nažalost, presudio. Možda bi na Grobniku, koji ima mnogo fluidniju konfiguraciju, taj nedostatak bio čak i prednost.



Pogonski agregat je linearan i dovoljno snažan, a bolje kočnice od Suzukija ima jedino Honda

Ukupan dojam Yamahi kviri pogonski agregat koji jednostavno nije dovoljno snažan u donjim režimima rada



Svi dosadašnji pobjednici

● S ponosom možemo ustvrditi da je ovo prvi put da je jedan motocikl u klasi 600 supersport obranio naslov. Obzirom na brzinu kojom se ova klasa razvija i tehnološki napredak koji proizvođači primjenjuju na svojim novim motociklima, to nije mala stvar. A znakovito je i to što je Kawasaki uvijek pri vrhu. Ovo mu je treći put da je zauzeo drugo mjesto, a jednom mu je uspelo i pobijediti. Jedino se Suzuki u ovom društvu nikako ne može upisati među pobjednike, što pomalo čudi obzirom da GSX-R 1000 već godinama caruje u klasi 1000. Nema veze, dobit će novu priliku već iduće godine kada će možda imati više sreće.

2003. (Svi na gumama Avon Azaro AV50-SP)

- 1. Honda CBR 600 RR**
- 2. Kawasaki ZX-6R**
- 3. Yamaha YZF R6**
- 4. Suzuki GSX-R 600**

2005. (Svi na gumama Bridgestone BT002)

- 1. Kawasaki ZX-6R**
- 2. Yamaha YZF R6**
- 3. Honda CBR 600 RR**
- 4. Suzuki GSX-R 600**

2006. (Svi na gumama Dunlop Sportmax D209 GP)

- 1. Yamaha YZF R6**
- 2. Kawasaki ZX-6R**
- 2. Suzuki GSX-R 600**
- 4. Honda CBR 600 RR**

2007. (Svi na gumama Dunlop Sportmax D209 GP)

- 1. Yamaha YZF R6**
- 2. Kawasaki ZX-6R**
- 3. Honda CBR 600 RR**
- 4. Suzuki GSX-R 600**

	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Ovjes	6	7	8	10
Kočnice	10	8	10	9
Pogonski agregat	10	9	8	7
Vožnja udvoje	8	7	7	6
Završna obrada	8	7	8	9
Osjećaj u vožnji	8	10	8	10
Cestovna vožnja	8	6	8	9
Pista	7	10	6	9
Financije	8	10	7	6
Ukupno	73	74	70	75
Poredak	3.	2.	4.	1.

	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Vozač 1	2.10.35	2.10.00	2.10.43	2.10.10
Vozač 2	2.15.40	2.14.60	2.15.45	2.15.59
Vozač 3	2.15.38	2.14.55	2.15.00	2.14.70
Vozač 4	2.18.29	2.17.56	2.18.59	2.16.63
Najbrže vrijeme po krugu	2.10.35	2.10.00	2.10.43	2.10.10
Prosječno vrijeme po krugu	2.14.85	2.14.17	2.14.86	2.14.23
Poredak	3.	1.	4.	2.



Yamahina ciklistika omogućava vrhunsku preciznost i munjevit izmjene smjera


**HONDA
CBR 600 RR**

**KAWASAKI
ZX-6R**

**SUZUKI
GSX-R 600**

**YAMAHA
YZF-R6**
MOTOR I PRIJENOS

tip agregata	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni
promjer x hod (mm)	67 x 42,5	67 x 42,5	67 x 42,5	67 x 42,5
zapremina (ccm)	599	599	599	599
kompresija	12,2:1	13,3:1	12,5:1	12,8:1
tip razvoda	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
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
promjer leptirastih tijela (mm)	40	38	40	-
max. snaga KS (kW)-o./min.	120 (88,1) - 13.500	125 (91,9) - 14.000	125 (92) - 13.500	127 (93,4) - 14.500 (s Ram Air-om 133 KS - 14.500)
max. okretni moment Nm (kgm) -o./min.	66 (6,7)-10.000	67 (6,6) - 11.700	72 (7,3) - 11.500	66 (6,7) - 12.000
spojka	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

CIKLISTIKA

Okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predtrag	98 mm	110 mm	98 mm	102 mm
kut upravljača	23,55°	25°	23,8°	24°
prednji ovjes	upside-down s cijevima promjera 41 mm	upside-down s cijevima promjera 41 mm	upside-down s cijevima promjera 41 mm	upside-down s cijevima promjera 41 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	130 mm	133 mm	130 mm	120 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	nazubljeni dvostruki disk promjera 300 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta sa 4 klipca
stražnji kočioni sustav	Disk promjera 220 mm s 1 klipcem	nazubljeni disk promjera 210 mm s 1 klipcem	disk promjera 220 mm s 1 klipcem	disk promjera 220 mm s 2 klipca
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	180/55-17	180/55-17	180/55-17	180/55-17

DIMENZIJE

međuosovinski razmak	1.375 mm	1.405 mm	1.400 mm	1.380 mm
duljina	2.010 mm	2.105 mm	2.040 mm	2.040 mm
širina	685 mm	720 mm	715 mm	700 mm
visina	1.105 mm	1.125 mm	1.125 mm	1.100 mm
visina sjedala	820 mm	820 mm	810 mm	850 mm
spremnik goriva	18 l	17 l	16,5 l	17,5 l
težina (suha)	155 kg	167 kg	161 kg	161 kg
boje	crvena, crna, bijela-plava	zelena, crna, narančasta	plava-crna, crvena-bijela, crna	bijela-crvena, plava, crna

CIJENA
79.990 kn
77.496 kn
86.550 kn
88.900 kn
PREDNOSTI

Upravljivost, težina, kočnice

Snaga, vozne osobine na natjecateljskoj stazi, ergonomija

Stabilnost, kočnice, oprema, najbolji kompromis između staze i ceste

Izgled, natjecateljski ustroj, ovjes, zvuk

NEDOSTACI

Premekan ovjes, nedostatak klizne spojke

Pretvrđ za cestu, nedostatak amortizera upravljača

Težina, cijena

Nedostatak amortizera upravljača, snaga u srednjim okretajima, cijena