

Prijetnija iz



PIŠE:
ŽELJKO
PUŠČENIK

Nas novinar jedini je iz Hrvatske imao ekskluzivnu pozivnicu

Sa ekskluzivnom KTM-ovom pozivnicom na španjolskoj pisti Ascari isprobali smo prvi austrijski superbike koji je nakon 5 godina od predstavljanja konačno krenuo u serijsku proizvodnju. Napravljen po principu "Ready to race", ove će godine nastupiti na Superstock prvenstvu, a već sljedeće na Superbikeu. RC8 vrlo je kompaktnih dimenzija i začuđujuće agilna u svim uvjetima. Ima povećani V2 agregat vrlo linearne krivulje snage. Odlikuju ga odličan položaj tijela te snažne kočnice. Od nedostataka spomenimo ograničenu udobnost na cesti i paprenu cijenu

CIJENA
136.890 K.N.

RONDA: Početkom stoljeća malo tko je vjerovao da će se KTM uistinu usuditi upustiti u najkonkurentnije klase Superstock i Superbike, u kojima već godinama caruje japanska četvorka, s iznimkom proizvoda iz Bologne. Iako je to klasa iznimne tehnološke inovativnosti i najnaprednija od svih klasa motocikala, tehničari iz Mattighofena vjerovali su od početka da imaju znanje i sposobnost za borbu sa najvećima.

Iskustva im zasigurno ne nedostaje, jer KTM je godinama u vrhu GP klasa 125 i 250, gdje njihovi vozači Kallio, Aoyama i Kaoyama neprestano ostvaruju uspjehe. Osim toga, neprocjenjivo dugogodišnje iskustvo na off road utrkama i brojne titule prvaka svijeta također nisu zanemarivi čak ni za ovu klasu. To sve potvrđuje da stručnjaci iz Mattighofena imaju neograničeni potencijal i da mogu napraviti odličan proizvod u bilo kojoj klasi. To su već dokazali cestovnim modelima Super Duke i Adventure, koji su svaki u vrhu svoje klase. Osim toga, KTM već godinama redovito pobjeđuje na našim usporednim testovima: Super Duke u klasi Naked i EXC-R u klasi Hard Enduro, a prošle godine pošlo je to za rukom i modelu SM 950 R u klasi Maxi Supermoto. Stoga smo nestrpljivo očekivali na tržištu ovaj prvi cestovno-sportski austrijski motocikl.



Mattighofena



Mali brzinomjer stoji se s brojnim ostalim informacijama, a mjerac broja okretaja ima nepreglednu pravocrtnu skalu na gornjoj strani



RC8 je na cesti, kao i na pisti, vrlo okretan, ali se osjete vibracije agregata



Na slici lijevo je model spreman za pistu kao jednosjed, bez retrovizora, pokazivača smjera i nosača tablice, dok je desno homologiran model za cestovnu uporabu. Transformacija iz jednog u drugi vrlo je jednostavna i traje svega nekoliko minuta

A ruku na srce i načekali smo se još od 2003. godine, kada je predstavljen prvi prototip RC8 na dalekom Tokyo Motor Showu. Duže iščekivanje od prototipa do finalnog proizvoda priredio je jedino Suzukijev B-King (6 godina), koji umalo da nije zauvijek ostao na nivou makete. No, austrijski tehničari oduvijek su tvrdili da će RC8 kad-tad ugledati serijsku proizvodnju, te da će to biti čim budu završena brojna testiranja i pripreme, kako bi ovaj Superbike već u startu bio lansiran na sam vrh ponude.

Odabir mjesta prezentacije prvog prototipa samo govori u prilog činjenici da se KTM želi izravno upustiti u borbu s Japancima i to tamo gdje su oni najbolji. Ovaj prototip je izazvao burne reakcije publike, osobito glede dizajna.

Iako su mu mnogi tada osporavali dizajnerski uspjeh, svi su se morali složiti da je nesumnjivo originalan te da prati prave obiteljske smjernice ove austrijske marke. Već po genetici RC8 je morao biti sportski motocikl.

RC8 bez oklopa pokazuje čistoću linija i kad je gol. Kraj prednjeg svjetla prolaze kanali za air box, a agregat je na RC8 ujedno i nosivi element okvira i ukupne ciklistike. Ispušne grane svaka sa svoje strane idu direktno u top koji se nalazi ispod agregata

Dizajn ispred svog vremena

Izgled se nije mnogo mijenjao svih ovih godina, ali tek nam je sad "sjeo". Iako godinama kritiziran sa svih strana i nakon njegova prvog prikazivanja, danas moramo priznati kako sa sitnim izmjenama RC8 izgleda više nego poželjno. Od najvećih vizualnih promjena spomenimo bočne oplata, koje su sada mnogo manje i skladnije zaobljene, pokrov ispušnog sustava otvoren sa donje strane, a tu je sada i potpuno nova stražnja vilica. Veliku promjenu uočavamo i u prihvatu stražnje vilice preko progresivnog polužja na okvir. Od sitnijih izmjena spomenimo dizajn donjeg dijela okvira i položaj stražnjih kočionijskih kliješta.

Instrumenti su potpuno digitalni i jedni od najsadržajnijih uopće, čak i u konkurenciji touring motocikala. KTM RC8 ima dvije mogućnosti odabira informacija na instrumentima: za cestovnu upotrebu i za upotrebu na stazi. Na cestovnom modu su informacije o servisnim intervalima, putnim podacima koje izračunava kompjuter na bazi brojnih prikupljenih podataka i podaci o pritisku u gumama, a ima i automatsko podešavanje kontrasta ekrana (npr.

dan-noć). Race modus ima pridodan lap timer, priključak za transponder i slično.

Mjerač broja okretaja motora ima glavnu poziciju na instrument ploči i oduzima najviše mjesta, a djeluje gotovo pravocrtno u gornjem dijelu. Ispod njega su mjerač trenutne brzine, sat, te mjerač vanjske temperature i temperature rashladne tekućine.

Osim toga, RC8 je opremljen i sigurnosnom zaštitom od krađe. Ožičenje cijelog sustava koristi CAN-bus tehnologiju, koja električni sustav čini lakšim, a potrebno je i manje osigurača, te ima direktnu komunikaciju sa instrument pločom. Osim elektrike svi su materijali brižno olakšani, pa su tako i pokazivači smjera i stražnje svjetlo morali koristiti LED tehnologiju. Svakako najoriginalniji, ali ne i najljepši, je frontalni dio s vertikalnim svjetlom i širokim uglatim oplatama. Vrlo je originalan i slider na spremniku goriva, sustav podešavanja oslonaca nogu vozača, a zanimljivi su i prihvat oslonaca nogu suvozača.



RC8 je vrlo kratak motocikl bez suvišnih plastika



Ispušni sustav nalazi se ispod motocikla i ima ulaze iz cilindara na oba kraja, te zadovoljava Euro 3 norme, a RC8 je zahvaljujući njemu jedan od najtiših u klasi

Naslijeden koncept agregata

KTM već raspolaže V2 agregatom koji koristi na modelima Adventure, Supermoto i Super Duke, a za klasu Superbike zapreminu je trebalo povećati na 1.200 ccm, koliko je dozvoljeno pravilnikom. RC8 će već ove godine nastupiti u klasi Superstock s timom "KTM Maehr Superstock", koji će nastupiti sa dva motocikla i vozačima: Austrijancem Mahr Reneom i Fincem Paulijem Pekkanenom, a već 2009. očekujemo ga u klasi Superbike.

Za RC8 je poznata osnova KTM-ova V2 agregata pod 75 stupnjeva povećana zapreminom na 1.148 ccm, premda mu je oznaka na oplatama

1.190. To je dobiveno povećanjem vrijednosti prvrtla na 69 mm i hoda na 103 mm. Agregat RC8 sadrži najmoderniju tehnologiju obrade materijala i konstrukciju s dvije bregaste osovine pogonjene lancem. Ovaj agregat karakteriziraju iznimno mala težina od 64 kg i kompaktne dimenzije, te veliki okretni moment koji isporučuje.

Agregat gorivom napaja elektronsko ubrizgavanje leptira promjera 52 mm, koje isporučuje tvrtka Keihin. On sadrži automatski sustav za hladno pokretanje te lambda senzor. Ispušni sustav je smješten ispod agregata radi snižavanja težišta i centralizacije masa. Iako je to KTM već odavno

Pravi racing dizajn: niski prednji kraj i stražnji koji gleda nebo



predstavio na prototipu, ovakvo rješenje danas koriste mnogi supersportski motocikli. No, ovdje je smješten kompletno unutar oplata, bez ispušne cijevi koja bi iz njih izlazila. U opciji se nalazi i lijepi Akrapovič sustav, također cijeli smješten u plastikama ispod motora. Ova slovenska tvrtka ove se godine osim proizvodnje ispušnih sustava upustila i u proizvodnju oplata od ugljičnih vlakana, koje možete naći na popisu dodatne opreme kod KTM distributera.

Tvornica deklarira 155 KS pri 10.000 okretaja i visokih 12,4 kgm okretnog momenta na nimalo niskih 8.000 okretaja motora. Nažalost, RC8 nema kliznu spojku, pa ne može kontrolirati blokiranje stražnjeg kotača pri naglom otpuštanju gasa, što bi u teoriji trebao biti problem radi velike zapremine i momenta. Radi veće ugladenosti RC8 posjeduje i dvije kontrabalansne osovine za smanjenje vibracija.

Cijevi prema tradiciji

«Dobre stvari ne treba mijenjati» staro je pravilo u konstrukciji motocikala. Dugogodišnje iskustvo s čeličnim okvirima koje je KTM godinama skupljao na polju terenskih, a unazad par godina i cestovnih motocikala, ovdje je rezultiralo čistim proizvodom koji teži svega 7,5 kilograma. Podatak o velikom međuosovinskom razmaku pokazuje da bi ovaj motocikl trebao biti stabilan, a kut upravljača od 23,3 stupnja, ukazuje na to da je vilica vrlo uspravna i da bi motocikl trebao biti vrlo okretan. Na težini se štedjelo na svakom koraku. Za razliku od glavnog elementa, stražnji dio okvira, koji nosi sjedalo, napravljen je od laganog lijevanog aluminijske.

Bijeli ovjes za anđela

Amortizacija je povjerena tvrtci White Power, s kojom KTM surađuje već dugi niz godina kada je riječ o komponentama ovjesa, a navodno i posjeduje udio u WP. Sprijeda je ugrađena 43 mm preokrenuta vilica sa uobičajenom mogućnošću regulacije na kompresiji, povratu te predopterećenju opruge. To znači da je oprugu moguće nategnuti 10 mm, dok hidraulika u fazi kompresije ima 32 mogućnosti odabira te 28 "klikova" u fazi povrata.

Stražnji centralno postavljeni amortizer također ima veliku mogućnost podešavanja, kako priliči istinskom motociklu spremnom za natjecanja. On nema samo mogućnost podešavanja predopterećenja na opruzi i hidrauličkoj kompresiji za 28 klikova, već ima i posebno podešavanje za male i velike brzine usporavanja kompresije na standardnu poziciju. Osim toga, WP već u serijskoj verziji oprema ovaj superbike amortizerom upravljača s brojnim podešavanjima.

Oprema bez rezerve

Na opremi KTM nije štedio. Kočnice se ovdje opremaju najboljim Brembo monoblok kočionim četveroklipnim kliještima, a dimenzija prednjeg diska od 320 mm nikako ne ukazuje na škrtoš. Na spomenuta kočiona kliješta djeluje radikalno postavljena pumpa istog proizvođača. Straga se ugrađuju kliješta sa dva klipića i diskom od 220 mm. Naplatci imaju pet lijepih krakova i dimenzija su 3,5 x 17 sprijeda te 6,00 x 17 straga. Konačni kontakt RC8 sa asfaltom osiguravaju Pirellijeve gume standardnih dimenzija za ovu klasu: 120 sprijeda i 190 straga.

U duhu "Ready to race" KTM deklarira težinu sa svim tekućinama uključujući i gorivo ispod 200 kg, što je hvalevrijedan podatak. No, suhoparni



Kočiona kliješta su iz jednog komada, a u njima se nalaze 4 klipića



Oslonci nogu imaju mogućnost podešavanja, a lijepa aluminijska vilica pokazuje da dečki iz Mattighofena znaju napraviti i zahtjevne dijelove od lake legure

▼ Čistoća linija okvira i novi sustav zavarivanja čine ovaj element filigranskim radom i pokazuje kako se i na ovako robusnom elementu može stalno usavršavati. KTM je stalnim poboljšavanjem okvira anulirao prednost aluminijske izvedbe



▲ V2 Agregat je vrlo kompaktnih dimenzija i teži svega 64 kg, te je sa kutom cilindra od 75° je točno na pola puta između Aprilinog V2 pod 60 stupnjeva i Ducatijevog od 90 stupnjeva



Progressivno polužje smješteno je s gornje strane monoamortizera



Stražnji kraj motocikla je minijaturan i visoko strši uvis, a njegova mala masa ne povisuje težiste



Čiste uglaste linije zaštitni su znak KTM-ovih motocikala

podaci su jedno, a djelovanje u praksi nešto sasvim drugo pa smo se uputili u toplije krajeve, na sam jug Španjolske, gdje se smjestila pista Ascari u mjestu Ronda, 50-tak kilometara od obale mora, kako bismo provjerili njegove dinamičke mogućnosti. Prekrasna pista Ascari i topao suncem okupan dan poslužili su nam u našem naumu.

KTM je ovamo dopremio čak 45 primjeraka RC8, kako bismo ih ispitali u svim okolnostima. Dvadesetak primjeraka bilo je namijenjeno pisti, a dvadesetak cesti, dok je pet primjeraka bilo za rezervu, koju su iskoristili Britanci. Naime, oni su razbili čak 4 primjerka na cesti i jedan na pisti, što je svojevrsan rekord u broju uništenih motocikala na jednoj prezentaciji.

Možda je razlog i očajan odabir cestovne rute kakvu je teško naći i u Albaniji, a sve u cilju mimoilaženja s policijom. Toliko poprečnih neravnina i oštećenja asfalta kao kroz španjolsko gorje nismo vidjeli nigdje u svijetu. Tvrdo podešeni ovjes rezultirao je razbijanjem svih bubrežnih kamenaca i ispadanju plombi iz zuba svih test vozača.

Organizator je test vozače podijelio prema njihovih željama u dvije grupe, one koji prvo idu na pistu i one koji će RC8 prvo isprobati na cesti. Mi smo izabrali prvo pistu jer smo bili nestrpljivi da vidimo što on doista može i trebamo li ga kupiti kao brzo redakcijsko trening vozilo.

“Ready to race” koncept

Položaj za upravljačem je vrlo prirodan i prije svega napadački. Najslučniji je Suzukijevom GSX-R-u i najnovijem Kawasaki ZX-10R. Znači, niste izduženi kao na Ducatiju 1098 i Yamahi R1, već će se i vozači manjeg uzrasta odmah stopiti s motociklom. Vanjske dimenzije su minimalističke, što znači da ćete po nje-mu moći skakati bez teškoća, što daje dodatni osjećaj male težine motocikla. Komande su vrlo intuitivne u najboljoj japanskoj maniri. Sjedalo nije baš najmekše, ali zato neće dati lažni osjećaj

mekoće, pa ćete imati puni kontakt s okvirom motocikla i bolji osjećaj za hvatljivost guma.

Da biste mogli pratiti instrumente, koji su toliko sadržajni da su količinom informacija postali nepregledni jer uvijek tražimo informaciju u moru ostalih, potrebno je privikavanje. Dakle, prije kretanja dobro je proučiti smještaj podataka i gdje se nalaze, kako vam to kasnije ne bi skretalo pozornost s ceste za vrijeme vožnje, jer brojke su male i gotovo sve iste veličine. Ako krećete na pistu, koristan je mjerač vremena po krugu, gdje sami pritišćete na lako dostupnu tipku na lijevom upravljaču, a



Mali vanjski gabariti dozvoljavaju maksimalno prebacivanje tijela s jedne na strane na drugu. Dok to izvodite, imate veliku sigurnost koju pruža ovjes WP



History

● RC8 zapravo nije prvi KTM-ov cestovno sportski motocikl. Naime, 1955. godine, 2 godine nakon osnutka tvrtke, austrijski nacionalni prvak Paul Schwarz i Erich Trunkenpolz, sin osnivača KTM-a Hansa Trunkenpolza, napravili su dva modela od 125 ccm i nastupili na dvjema utrkama u Salzburgu.

KTM je na jug Španjolske dovukao preko 40 motocikala, što pokazuje koliko je ovaj model važan za tvrtku iz Mattighofena



kasnije imate podatak po krugovima i ispis najbolje ostvarenog vremena.

Moramo ga još malo usporediti s Ducatijem, jer on je najluči konkurent ovom modelu. RC8 je mnogo tiši motocikl, kako u pogledu buke agregata, tako i po pitanju otvorenosti ispušnih topova. Nikad nam nije bilo jasno kako je Ducati uspio dobiti Euro 3 norme, a da mu istovremeno topovi tako grme. Kad bi KTM malo otvorio ispuh, možda bi i dostigao tu razliku od 5 deklariranih konja.

Pravi austrijski Superbike

U vožnji pistom KTM otkriva veliki okretni moment i malu potrebu za mijenjanjem brzina. Dugi prijenosni omjeri neće oduzimati dragocjeno vrijeme za mijenjanje brzina, ali niti zadavati brige amaterima u otkrivanju u kojoj brzini je najiskoristiviji. Moment će vas izvući u svakoj situaciji. Iako nema klizne spojke, nama stražnji kotač niti jednom nije proklizao i uznemirio izvanrednu stabilnost pri kočenju. Jednostavno, novi KTM ima fantastičan ovjes, čak i za ovu pistu punu iznenađenja. Pritom mislimo na dva nagnuta ovala u američkom stilu, koji u sredini imaju ulegnuće, šikane koje morate preskočiti bez puštanja gasa i visinske razlike uzbrdica i nizbrdica. Staza je vrlo uzbudljiva, ali s ovakvim strojem ovdje jednostavno nema iznenađenja.

Oslanjajući se na naš subjektivni osjećaj, maksimalna snaga nam se nije činila većom od one kod Ducatija, već u rangu s njim, ali ovdje moramo spomenuti ono što je



Set up ovjesa je podešen iznimno tvrdo, pa s ovim KTM-om neće biti udobno putovati

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 103 x 69 mm
Obujam: 1.148 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 52 mm
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: cjevasti od krom-molibden cijevi
Ovjes: izokrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 120 mm; straga aluminijska vilica sa jednim amortizerom hoda 125 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 320 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk promjera 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 805, osovinski razmak 1.430, težina 188 kg
Deklarirano: snaga - 155 ks (114 kW) - 10.000 okr/min, max. okr. moment - 12 kgm (120 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 16,5 l

- + reaktivan, agiln, kratak, mali vanjski gabariti, okretni moment, položaj vozača, mnoštvo podataka na instrumentima, amortizer upravljača, lap timer
- vibracije agregata, više na sjedalu i malo na nogama, mjenjač ponekad ispadne pri brzom mijenjanju brzina bez spojke, tvrdi set up za cestovnu vožnju, kočnice cvile, nema klizne spojke, on/off trzanje, neudoban za cestu, cijena, nepregledni instrumenti

bolje odrađeno. Prije svega sa RC8 možemo kočiti još duboko u zavoj bez da nas stisak kočnice izravna, a spomenimo tu i njegovu izuzetnu agilnost. Takvu iznimnu okretnost primijetili smo nedavno i na novom Kawasaki ZX-10R na testu u Kataru. KTM je kod ovog modela slijedio smjernice dugog međuosovinskog razmaka radi velike stabilnosti kod otvaranja gasa te oštrog kuta prednje vilice, što mu daje izvanrednu okretnost i korekciju putanje. Ovaj odnos stabilnosti i okretnosti činio nam se idealnim.

Kočnice su isto tako vrhunske. Iako nešto slabije kočice nego Ducatijeve, imaju kudikamo ljepše doziranje i bolji osjećaj za kočenje u zavoj.

Agregat je mnogo tiši od Ducatija, ali on, začudo, i nešto više vibrira. Te vibracije osjete se na sjedalu i rukama, a malo i na nogama. Na stazi ne iritiraju, niti dodatno umaraju, no nismo sigurni hoće li tako biti na cesti nakon duže vožnje.

Mjenjač nije nešto što nas je oduševilo, jer zna ispasti iz brzine - osobito između prve i druge - ako ne pritisnete spojku i dobro potegnute nožnu polugu. Ako stižete sve po uputama, nećete to niti primijetiti. No, na stazi uvijek tražite nešto gdje ćete uštedjeti na vremenu.

Cesta nije njegov teren

Odmah moramo ustvrditi da nam je Super Duke mnogo bolje legao na cesti od najnovijeg RC8. Razlog je izuzetno tvrdi set up ovjesa, pa nije nimalo ugodno voziti RC8 na ovako lošem kolniku. Jedva smo dočekali da se vratimo na pistu. Super Duke je na cesti mnogo mekaniji i uglađeniji. Ono što uopće nismo primijetili na pisti, pokazalo se na cesti: on-off osjetljivost pri oduzimanju gasa ili dodavanju gasa s minimuma. Karakteristično trzanje primjetno je jedino pri izuzetno polaganom vožnji, a potencirale su ga mnogo veća snaga od Super Dukeove i veća zapremina cilindara. Kočnice se daju izuzetno lijepo dozirati, ali svaki četvrti RC8 je cvilio. Razlog je u pločica-

ma dobavljača Brembo, koje nisu iste one koje su testirali KTM test vozači.

Najveća zamjerka na Super Duka je bila velika potrošnja, a to je ovdje dovedeno u granice normale. Položaj vozača ne umara niti nakon cjelodnevnog vožnje, a prekidači su lako dostupni. Ako bismo i poželjeli malo mekšu spojku, to bi bilo "traženje dlake u jajetu".

Skup kao dragi kamen

Cijena bi mogla biti pristupačnija, osobito kada znamo da je KTM u određenim klasama itekako konkurentan. Iako je jeftiniji od Ducatija 1098,

prvi pokušaj iz Mattighofena trebao bi biti pristupačniji barem dok se ne dokaže na tržištu. Za vrhunske japanske motocikle morat ćemo izbrojati i do 30% manje papirnatih novčanica.

Ukoliko želite imati maloserijski motocikl, moći ćete birati između trendovske bijele boje i karakteristične KTM-ove narančaste. Obje djeluju odlično i bez šara, a kombiniraju metalik sjajne i mat dijelove plastika. Ovdje moramo spomenuti i vrhunsku završnu obradu detalja plastika, odabir najfinijih boja, ali i novu tehnologiju u zavarivanju cijevi okvira, gdje varovi više ne nagrđuju rešetku već predstavljaju filigranski ukras. ■

PISTA ASCARI

Privatna pista za bogataše



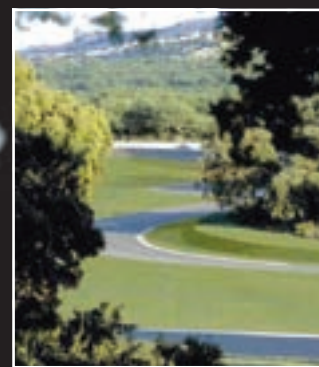
● Skrivena od vanjskog svijeta, između planina u prekrasnoj dolini na jugu Španjolske nedaleko Ronde, smjestila se ova atraktivna pista, svima nama malo poznata. U zadivljujućoj prirodi i potpunoj tišini koju stvara prirodna zvučna barijera leži Raceresort Ascari. Ovdje zamjećujemo potpuno novi koncept koji u još neviđenom obliku spaja high speed adrenalin sa luksuznom relaksacijom, jedinstvenom na svijetu.

Iako smo ovdje već bili prije dvije godine na testu Bridgestonovih guma, staza nam je malo poznata, jer se ovdje ne vozi niti jedno prvenstvo, čak niti regionalno. Ovaj

poligon nema niti tribina za gledaoce i potpuno je zatvoren za javnost te čuva maksimalnu privatnost testova. Nasuprot tomu, opremljen je ekskluzivnim restoranom, bazenom, brojnim boksovima, ali i svim pratećim osobljem koje mora imati jedan vrhunski kompleks: od čuvara na ulazu do zavojnih sudaca.

Pista Ascari u privatnom je vlasništvu, a iznajmljuje se samo za ekskluzivna testiranja proizvođača te bogatašima koji ne žele medijsku eksponiranost. Zapravo je staza je građena za supersportske automobile, a jedan čak nosi i njezino ime: Ascari KZ1-R s V8 agregatom od 5.000 ccm, maksimalne snage 520 KS i mase 1.250 kg.

Dužinom od 5.425 metara duža je od većine pista na koji-



ma se vozi Formula 1. Od 26 zavojna točno je pola lijevih, a pola desnih i pritom niti jedan ne sliči drugom. Stoga je ovu pistu vrlo lako zapamtiti, pa se vozač može već u prvom ulasku prepustiti punom ispitivanju motora. Hvatljivost asfalta je izvanredna, a staza ima vrlo mnogo uspona i padova, te dva ovala, brzi i spori, kod kojih svaki ima po jedno ulegnuće, gdje se odvaja žito od kukolja po pitanju ovjesa.