

Ultimate fight

USPOREDNI TEST
MAKSISPORT
[4X1000]

Bespoštedna borba za laskavi naslov najboljeg sportskog motocikla klase 1000 iz godine u godinu je sve oštija, a razlike između velike japanske četvorke, Honde, Kawasaki, Suzukija i Yamaha, sve su manje. Zbog porasta broja konkurentnih dvocilindraša u ovoj klasi odlučili smo za njih napraviti zaseban test, a ovoga puta ćemo se pozabaviti samo četverocilindričnim predstavnicima klase. Stoga se u našem ringu nalaze četiri borca vrlo sličnih filozofija i tehničkih rješenja, što njihovo nadmetanje čini neizvjesnijim nego ikad. Dva ovogodišnja izazivača su potpuno novi Kawasaki ZX-10R i Honda CBR 1000 RR, dok prošlogodišnji pobjednik Suzuki GSX-R 1000 priželjkuje obranu naslova, a Yamaha se nada da će uspjeti zadržati osvojeno drugo mjesto



★ Suzuki GSX-R 1000 ★ Yamaha YZF-R1

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

FOTO: MARKO GUZINA I ŽELJKO PUŠČENIK

Ovi motocikli su vrh ponude današnje japanske motociklističke industrije, tehnološki dragulji koji sa svakom novom generacijom dolaze sve snažniji i napredniji, drsko pomičući granice mogućnosti čovjeka i stroja i uvijek nam iznova izmamljujući na usne vječna pitanja: gdje je tome kraj i kome je to uopće potrebno? Odgovor na ta, a i mnoga druga pita-

nja koja postavljaju zagovaratelji smanjenja emisija štetnih plinova i čistunci koji nikada nisu osjetili čar vožnje na dva kotača je vrlo jednostavan: nama! Dajte nam još! Možda neki od nas nisu ni izbliza u stanju iskoristiti sve što ovi monsturni mogu ponuditi, ali svakako ćemo se potruditi.

To možda i neće biti tako teško kao što bi bilo prije desetak ili više godina, jer napredak tehnologije, a osobito elektronskih pomagala, učinio je ove monstrome vrlo uglađenima za vožnju i njihove performanse sa svakim su novim modelom pristupačnije sve širem krugu vozača koji su spremni iskušati njihove čari. Ova tvrdnja s lakoćom se može primijeniti na sva četiri protagonista našega testa, jer dani kada je jedan motocikl bio znatno bolji od ostalih, bilo po pitanju snage ili ponašanja u vožnji, čine se kao davna prošlost. Svaki od ova četiri motocikla nudi kompletan paket i u konačnici s

lakoćom parira ostalima, što nas je dovelo u prilično neugodnu situaciju, jer usporedni testovi se rade s namjerom da se proglasi pobjednik, a ove nam je godine bilo prilično teško izdvojiti jedan motocikl kao najbolji. Na stranicama koje slijede vidjet ćete da, iako su po koncepcijama među našim borcima itekako primjetne razlike, svaki od njih vješto prikriva svoje nedostatke i nadoknađuje ih u nekim drugim segmentima u kojima se njegovi protivnici možda ne snalaze jednako dobro. Činjenica je da je naš zadatak ocjenjivanja bio možda najteži dosad, jer ove su godine predstavnici klase tisuću svi toliko dobri da bismo najradije svaki od ova četiri motocikla stavili na prvo mjesto. No, kako to nije moguće i kako bi se u tom slučaju posve izgubio svaki smisao usporednog testa, odluku o tome koji je najbolji nismo htjeli donijeti sami, već smo, kao što to već tradicionalno radimo kod testova sportskih motocikala, sastavili stručni žiri, koji se sastojao od čak pet vozača. Među njima su tri aktivna natjecatelja u brzinskom PH, Davor Barukčić, Saša Kranjec i Boris Zujic, a njima je u pomoć uskočio naš dobar poznanik i stalni natjecatelj klase Serija na utrkama Moto Happeninga, Emil Kotvica. Stručni žiri zao kružuju glavni urednik Moto Pulsa Boris Puščenik, te Željko Puščenik i Krešimir Prašnički.





HONDA CBR 1000 RR

Novi CBR 1000 RR osim zaštitnog Hondinog znaka gotovo da i nema veze s prethodnim modelom



KAWASAKI ZX-10R

Kawasaki ZX-10R također je u posve novom ruhu. Linije su mu sada puno oštrije i agresivnije



Iako su sretniji na otvorenoj cesti, ni gradsko okruženje nije nepoznato našim junacima

Za razliku od prošlogodišnjeg testa, provedenog u mađarskom Pannonia-Ringu, ove smo se godine vratili na dobro nam poznati Grobnik, gdje će većina ovih motocikala kupljenih u Hrvatskoj ionako provoditi najveći dio svog životnog vijeka rezerviranoga za natjecateljsku stazu.

Kako su motocikli toliko dobri i svaki na svoj način uvjerljivi, a Grobnička staza slobodna, odlučili smo test voziti dva dana, no ni to nam nije olakšalo donošenje odluke o konačnom poretku, baš kao ni cestovni dio testa proveden na prometnicama Hrvatskog Zagorja, gdje su se također svi poka-

zali prilično izjednačenima, pa smo razlike među njima morali usporediti s traženjem igle u plastu sijena. I za kraj uvoda spomenimo još da smo test vozili na najnovijim Dunlopovim gumama, D 211 GP, koje predstavljaju sam vrh ponude natjecateljskih guma i koje su bez ikakve sumnje nešto najbolje što smo od gumarskih proizvoda ikada imali priliku voziti, no više o njima možete pročitati u zasebnom okviru.

Eto, odredili smo vrijeme i mjesto radnje, a protagonisti ovog našeg sučeljavanja nestrpljivo očekuju početak borbe za naslov, jer kao što to uvijek biva, na kraju dana najbolji može biti samo jedan.

Prilikom predstavljanja ovih ljutih i beskompromisnih boraca, krenut ćemo najprije s izazivačima. Za ovu sezonu to su potpuno novi Kawasaki ZX 10R i Honda CBR 1000 RR. Prethodne dvije generacije Kawasaki su priskrbile reputaciju razuzdanog i snažnog motocikla, stroja koji oduševljava one koji uspiju zauzdati njegovu snagu, ali jednako tako i plaši one koji nisu baš u stanju savladati njegovu čudljivu ciklistiku. Stoga su za ovu godinu stručnjaci iz Akashija još jednom dobro zasukali rukave i na novom modelu promijenili apsolutno sve, od dizajna, okvira, pa sve do samog pogonskog agregata. Rezultat je dosad najsnažniji cestovni sportski motocikl koji je ikada sišao s pogonske trake zvonice iz Akashija očekivanja od njega za ovu sezonu su velika.



Za jurnjavu je potrebno gorivo, a naši su ljubimci uvijek žedni



SUZUKI GSX-R 1000



Suzuki GSX-R 1000 poznat nam je već od prošle godine, ali i na njemu se vide mnoge poveznice s ranijom generacijom, onom iz 2005

YAMAHA YZF-R1



Yamaha YZF-R1 svojevrsni je hibrid prethodnih generacija ovoga modela i svoje mlađe sestre, R6

S druge pak strane, vjerojatno najveći napredak u klasi dolazi nam u obliku također potpuno nove Honde CBR 1000 RR. Za razliku od Kawasaki, Hondini su motocikli u proteklih nekoliko generacija slovali kao vrlo pristupačni i vozni strojevi, koji doduše nude solidne performanse, ali su u usporedbi s konkurentima ostavljali dosta mjesta za napredak. Za Hondu smo dosad mogli reći da je možda najbolji motocikl za početnike u klasi 1000, ali oni koji žele više uzbuđenja morat će ga potražiti negdje drugdje. A onda je došla nova, ovogodišnja CBR-ka i sve to iz korijena promijenila. Najlakša, najreaktivnija, a po našim mjerjenjima na ispitnom stolu i najjača u klasi, zrači samopouzdanjem i ulijeva strah u kosti svojim suparnicima.

Prošle je sezone Suzuki GSX-R 1000 s lakoćom odnio pobjedu, a na svojem putu prema slavi je pomeo čak i impresivnog Ducatija 1098, no gledajući novu Hondu, ovaj put pred njim ne stoji nimalo lak zadatak. Ove nam godine dolazi nepromijenjen, no i kao takav se pokazao vrlo dostojnim nasljednikom dosad gotovo nepobjedive loze iz ove kuće. Suzuki se oslanja na svoj još uvijek fenomenalni agregat, koji nudi obilje snage u svim režimima rada i dobro izbalansiran ovjes koji nudi izvrstan kompromis za jednaki užitak u vožnji i na stazi i na cesti.

Yamaha YZF R1 za ovu je godinu nepromijenjena, kao i Suzuki, no to nipošto ne umanjuje

njezine kvalitete. I dalje je to izvrstan motocikl koji je na našem prošlogodišnjem usporednom testu zasjeo na drugo mjesto u ukupnom poretku. Da i ove godine radimo naš test na Pannonia-Ringu, vjerojatno bi to bilo najbolje čemu se može nadati, no sada se odlučujuća borba vodi na Grobniku,

Novi Dunlopovi gume koje smo koristili na testu pumpaju se na manje pritiske od uobičajenih, pa se preporuča upotreba grijača



a tu Yamaha može puno bolje iskoristiti svoju vrhunsku i nadasve preciznu ciklistiku, a donekle i prikriti manjak snage u niskim okretajima, koji se pokazao kao nedostatak na zatvorenoj konfiguraciji Panonnia-Ringa, dok bi joj u brzim grobničkim zavojima to čak moglo ići u korist.



HONDA CBR 1000 RR



Hondini instrumenti su vrlo jednostavne izvedbe, ali puno atraktivniji od dosadašnjih, a prekidači su u klasičnom Hondinom stilu

CBR 1000 RR najkompaktniji je motocikl u klasi. Svojim gabaritima podsjeća na 'šesticu'



KAWASAKI ZX-10R



Kawasaki je zadržao osnovni izgled svojih instrumenata, no dodan je pokazivač odabranog stupnja prijenosa. Na lijevoj ručki upravljača nalazi se i štoperica, što će razveseliti brzinske 'freakove'

Nova 'Desetka' ima ergonomiju koja će se najviše svidjeti vozačima željima sportske vožnje



CBR pada u zavoje brzinom munje



DIZAJN Konfekcija je u modi

Nakon što smo završili s formalnim upoznavanjem naša četiri borca red je da ih malo bolje upoznamo kako bismo shvatili što sve kriju ispod svojih oplata. No prije nego što krenemo u seciranje njihovih tehničkih rješenja, pozabavimo se ponajprije samim dizajnom, koji osim estetske ima i drugu, mnogo važniju aerodinamičku funkciju, koja opet igra veliku ulogu prilikom postizanja krajnjih performansi. Nijedan od četiri japanska motocikla na testu ne može se pohvaliti da je dizajnersko remek djelo, poput projekata koji silaze s crtačkih stolova renomiranih talijanskih marki. Priznajmo, oni nisu skupocjeni elitni manekeni na dva kotača, već su konfekcijski proizvodi pristupačni gotovo svakom džepu i upravo zbog toga ih i volimo. Kod njih nema previše pretvaranja i okolišanja i funkcionalnost je odavno dobila prednost nad estetikom. Počnimo s Hondom, za koju će mnogi reći da nije baš najljepša jabuka koja je pala s drveta, no taj osebujan dizajn vuče brojne korijene iz Hondinog prošlogodišnjeg Moto GP modela, što znači da mu se ne može osporiti funkcionalnost. Zatupljena maska novog CBR-a takvog je oblika radi umanjenja inercijskog i aerodinamičkog

Suzuki djeluje glomazno, no kada sjednete na njega, pomislit ćete da ste na puno manjem motociklu



SUZUKI GSX-R 1000



Suzukijeva instrument ploča je jednostavna, ali funkcionalna, a na upravljaču je prekidač pomoću kojega se mijenjaju mape rada motora

R1 posjeduje vrlo ugodnu ergonomiju, ali mali vjetrobran smeta na dužim putovanjima autocestom



YAMAHA YZF-R1



Yamaha ima možda najmaštovitije instrumente, a usto su i vrlo pregledni i intuitivni

otpora pri brzim izmjenama smjera, a nakon što smo vozili motocikl i iskusili njegovu munjevit i reaktivnu ciklistiku, možemo potvrditi da to nisu samo isprazne riječi marketinškog tima zaduženog za tiskanje press materijala. I njezin minimalistički rep odaje još jednu činjenicu bolnu za ostale učesnike testa, a to je kura mršavljenja koja je dovela do toga da je Honda sada daleko najlakši motocikl u ovoj prestižnoj klasi, što nije mala stvar. Sljedeće znakovito obilježje je ispušni sustav smješten ispod motocikla s kratkim ispušnim topom koji izlazi s desne strane i završava odmah uz vozačevu nogu. Takvo rješenje doprinosi centralizaciji mase, a uvjereni smo i da se na njemu uštedio pokoji dragocjeni gram težine.

Drugi od naša dva ovogodišnja izazivača je Kawasaki ZX-10R, također s posve izmijenjenom aerodinamikom, no u ovom je slučaju dizajn oplata išao u smjeru postizanja što veće maksimalne brzine motocikla. I dok je prošli Kawasakijev model bio puno zaobljenijeg oblika, 'Desetka' nam za 2008. dolazi puno oštrijih linija, koje nas pomalo podsjećaju na njezinu prvu generaciju iz 2004. godine. Tome doprinosi i ispušni sustav tri-ovalnog oblika koji je opet smješten sa strane, za razliku od dosa-

Iako je položaj sjedenja na Suzukiju isprva čudan za brzu vožnju, vrlo brzo smo se navikli na njega



Izgledom toliko različiti, a po krajnjim performansama rame uz rame



dašnjeg rješenja ispod suvozačkog sjedala. Moramo se osvrnuti i na dimenzije tog ispušnog sustava koji izgleda kao nekakvo futurističko protuavionsko oružje i ne uklapa se baš u linije motocikla.

Sljedeći je na redu Suzuki GSX-R 1000, koji umjesto jednog 'raketnog bacača' vrlo nalik onom Kawasakijevom ima čak dva, strateški raspodijeljena na lijevu i desnu stranu motocikla. Ostatak motocikla dizajnom neodoljivo podsjeća na prethodnu generaciju GSX-R-a, tako da će se mnogi u prvi mah zapitati o kojem se modelu radi (sve dok im pogled ne padne na osebujne ispušne sustave, naravno).

Za kraj smo ostavili Yamahu, koja zapravo djeluje kao hibrid modela R-6 i prethodnih generacija 'R jedinice.' Iako nam se prošle godine Yamahin izgled učinio prilično atraktivnim, ne možemo se oteti dojmu da godine polako čine svoje i da dolazi vrijeme za promjene. Vidjet ćemo u kojoj će mjeri nova generacija zadržati smjernice koje ovaj motocikl vuče još iz 2004. godine. Spomenimo još i da je Yamaha ostala jedini predstavnik četverocilindrične klase 1000 koja ispušni sustav ima smješten ispod suvozačkog sjedala, dok primjećujemo da se kod ostalih u modu vraća trend ispuha sa strane.

TEHNIKA Najbolje što industrija može ponuditi

Izgled je stvar osobnog ukusa i ono što će se nekima neodoljivo sviđati, druge će možda ostaviti posve ravnodušnima, te se stoga nećemo previše zamarati estetskim dojmovima koje na nas ostavljaju ovi motocikli. Puno nas više zanima ono što se krije ispod njihovih oplata, ono što ih čini neukrotivim zvijerima kakve jesu. Ako pogledamo šture deklarirane tvorničke podatke, vidjet ćemo da su svi zapravo slični, no u praksi se pokazalo da svaki od njih svoju golemu snagu prenosi na asfalt na vrlo osebujan način.

Krenimo od Honde, koja je doživjela možda najviše promjena na svom agregatu. Kao prvo, vrijednosti provrta i hoda su neznatno izmijenjene, pa tako sada umjesto 75 x 56,5 mm iznose 76 x 55,1 mm, a i kompresija joj je povećana s 12,2:1 na 12,3:1. To je novu CBR-ku dovelo do zapremine od 999,8 ccm, što je sami rub dopuštene zapremine za ovu klasu. S druge pak strane, Kawasaki je zadržao svoje stare vrijednosti provrta i hoda koje i dalje iznose 76 x 55 mm, no to ne znači da je agregat zadržao osobine prošlogodišnjega, a prvi pokazatelj nam je povećanje kompresije sa 12,7:1 na 12,9:1. Kod Suzukija i Yamaha ništa novo, oni su se za bitku pripremili još prošle godine i sada spremno čekaju izazivače, koji su se opasno nabrusili na njih.

A prošlogodišnjem pobjedniku Suzukiju najviše je po tom pitanju pripretilo Kawasaki, koji iz novog agregata izvlači visokih deklariranih 188 KS, što je blizu Suzukijevih 185 KS, a Yamaha i jednom i drugom može parirati samo uz upotrebu Ram Aira, što iz nje istiskuje maksimalnih 189 deklariranih konjića. No to joj previše ne pomaže, jer Suzuki uopće ne deklarira svoju snagu s Ram Airom, a legenda kaže da se Kawasaki jeva vrti oko nekih 200 KS, što Yamahu stavlja na začelje ovog trojca. Mjesto na začelju zapravo bi po tvorničkim vrijednostima trebalo pripasti Hondi, čija je

Kрупнији vozači na hondi će se osjećati skućeno



Na natjecateljskoj stazi se sve 'tisućice' snalaze kao ribe u vodi. Yamaha ima najbučniji ispušni sustav, a Kawasaki najtiši

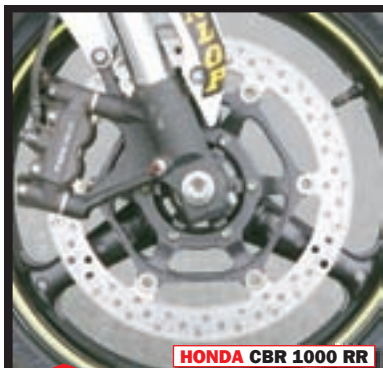



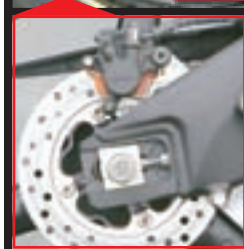
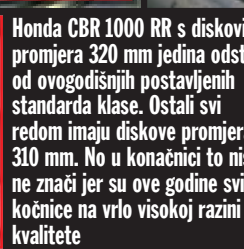


deklarirana snaga porasla sa 172 na 177 KS, dakle daleko manje od svih testiranih motocikala. No u Hondinom se slučaju dogodilo nešto čudno, na što nismo navikli u današnjem svijetu marketinga koji nas sa svakim novim modelom nastoji uvjeriti u neke posve nerealne i imaginarne brojke. Kod Honda je deklarirana maksimalna snaga zapravo vrlo blizu izmjerenim vrijednostima na stražnjem kotaču, a to njezin agregat stavlja vrlo blizu samog vrha ove skupine. No znakovitije je da Honda sada najveću snagu razvija na 12.000 okr/min, što ju stavlja rame uz rame sa prošlogodišnjim pobjednikom Suzukijem, a dodatna prednost novog Hondinog agregata leži i u izvrsnim postignutim vrijednostima okretnog momenta koji iznosi 113,8 Nm, a postiže se na pristojno niskih 8.500 okr/min. Preneseno u stvarni svijet, to znači da Hondin agregat vuče 'iz podruma', bolje čak i od dosad

nepobjedivog Suzukija. I dok se Honda i Suzuki bore oko primata u niskim i srednjim okretajima, ne zapostavljajući pritom maksimalnu snagu u visokima, Kawasaki i Yamaha su se odlučili koncentrirati na borbu u visokim okretajima, pa tako svoje maksimalne vrijednosti ostvaruju na 12.500 okretaja. Kawasaki se, doduše hvali s maksimalnim okretnim momentom na 9.500 okr/min, no na ispitnom stolu se pokazalo da su tu Kawasakijevi tvornički podaci bili malo previše optimistični. Više o tome možete pročitati u zasebnom okviru.

OPREMA Da, molimo, kompletna

Svi dosad iznijeti podaci govore nam da su pred nama prava čudovišta na dva kotača, koja su u stanju pojesti asfalt ispod sebe samo kako bi ostvarili tih dragocjenih nekoliko tisućinki prednosti koje znače razliku između pobjede i poraza. No, da su

ih na tržište pustili u njihovom sirovom obliku, njihovi proizvođači bi zasigurno imali nemiran san, s obzirom na to da bi broj žrtava koje bi odnijeli ovi motocikli vjerojatno bio poprilično velik. Stoga su junaci ove priče opremljeni svom silom elektronskih i mehaničkih pomagala koja uvelike smiruju njihovu inače razularenu narav. Tako sva četiri motocikla imaju nekakav oblik elektronike koja im pomaže prenijeti snagu na podlogu sa što manje vrtnje stražnjega kotača u prazno. Honda, na primjer, ima sustav kontrole prekida paljenja koja eliminira trzaje pogonskog lanca i čini vožnju na niskim okretajima fluidnijom, no isto tako pritom primjetno guši agregat do nekih 5, 6 tisuća okretaja. Čim dođemo do te brojke, sva ograničenja prestaju i Honda prodiše punim plućima. Kawasaki, s druge strane, ima svoj famozni KIMS, koji analizira brojne senzore na agregatu, paljenju i

			
HONDA CBR 1000 RR	KAWASAKI ZX-10R	SUZUKI GSX-R 1000	YAMAHA YZF-R1
			
<p>Honda CBR 1000 RR s diskovima promjera 320 mm jedina odstupa od ovogodišnjih postavljenih standarda klase. Ostali svi redom imaju diskove promjera 310 mm. No u konačnici to ništa ne znači jer su ove godine svima kočnice na vrlo visokoj razini kvalitete</p>		<p>Straga svi motocikli imaju jedan disk promjera 220 mm. Najveće odstupanje ima Kawasaki, ali samo zbog valovite izvedbe diska</p>	

Ni derutne ceste Hrvatskog zagorja ne mogu izbaciti četvero maksis sportaša iz takta



ručici gasa koji određuju dolazi li do neprimjerene promjene u broju okretaja, kao što je proklizavanje stražnjega kotača, te u tom slučaju mijenja mapu paljenja i smanjuje izlaznu snagu. Doduše, moramo priznati da KIMS još uvijek nismo imali prilike vidjeti na djelu. Stražnji kotač nam je proklizavao bez prevelikih problema.

Suzuki također ima svoj elektronski adut u ruku, a on dolazi u obliku mogućnosti odabira između tri ponuđene mape rada motora. Tako vozač može birati između mape za vožnju po kišnim uvjetima, mape za promjenjive uvjete koja daje manje snage

na niskim i srednjim okretajima, ali u slučaju potpunog otvaranja ručice gasa dostupno je svih 185 deklariranih konja. Treća mapa je najotvorenija i nudi svu raspoloživu snagu i nju smo najviše i koristili. Zadnja na popisu je Yamaha, koja od prošle godine dolazi s svojim YCC-I i YCC-T elektroničkom, tj. varijabilnim sustavom usisa i ride-by-wire kontrolom ručice gasa.

Dodatnu sigurnost vozačima ulijevaju i amortizeri upravljača, koji su sada već standardni dio opreme motocikala ove klase, iako ovdje možemo vidjeti velike razlike u kvaliteti. Naime, dok Suzuki

i Honda nude elektronske amortizere upravljača, čija čvrstoća ili otpuštenost ovise o brzini motocikla, Yamaha i Kawasaki su se odlučili za tradicionalna i u njihovim slučajevima puno manje učinkovita rješenja. Tako Yamaha ima običan amortizer upravljača bez mogućnosti regulacije, koji je uz to još i nedovoljno snažan, tako da je u praksi i neprimjenjiv, pa preporučamo kupnju nekog kvalitetnijeg aftermarket proizvoda. S druge strane, na Kawasaki se nalazi amortizer impresivnog izgleda, na kojemu još i ponosno stoji ime renomirane tvrtke Ohlins, no ne vjerujte reklamama. Kawasakijev amortizer, doduše, ima mogućnost regulacije tvrdoće, no mi jedva da smo primijetili razliku između najmekše i najtvrde postavke. Taj amortizer je miljama daleko od Ohlinsovog amortizera upravljača kakvog možete kupiti kod ovlaštenih distributera.

S druge strane, svi se ovogodišnji modeli mogu pohvaliti ugradnjom klizne spojke, koja uvelike doprinosi stabilnosti motocikala pri snažnim kočenjima, a Suzuki i Kawasaki na svojim instrument pločama imaju još i pokazatelj odabranog stupnja prijenosa - jednostavno, a vrlo korisno pomagalo, kako u gradskoj vožnji, tako i u jurnjavi natjecateljskom stazom.

Što se tiče ovjesa, razlike među motociklima su jedva primjetne; svi odreda imaju prednju okrenutu vilicu promjera 43 mm. Razlike se mogu vidjeti jedino u njenom hodu, pa tako Honda, Kawasaki i Yamaha imaju vilice hoda 120 mm, dok je Suzukijeva neznatno dužeg hoda od 125 mm. No, Suzuki se od konkurencije razlikuje i po jednoj dodatnoj mogućnosti regulacije prednje vilice i to utoliko što jedini on ima mogućnost podešenja brze i spore kompresije. Na stražnjem se ovjesu već vide određene razlike među modelima, pa tako Honda i Suzuki imaju monoamortizer hoda 135 mm, Kawasaki 125, a Yamaha se smjestila negdje u zlatnu sredinu s amortizerom hoda 130 mm. Zanimljivo je da na stražnjem amortizeru svi modeli osim Honda imaju mogućnost podešavanja brze i spore kompresije.

Za kraj recimo još koju riječ i o kočnicama. Na Yamahi i Suzuki su već poznati sustavi s dvostrukim diskovima promjera 310 mm i radijalnim čeljustima, dok je Honda ostala pri svojim već poznatim većim diskovima promjera 320 mm, no ove su godine stanjeni na debljinu od samo 4,5 mm, a i kompletne prednje nove monoblock kočione čeljusti olakšane su za prilično impresivnih 430 grama. Kawasaki je pak za svoj prošlogodišnji model imao popriličan broj primjedbi na neuvjerljive kočnice, pa ih je za ovu godinu odlučio ojačati većim promjerom prednjih diskova, koji sada iznosi 310 mm, za razliku od dosadašnjih 300. Možemo reći da su kočnice na sva četiri motocikla bile vrlo uvjerljive i da ni nakon dva dana maltretiranja na Grobniku ni na jednom modelu nisu pokazale znakove umora ili propadanja.

TEST NA CESTI Krotitelji zavoja

Eto, upoznali smo se s gotovo svim tehničkim podacima naših protagonista i već polako počinjemo stvarati predodžbe o tome koji bi nas od njih najviše mogao privući, no na papiru svi djeluju impresivno i ne bismo stavili ruku u vatru da je jedan bolji od drugoga. Za to ćemo ipak morati sjesti u njihova iznenađujuće udobna sjedala i zaputiti se u pohod hrvatskim cestama. Već s prvim prijedjenim metrima opet nam se nameće pitanje s početka testa: kome je potrebna tolika snaga? Jasno nam je da je na prometnicama punim automobila nećemo moći iskoristiti, no ipak ćemo steći generalni dojam o njihovim

Primjetan je znakovit napredak na Kawasakijevoj ciklistici, a i ergonomija za vožnju stazom mu je izvrsna



Konačno sučeljavanje izvršeno je na Grobniku, a tamo su naši ljepotani zasjali u punom sjaju



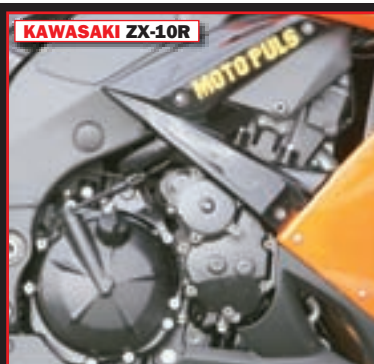
voznim osobinama, a uvidjet ćemo i veliki broj njihovih prednosti i nedostataka.

Najveći dojam u cestovnoj vožnji prošle godine je na nas ostavio veliki Suzukijev četverocilindraš, a od onda do danas se nije puno toga promijenilo. Udoban položaj vozača koji isprva nikada ne biste povezali s jednim sportskim motociklom omogućava veliki broj prijedjenih kilometara uz vrlo malo umora. Za to je zaslužna i činjenica da je na Suzukiju vozač smješten duboko 'u motociklu', što omogućava najveću zaštitu od vjetra u klasi. Visoki i zatvoreni upravljač možda se nekima neće svidjeti u vožnji natjecateljskom stazom, no za cestu je upravo to ono što tražimo od motocikla. No, ono što nas još više oduševljava kod Suzukija je njegov neuništivi i snažni agregat, koji snagu razvija predvidivo i ravnomjerno kroz sve režime rada. Od nule pa sve do maksimalnog broja okretaja, GSX-R 1000 vuče jednako uvjerljivo, te pritom omogućava savršenu kontrolu ručice gasa, usudujemo se reći: najbolju u klasi. To znači da na zavojitim dionicama nije potrebno prečesto posezati za polugom mjenjača, jer motor uvijek ima dovoljno snage, ma u kojoj se brzini nalazili. Pridodamo li tome ugodan, čvrst i stabilan ovjes, dobili smo

GSX-R nezadrživo grabi iz zavoja



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



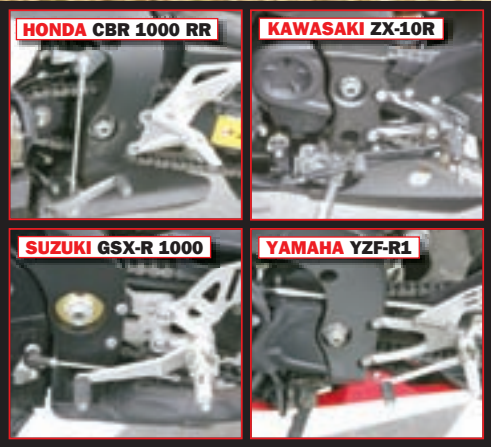
YAMAHA YZF-R1

Svaki agregat svoju golemu snagu razvija na drukčiji način. Dok Honda grabi i 'iz podruma', Suzuki je nešto blaži, ali zato i predvidljiviji, a vozači Kawasakija i Yamahe morat će se naviknuti na život u visokim okretajima



Kawasaki je zbog 'rupe' u donjim okretajima potrebno voziti u brzini niže da bi se iz njega izvukao maksimum

formulu za uspjeh. Iako je teži od konkurencije, Suzuki taj svoj nedostatak pretvara u prednost, osobito u dugačkim zavojima u kojima je vozač dugo u nagibu. Promjene smjera možda i jesu malo tromije od konkurencije, ali morate ga doista voziti do krajnjih granica da bi se to osjetilo. Svojim međuosovinskim razmakom od 1.415 mm, Suzuki je sasvim poravnat s Yamahom i Kawasakijem, a jedino Honda sa svojih 1.405 mm neznatno odskaae iz novopostavljenih okvira klase. A to nas dovodi i do najugodnijeg iznenađenja ovogodišnjeg testa: Honda nas je doslovno fascinirala svojim novim agregatom, a i ciklistikom, koja možda ipak nije na razini klase 600, no rekli bismo da se posve ravnopravno može mjeriti sa Suzukijem GSX-R 750. No, to dolazi uz svoju cijenu. Honda svojim minijaturnim dimenzijama definitivno neće odgovarati svim vozačima i njezina reaktivna ciklistika zahtijeva određenu dozu



Mali detalj za posjetitelje staze koji bi možda poželjeli okrenuti mjenjač. Na Kawasakiju i Suzukiju se to 'riješ' za dvije minute, na Hondi je potrebno malo više truda, jer se mora odstraniti poklopac prednjeg zupčanika završnog prijenosa, a na Yamahi, kojoj poluga mjenjača prolazi kroz okvir, to je nemoguća misija



Sva koncepcija novog CBR-a temelji se na centralizaciji masa, pa tako i ispušni sustav završava odmah iza desnog vozačkog oslonca za nogu



ZX-10 R se vratio tradicionalnoj koncepciji ispušnog sustava, no dimenzije su mu pozamašne, a to rezultira najmanjom bukom

opreza, osobito u kombinaciji s velikim okretnim momentom moćnog agregata. Kratak međuosovinski razmak čini je savršenim izborom za vozače željne oštre vožnje, a to jasno daje do znanja i položajem sjedenja, s visoko podignutim osloncima za noge i blizu smještenim upravljačem. To je položaj koji je dobar za vozače u dobroj tjelesnoj formi, no oni željni malo opuštenije, a još uvijek brze vožnje vjerojatno će se bolje snaći na jednom od ostala tri motocikla iz klase.

Slijedi Kawasaki, od kojega smo, priznajemo, očekivali puno više. Nemojte nas pogrešno shvatiti, i dalje je to gotovo najjači motocikl u klasi, no kompletan paket ostavlja mjesta za poboljšanja. Naime, Kawasakijsva snaga dostupna je samo u najvišim okretajima, dok njegova krivulja okrenog momenta nije ni blizu onoj koju tvornica deklarira. Zapravo je čak i slabija od Yamahine, koja se već godinama miri s činjenicom da je naj-

slabiji 'litarski' motocikl u niskim i srednjim okretajima. No, oni koji će biti u stanju držati novu 'Desetku' napetu kao pušku, znači u okretajima blizu crvenog polja, od nje će dobiti vrlo uzbudljivu vožnju. Samo nemojte očekivati da ćete izaći kao pobjednik u eventualnim utrckama međuubrzanja. Ipak, ta snaga u srednjim okretajima zapravo je jedini Kawasakijev nedostatak, dok su sve ostale komponente doživjele znatan napredak u odnosu na prethodni model. Nestao je onaj tupi osjećaj neosjetljivog prednjeg kraja, kao i određena nevoljkost pri brzim izmjenama smjera. Novi Kawasaki vrlo uspješno parira Hondi po lakoći upravljanja, a u nekim segmentima vožnje, kao što je stabilnost, čak je i bolji. Drugu prednost će vozači Kawasakijski pronaći u vožnji autocestom, gdje novi Ninja po aerodinamičkoj zaštiti možda nadmašuje i dosadašnjeg kralja, Suzukija. Jedino što nas smeta i što Kawasakijski nikako nismo mogli

oprostiti je ta novonastala rupa u snazi. Možda bi, da su inženjeri iz Akashija ostavili agregat iz prošloga modela, u ovom novom motociklu priča bila drukčija, ali ovako... Treće mjesto je najbolje što je 'Desetka' mogla izvući.

To je još uvijek bolje od Yamaha, kojoj je ove godine na cesti pripalo neslavno mjesto na začelju skupine, iako smo se dugo dvoumili oko te odluke i Yamahina borba s Kawasakijskim bila je vrlo tijesna. Na kraju je presudila Kawasakijska ipak veća snaga, kao i činjenica da je prilično okrenutiji od Yamaha. No, to ne znači da se vozači R1 neće nauživati u vožnji ovim motociklom. Utjehu će prije svega moći naći u ergonomiji, koja je čini jako zabavnom u vožnji zavojitim dionicama. Za to je zaslužna prvenstveno njezina ciklistika, te izrazito uvjerljiv prednji kraj, koji ulijeva vrlo veliko povjerenje vozaču u zavojima. No, nedostatak zaštite od vjetra čini je nezahvalnim prome-



Iako vam ne bismo preporučili da se sa suvozačem ili suvozačicom uputite na duža putovanja, za kraće izlete će dobro poslužiti i ova tanašna sjedala



Suzuki 'krase' dva golema ispušna topa

SUZUKI GSX-R 1000



Yamaha je jedina od četvorke zadržala ispuh ispod sjedala, a do prije nekoliko godina je to bio modni trend koji su gotovo svi slijedili

YAMAHA YZF-R1

Precizan prednji kraj glavni je Yamahin adut za vožnju natjecateljskom stazom



Dok Kawasaki i Yamaha imaju prilično oštre 'njuške', Honda i Suzuki su nešto tupljeg pogleda

talom na autocestama, a već poslovični nedostatak snage u niskim i srednjim okretajima zakinuo ju je za mogućnost osvajanja više pozicije u cestovnom dijelu testa.

TEST NA STAZI Konačni obračun

No cesta je jedno, a staza nešto sasvim drugo i iako veliki broj ovih motocikala nikada zapravo neće kročiti na natjecateljsku stazu, kao prave natjecateljske replike zaslužuju da ih iskušamo na terenu za koji su i stvoreni. Tu ih možemo ispitati do krajnjih granica naših, ako već ne i njihovih mogućnosti, i izvesti krajnji zaključak koji je od ova četiri ultimativna borca zaslužio naslov najboljeg.

Neki će možda biti razočarani ishodom, ali ni u ovom slučaju to nije Honda, koja možda ima sve predispozicije da bude najbolja, ako već ne na

cesti, onda barem na natjecateljskoj stazi. Hondi je u prilog išlo sve osim same konfiguracije Grobnika. Da smo kojim slučajem test proveli na mađarskom Pannonia-Ringu, vjerujemo da bi CBR-ka odnijela neprikosnovenu pobjedu, no ovako će se morati zadovoljiti drugim osvojenim mjestom. Nama je za Grobnik jednostavno više odgovarao Suzuki, i to iz više razloga. Kao prvo, GSX-R jako dobro razvija svu svoju raspoloživu snagu i pritom ostaje savršeno miran na izlascima iz zavoja, iako je primjetno blago širenje putanje na snažnim otvaranjima gasa. Razlog za to možemo potražiti u Suzukijevoj težini, koja je znatno veća od konkurencije. Pri ulascima u zavoje Suzuki je uzorno čvrst i stabilan, a ta stabilnost je primjetna i na kočenjima. Jednostavno ga je nemoguće izbaciti iz ravnoteže i kada se jednom naviknete na njegov specifičan položaj sjedenja,

malo je toga što nećete moći izvesti na stazi. Svojom čvrstoćom i poslušnošću ulijeva bezgranično povjerenje i vrlo mu je teško naći ozbiljniju zamjerku, osim već navedene pretjerane težine.

Honda je za dlaku izgubila pobjedu, iako je bilo vozača koji su je preferirali ispred Suzukija. Kao što smo već rekli, najsnažniji i najlakši motocikl na testu ima sve gotovo sve osobine pobjednika, no isto tako i neke nedostatke koji ga smještaju tik iza Suzukija. Honda posjeduje fantastičnu ciklistiku koja pri samoj pomisli reagira na svaku vozačevu želju i ispunjava je savršenom preciznošću. Najbolja je u sporim zavojima u kojima do izražaja dolazi njezina mala težina, no zato je malo nemirnija prilikom brzih izmjena smjera, a još se više uznemiruje na kočenjima, kada njezin osjetljivi ovjes propada više od konkurencije i podiže stražnji



Gotovo nepostojeći stražnji kraj na Hondi izazvao je najviše kontradikcije od njezinog predstavljanja krajem prošle godine

HONDA CBR 1000 RR



Kawasakijev rep je zapravo prilično vitkih linija, ali golemi ispunši sustav kvari ukupni dojam

KAWASAKI ZX-10R



Ako ga gledamo straga, Suzuki možda i ne ostavlja osobit dojam, no s obzirom na njegovu brzinu to je pogled na koji bismo se morali naviknuti

SUZUKI GSX-R 1000



Hondu je lako voziti brzo nekoliko krugova, no njezina će vas ergonomija brzo umoriti ako niste u dobroj formi

kotač u zrak. Druga primjedba mogla bi se uputiti na specifičan položaj sjedenja vozača, koji je, baš kao i u cestovnoj vožnji primjereniji vozačima u dobroj tjelesnoj kondiciji, jer umara znatno više od ostalih motocikala na testu. Vjerojatno ćete na njoj uspjeti odvoziti svoje najbolje vrijeme, no pitanje je koliko ćete brzih krugova moći odvesti prije nego što se premoreni zaputite prema boksu.

Kawasaki ZX-10R nema taj problem, njegova je ergonomija znatno primjerenija vožnji natjecateljskom stazom. Dugački spremnik za gorivo i široki upravljač čine ga vrlo pogodnim za dugotrajno nizanje brzih krugova na stazi, a poput Honde, na prebacivanju je lagan kao pero. No izraženi nedostatak snage u srednjim okretajima i na stazi ga, baš kao i na cesti, na prvi pogled čini anemičnim, a samim time i inferiornim u odnosu na konkuren-

ciju. No za razliku od ceste, gdje bi bilo besmisleno držati motocikl koji razvija 180 KS u gornjem području rada motora, na stazi je to moguće, a u Kawasakijevom slučaju čak i poželjno. No da bi se uspješno izvukao maksimum iz njega, potrebno je prvo srušiti jednu prilično veliku barijeru u mozgu i uvjeriti se da je moguće izaći iz Riječkog zavoja brzinom većom od 150 km/h u drugom stupnju prijenosa. Kada se jednom uvjerite da je to moguće i počnete voziti Kawasaki onako kako se voze motocikli klase 600, brza prolazna vremena postaju samo pitanje trenutka.

Za kraj balade ostala nam je još Yamaha, koja se nije najbolje snašla u ovom novom svjetskom poretku. Daleko od toga da je loša, no konkurencija je ipak za dlaku bolja, pa su se tako Honda i Kawasaki ugurali ispred nje i izgurali je na zadnje

mjesto. Kao i na cesti, Yamaha i na pisti ima svojih prednosti, a to je prvenstveno činjenica da najmanje umara od svih motocikala na testu. Na kraju dana, kad smo već bili umorni od silnoga testiranja, Yamaha nam se učinila najlakšom za brzu vožnju natjecateljskom stazom i na njoj smo bili u mogućnosti odvesti još pokoji brzi krug. Omogućava precizne ulaske u brze zavoje i vrlo je mirna pri izmjenama smjera, ali nedostaje malo odlučnosti i brzine koje krase Hondu i Kawasaki, a činjenica je i da ju se, baš kao i Ninju, mora stalno držati u visokim okretajima da bi agregat dao najbolje od sebe. Naravno, ne treba posebno ni spominjati da je zbog toga zakinuta u sporim zavojima, u kojima ni vrlo dobro pogođena ciklistika ne može prikriti nedostatak snage. Jedino što Yamahu po tom pitanju spašava su vjerojatno najbolje kočnice na testu



Kawasaki više nema nervozu poznatu s prethodnih modela, no to je možda i posljedica slabijeg okretnog momenta, usto ima najbolji položaj za vožnju pistom



Yamahin ispušni sustav ispod sjedala mnogi će proklinjati čim zavladaju ljetne vrućine

YAMAHA YZF-R1

Sa Suzukijem se po zaštiti od vjetra može mjeriti jedino Kawasaki, dok Yamaha i Honda zaostaju po tom pitanju



i savršena mirnoća na snažnom kočenju, koja joj omogućava da nadoknadi dobar dio svega što je izgubila na pravcima.

ZAKLJUČAK Kralj ostaje na tronu

Što reći za kraj, osim da su unatoč svim svojim razlikama svi ovi motocikli vrlo sposobni postizati jednako brza vremena na stazi. Najveća razlika među njima je u načinu na koji ih se treba voziti, pa bismo odabir pojedinog modela, koliko god to glupo zvučalo, mogli usporediti s kupnjom trape-

rica. Kupite one koje vam najbolje stoje. No kako ih ipak na kraju moramo ocijeniti, reći ćemo da je Suzuki još jednom potvrdio svoju nadmoć i ispred nosa oteo pobjedu koja je Hondi već bila u rukama. Presudio je odabir staze, čija je konfiguracija više odgovarala prošlogodišnjem pobjedniku, a i Suzukijeva svestranost, koja ga čini dobrim kompromisom za vožnju cestom, kao i za povremene izlaske na stazu. Ergonomija će se svidjeti i natjecateljima i običnim smrtnicima koji uz vrhunske performanse žele i mogućnost nešto udobnije vožnje. S

cijenom od 104.900 kuna nije najjeftiniji od ponudene elite, ali ako požurite, još uvijek možete postati ponosnim vlasnikom prošlogodišnjeg modela, koji se od ovogodišnjeg razlikuje samo po odabiru boja, a stajat će vas tek nešto više od 99 tisuća kuna.

Drugo mjesto pripada Hondi, koja nam je priredila najugodnije iznenađenje na testu i pružila Suzukiju ljutu borbu do samoga kraja. Dosadašnji su Hondini modeli bili puni kompromisa, no ovogodišnja je CBR-ka sve to okrenula naglavačke i predstavila nam pravi natjecateljski motocikl homologiran za cestovnu upotrebu, a još k tome i uglađen kao što to dolikuje jednoj Hondi. U borbi u kojoj odlučuju nijanse, Honda nema razloga osjećati se zakinjuto što joj je prvo mjesto izmaklo iz ruku. Spomenimo još i cijenu od 103.990 kn, sasvim u okvirima klase i gotovo tisuću kuna manju od Suzukijeve.

Nažalost po Kawasaki, moramo reći da nije u potpunosti ispunio naša očekivanja. Da se razumijemo, i on je odličan motocikl i da ga izdvojimo iz ove skupine, teško da bi mu bilo tko mogao naći ozbiljnu zamjerku. No ovako, Ninja pada na treće mjesto isključivo zbog agregata, koji doduše ima gotovo najviše snage, ali ne tamo gdje mu je najpotrebnija - u srednjim okretajima. No kupce će vjerojatno privući njegova više nego povoljna cijena od 98,626 kn, koja ga čini najpovoljnijim motociklom u klasi.

S druge strane, Yamaha R1 nikako ne može opravdati svoju cijenu od 107.990 kn. I dalje je to nadasve uzbudljiv motocikl s agregatom koji u vozaču proizvodi možda najviše adrenalina, osobito zbog činjenice da se vrti do vrlo visokih 13.750 okretaja, sve to popraćeno reskim i bučnim zvukom iz njezinih ispuha. I ciklistika i ovjes su joj na mjestu i ne možemo reći da ima nekih ozbiljnijih nedostataka, no današnja konkurencija jednostavno je bila prevelik zalogaj za nju. Vrijeme je da se njezini inženjeri vrte za crtači stol i za drugu godinu nam je izbace u novom, osvježenom ruhu, kako bi se mogla ponovno uputiti u borbu za naslov koji joj već godinama izmiče. ■



Vrlo dobra Yamahina ergonomija omogućava nam i da na kraju dana, kad nas već svlada umor, iz nje izvučemo još pokoji brzi krug



Protiv svih zakona fizike

Nove Dunlopove gume namijenjene su onima koji nastoje istisnuti i zadnju tisućinku na natjecateljskoj stazi. To su vjerojatno najbolje homologirane natjecateljske gume koje se mogu naći u slobodnoj prodaji i bilo nam je osobito zadovoljstvo iskušati ih na našem usporednom testu

Kao što to mnogi stalni posjetitelji Grobnika znaju, Dunlop D209 GP je već poduži niz godina bila guma koja najbolje može ukrotiti njegov izuzetno grubi asfalt. Njezinu gotovo nevjerojatnu hvatljivost i u najekstremnijim nagibima, koja je uz to omogućavala i vrlo rano i snažno otvaranje gasa, mnogi su drugi proizvođači mogli samo sanjati. No ne treba im previše zamjeriti, jer problem ne leži toliko u njima, koliko u grobničkom asfaltu, koji sve ostale gume žvače poput 'kaugme', a zatim ih bez imalo srama ispljune nakon samo nekoliko odvoženih krugova. Na bilo kojoj drugoj svjetskoj stazi ti ostali proizvođači vjerojatno bi se mogli više ili manje ravnopravno nositi s Dunlopom, ali kao što smo rekli, Grobnik je specifičan. Najveća prednost Dunlopovih guma leži u njihovoj trajnosti, sposobnosti da naprave i nekoliko desetaka krugova više od konkurencije. Gotovo da bismo njihovu trajnost mogli usporediti s reklamom

za Duracell baterije. No Dunlopove gume dosad su bile vrlo čudljive i zahtijevale su poprilične preinake na geometriji motocikla, pa su mnogi odustajali od njih. Naime, zbog svoje specifične konstrukcije, gume su se s povećanjem brzine motocikla dodatno rastezale, te su tako dovodile do katkad nekontrolirane trešnje motocikla na brzim pravcima. Niti nestandardne dimenzije stražnje gume (190/60-17), koja sama po sebi narušava tvorničke postavke geometrije motocikla, nisu pomagale rješenu problema. Dunlop je prošle godine ponudio rješenje u obliku novih, standardnih dimenzija stražnje gume i to je donekle riješilo problem famozne trešnje, no razvojni tim nije stao na tome.

Stoga vam sada predstavljamo najnoviju Dunlopovu gumu D211GP, koja nam dolazi u N-Tec tehnologiji izrade (N-Tec je Dunlopova kartica za Novu Tehnologiju). Specifična je po mnogočemu, a osobito po vrlo niskim pritisima stražnje gume (1,1 bar kad je guma hladna, a nakon što na grijačima odstoji 45 minuta do sat vremena, to jest postigne radnu temperaturu, pritisak bi trebao biti između 1,5 i 1,7 bara). Ti vrlo niski pritisci

Gume nakon cjelodnevnog maltretiranja. Iako su već bile prilično potrošene, uz malo više opreza bi na njima bilo moguće odvesti još dosta brzih krugova. Zanimljivo je da Honda najviše troši prednju gumu što pripisujemo reaktivnoj ciklistici

moćni su zbog specifične konstrukcije gume, koja ima izuzetno čvrstu karkasu dok je vanjski, gazni sloj puno mekši, što omogućava vrlo dobru hvatljivost u nagibima. Zanimljiv je prilično velik nesrazmjer između pritiska u prednjoj i stražnjoj gumi, pa se prednja tako pumpa na uobičajenih 2,1 bara kad je hladna, a nakon što se skine s grijača, njezin bi radni pritisak trebao biti oko 2,3 bara.

Naravno, ti pritisci mogu varirati od vozača do vozača i ovisne o temperaturi staze, kao i o granulaciji podloge, no ovo su opće smjernice koje preporučaju iz Dunlopa. Kao što se vidi iz dosad navedenog, D211GP su prave, profesionalne natjecateljske gume i kao takve ih treba shvatiti, što će reći da se ne preporuča njihova upotreba bez grijača, a pogotovo ne izlazak na stazu s hladnim gumama napumpanim na tako male pritiske.

Mi smo zato u potpunosti slijedili upute proizvođača i sa zadovoljstvom

možemo reći da su Dunlop D211GP najbolje gume koje smo ikada imali prilike voziti na natjecateljskoj stazi.

Osjećaj i sva sila povratnih informacija koju pružaju sa svakim prijednim metrom upravo su nevjerojatni, a samopouzdanje koje pritom ulijevaju je bez premca. Odmah se primjećuje veća hvatljivost u nagibu, a to osobito vrijedi za stražnju gumu, koja sada omogućava još brže i snažnije izlaske iz zavoja i strpljivo podnosi sva naša maltretiranja, dok sve jače, ranije i drskije otvaramo ručicu gasa. Usprkos vrlo niskom pritisku, ni pod tim ekstremnim uvjetima vožnje nisu se nimalo uvijale niti micale pod nama, a na prebacivanjima su bile besprijeckorno stabilne.

No, kao što smo već rekli, sve dosadašnje Dunlopove natjecateljske gume imale su u većoj ili manjoj mjeri izraženu neugodnu tendenciju trešnje cijeloga motocikla čim se pri većoj brzini naiđe na bilo kakvu, pa i najmanju neravninu na stazi. Ali ne i D211GP! Izlazak na grobničku ciljnu ravninu nikada nam se nije činio lakšim, a D211-ice su bez ikakvog protesta gutale sve one grbe koje su prije mnogima stvarale brojne probleme. Bile su mirne do te mjere da smo uvjereni da se motocikli na njima ne bi pomakli ni milimetar čak i bez upotrebe amortizera upravljača.

Čak i nakon više potrošenih rezervara goriva na našim testnim motociklima i dalje su nudile uzornu hvatljivost. Istina, pred kraj dana su počele popuštati, no činile su to vrlo predvidljivo, u najboljoj maniri kakva nam je već otprije poznata kod Dunlopovih guma. I kad su već počele osjetno proklizavati, bilo je dovoljno biti samo malo oprezniji na otvaranju gasa i još uvijek smo mogli ostvarivati vrlo brza prolazna vremena.

Za kraj spomenimo još i to da smo vozili stražnju gumu u dimenzijama 190/55-17, no ona zapravo mijenja dimenziju 180/55-17, koja se povlači iz prodaje. Dunlop je, dakle, ovu gumu namijenio za motocikle zapremine 600 ccm, dok će se za motocikle zapremine 1000 ccm za izvjesno vrijeme na tržištu pojaviti potpuno nova dimenzija 200/55-17. Jedva čekamo. ■



Nakon što ih dobro izmaltretirate na stazi, nove Dunlopice mogu sasvim pristojno poslužiti i za cestovnu vožnju. Potrebno je samo malo povećati pritisak u stražnjoj gumi



HONDA CBR 1000 RR



KAWASAKI ZX-10R



SUZUKI GSX-R 1000



YAMAHA YZF-R1

BORIS PUŠČENIK GLAVNI UREDNIK MOTO PULSA

SUZUKI mi se čini najkompletniji motocikl današnjice. Istina, nešto je teži od konkurenata, ali je najjednakačiji paket od glave do pete. Jednostavno nema slabih točaka i ne trebate biti akrobat da biste ga brzo provozali kroz šumu zavoja. Ovakva konfiguracija brzih zavoja mu itekako odgovara. Naša pista je jednostavno rađena za njega.

Položaj vozača i ispućavanje iz zavoja su također besprijeekorni za svakoga. Vjerujem da su toliko lako dostupne performanse ono što ljudi od ovakvih 'zvijeri' i traže. Koliko ga god navijali, ako imamo gripa pod sobom, ovjes radi majstorski posao. Niti se ne diže pretjerano na stražnji kotač kada mi to ne želimo, niti se destabilizira stražnji kraj na kočenju. Jednostavno, Suzuki ide, ide i ide.

Na ergonomiju smo navikli, tako da se na leđima GSX-R-a osjećamo kao doma. Tek kada ga stavimo uz bok s konkurentima uvidamo kako suvereno grabi naprijed, iako CBR je itekako blizu.

HONDA Najmanji, najkraći i najživahniji motocikl na testu označio bih kao drugog, ili prvog gubitnika. S obzirom da vozim uglavnom po stazama, dao bih prednost Suzukiju i Hondi ispred ostatka. Iako će poneka nestabilnost i podizanje zadnjeg kraja CBR-a na kočenju možda i uplašiti nekog, druge će zasigurno uzbuditi. Mi smo u ovoj drugoj skupini.

Snage ima u izobilju i to svugdje. Da Grobnik nije tako brza i komplicirana staza, možda bi poredak bio i drugačiji. Ovakvo će odlična vremena raditi samo oni koji imaju srca držati gas kada je motocikl i malo "skakutav" po neravninama. Ostalima će prevladati razum.

Kočnice se doimaju i prejake za težinu motocikla, a spojka, iako vrlo lagana za upotrebu, kao da zapinje. Osim toga i pokazivač stupnja prijenosa bi bio od koristi, ali to su sve samo manje bitne sitnice.

Vozač izrazito opterećuje prednji kraj, što se vidi i po trošenju prednje gume. Ovakav položaj je vrlo zabavan, pravi direktan osjećaj za prednji kotač, ali se pitam hoće li to stvarati probleme na kiši na cesti. U mogućnosti brze reakcije i promjene smjera Hondu može pratiti jedino Kawasaki. Rekli bismo da je CBR po karakteru Fun bike među ozbiljnim igračkama. Na stražnjem kotaču je zabavno, ali pazite, momenta ima na pretek.

KAWASAKI ZX-10 kao da je popunio prostor između Suzukija i Honde. Ne mislim pritom na boju. Vrlo je dinamičan, ali ne i živčan, dok s druge strane nježno upija sve pod sobom. Ovo je pravi povratak korijenima Ninje kakvog smo i priželjkivali.

Vrlo je lagan u vožnji, sjedi se taman tako da niste ništa previše opteretili i pomicanja u sjedalu su vrlo intuitivna. Ruke ne umaraju, a noge su relativno komotne, jasno, koliko se i može očekivati od sportaša. Zaista se lako stisne s motociklom i držati dugo trbuh priljubljen uz spremnik..

Nije se pokazao kao dostojni suparnik jedino u međuubrzanjima, jer ima nešto drugačiji prijenos od onoga na koji nismo navikli na Grobničkoj pisti, no vršna snaga u desnom dijelu okretomjera je odlična. Možda ćemo najbolje dočarati karakter razvijanja snage desetke usporedimo li ga sa moderanim šesticama, no dakako, daleko



punije. U svakom slučaju izvrstan motocikl za one koji ga znaju držati "gore". Samo je čudo što sve te nove Dunlopice mogu istrpiti. I tada, na višim okretajima, je neuobičajeno tih za jedan Kawasaki. Isto je i sa vibracijama. Ninja samo bešumno klizi.

YAMAHA Vrhunski motocikl, ali vrijeme je za osvježenje. Iako su razlike izuzetno male, osjeća se mala anemičnost na srednjim režimima prije otvaranja varijabilnog usisa. Od sportaša ovakve zapremine traži se malo više pozitivne agresivnosti.

S druge strane, ova evolucija Yamahe R1 je definitivno najmirniji motocikl na kočenjima i u kriznim situacijama, a to je itekako važno. Tko bi donedavno rekao da ćemo to reći za jedan R1! Motocikl se doima malo duži i ugodniji od ostatka karavane. Vjerojatno je to danak kompromisu, jer cesta i pista danas zahtijevaju odlučnije usmjerenje. Dobra zaštita od vjetrova, barem za ramena kad smo u napadačkom položaju.

Za prednji kraj bih se usudio reći da je čak i precizniji od Suzukija, ponajviše na izlazu iz zavoja. Nakon Honde ovo mi je bio motocikl za opuštanje, uz i dalje visoke prosjeke. R1 u zrelim godinama zaista nudi puno i pokazuje kako su vremenske razlike stoperice male, pitanje je više načina vožnje pojedinog vozača.

[Izjave vozača]

BORIS ZUJIĆ AKTIVNI NATJECATELJ U BRZINSKOM PH, KLASA SUPERSTOCK 1000

Kao i uvijek do sada, teško je ocijeniti motore koji su više isti nego različiti, gdje subjektivni dojam možda najviše odlučuje o pobjedniku. Objektivno koliko mogu biti, moram priznati da od sredine odskauču novi modeli, Honda i Kawasaki. Honda je korak ispred, a Kawa korak iza zlatne sredine.

Moram se osvrnuti na nove Dunlop GP 211 gume, koje su napokon mirne na serijski podešenim motorima, čemu će se, vjerujem posebno veseliti povremeni posjetitelji piste, koji su tu gumu izbjegavali radi iznimne trešnje na ravnim dijelovima staze.

HONDA Hondu krase lakoća vožnje još neviđena u ovoj klasi, kao i okretni moment. Vozač je najokomitiji u sjedalu i sjedalo je najbliže volanu. Kočnice su tra-

dicionalno jača strana Honde, što je potvrdila i nova CBR-ka. Možda mala zamjerka na poniranje prednjeg kraja prilikom naglog kočenja, što se lako korigira nježnijim doziranjem kočnice.

SUZUKI Moj stari znamac kojega najbolje poznajem, najteži je na vagi, ali to ne pokazuje u vožnji. Čak ni brutalno otvaranja gasa ne smetaju Suzukiju da ostane miran u sporim, a posebno u brzim zavojima. Nagla prebacivanja nisu tako agilna kao na Hondi, ali nisu ni problem. Položaj na motoru je ugodan, uz zamjerku na položaj volana, koji bi mogao biti nešto širi.

YAMAHA je motocikl koji najviše "rastege" vozača. Nogare su prenisko pa stružu po zavojima prerano u ne baš ekstremnim nagibima, što više nervira nego što smeta.

Vjerojatno je tome pogodovao previše mekani zadnji ovjes, zbog kojeg Yamaha nije baš bila poslušna i mirna kao konkurencija. Šteta, jer kada se vozi u okretajima primjerenijim klasi 600 ccm stvarno fantastično ubrzava. Kočnice su na visini zadatka i snagom i mogućnošću doziranja.

KAWASAKI Čudna biljka. Njegovih 200 KS kao da se izgubilo negdje po putu. Ne daje dovoljno povratnih informacija na stazi. Ovjes bi trebalo potpuno 'preštelati', čak i omekšati prednji kraj. Kočnice su također neuvjerljive, što nikako ne znači da ne zaustavljaju dobro, ali ponavljam, povratne informacije izostaju i teško je odrediti limite vožnje. Položaj na motociklu je odličan za brzu vožnju i vrlo se lako naviknuti na njega.

SAŠA KRANJEC

AKTIVNI NATJECATELJ U BRZINSKOM PH, KLASA SUPERSTOCK 1000

Ne sjećam se kada sam bio ovako neodlučan na jednom testu. Svi motori su toliko dobri da je teško uopće izdvajati pobjednika od gubitnika. Prošlogodišnji test je bio rađen na Pannonia-Ringu, ovogodišnji na našem Grobniku, pa ga za naše vozače smatram objektivnijim, no teško je objektivno reći koji je motor bolji. Meni osobno su Honda i Suzuki ispred Yamahe i Kawasakija, no niti to nije uvijek tako. Pošto sam motore vozio na meni dobro poznatoj stazi, na stazi gdje točno znam gdje se stišće kočnica, gdje se ulazi u zavoj, gdje se otvara gas i gdje se rade promjene putanja, izdvojio bih svoje mišljenje redom:

SUZUKI Meni i dalje najbolji motor. Ima najviše snage prilikom ispućavanja iz zavoja i jako je stabilan u zavoju. Da nije tog njegovog širenja putanja, ne bih se dvoumio niti dvije sekunde. Suzuki K7/K8 jednostavno širi putanju. Nekako mi se čini da bi dobri stari K5/K6 sa malo jačim agregatom bio i dalje broj 1.

HONDA Nju je teško staviti na drugo mjesto jer bi zapravo trebala dijeliti prvo mjesto sa Suzukijem. Naravno, govorim o našem Grobniku. Honda je motor koji je doživio najveće preinake. Od one stare tromer Honde nije ostalo ništa. Motor je najjači u klasi, nevjerojatno razvija krivulju snage i na pravcu je brži od kompletne konkurencije. Problem u Hondi je jedino što je jako kratka, pa ja sa svojih 190 cm visine dosta stršim iznad nje prilikom kočenja, što je dosta uznemiruje. Tako je na kočenju meni Honda bila najnemirnija, a također i u samom zavoju. Makar savršeno zatvara putanju, nije toliko stabilna kao konkurencija. No sa svojih 10 kg manje od konkurenata daje jako puno kod prebacivanja, koja su s Hondom nevjerojatno lagana. Interesantno je da bez obzira na

lakoću, Honda jako umara. Da sam „malo“ manji i malo lakši, sigurno bi mi još bolje legla.

KAWASAKI I YAMAHA Ne znam niti sam koga bih stavio na treće mjesto. Na početku dana to je bila Yamaha jer Kawasaki ima toliko čudan, dugačak prienos da ga se jednostavno mora voziti u brzini niže. Kada sam se malo riješio navike i oslobodio se da u drugoj prolazim zavoje poput trojke, riječkog, šikane, lakta i zagrebačkog, motor je poletio. Stabilan je, odlično koči i nema mu previše zamjerki. Vozačima koji su navikli voziti brzinom više pa raditi brže ulaske u zavoje i laganije se ispucavat iz njih, Kawasaki je možda i bolji od na stazi osjetno jačeg Suzukija ili Honde, no meni, koji vozim dosta agresivno i na utrkama mi je vrlina ispućavanje iz zavoja, Kawasaki nikako nije legao.

Što se tiče Yamahe, ja i Yamaha se nikako ne možemo naći. Iako ju je najlakše voziti, iako razvija jako puno snage na visokim okretajima, iako je jako udobna, meni je nekako dugačka, čudna. Na donjim okretajima mi fali snage, a u zavoju si teško mogu pronaći položaj. Ne mogu je smjestiti ispred Honde i Suzukija jer je ne osjećam tako, no daleko je od toga da je lošiji motor.

I kako donijeti konačnu presudu? Svi odlično koče, čak mogu reći da niti jedan ne odkače u tom segmentu. Svi imaju snagu, samo ih treba drugačije voziti. Zbog stabilnosti i dovoljne snage Suzuki mi je i dalje broj 1. Zbog nevjerojatne lakoće prebacivanja i monstruoze snage koja se linearno razvija, Honda mi je broj dva, zbog dosta laganog prebacivanja i snage koja se može izvući ako se zna kako, Kawasaki mi je broj 3. Yamaha mi je broj 4 jer je nemam gdje drugdje staviti.

**EMIL KOTVICA**

NATJECATELJ NA MOTO HAPPENINGU

HONDA mi se na testu pokazala kao najkompletniji motocikl. Oduševljava me njezina snaga i okretni moment kojega uvijek ima u obilju. Položaj sjedenja možda je malo pretijesan, no čovjek se na dobro brzo navikne. Jedini Hondin nedostatak je što je kratka, pa treba biti oprezan s rucicom gasa, jer se lako propinje za zadnji kotač.

SUZUKI bih stavio na drugo mjesto, odmah iza Honde, a ostavio je na mene dojam vrlo dobro izbalansiranog i snažnog motocikla. Vrlo je stabilan u dužim zavojima, no zbog toga je možda malo teži na prebacivanju. Od nedostataka bih spomenuo kočnice, koje mi djeluju malo slabije od konkurencije, meni konkretno ne odgovara ni položaj sjedenja jer sam previše 'u motoru.'

YAMAHA Na treće mjesto bih stavio Yamahu koja ipak ima premalo snage u niskim okretajima da bi mogla ozbiljno ugroziti prvu dvojicu. Kad se razvrti, onda juri, no tada su i Honda i Suzuki već daleko. Kao plus bih joj naveo i odlične kočnice, kao i vrhunsku mirnoću na kočenju, a oduševljava me i položaj vozača na Yamahi i ona je motocikl koji najmanje umara od svih na ovom testu. Plus dajem i dizajnu.

KAWASAKI me najviše razočarao od svih testiranih motocikala. Doduše, svidio mi se položaj sjedenja na njemu, a ni ciklistika nije loša. Kawasaki je lagan za vožnju i kao od šale se prebacuje u brzim zavojima, ali okretnom momentu ni traga. Kad se jednom razvrti, snaga je tu, ali međuubrzanja su mu slabija i od Yamahe. Kawasaki se mora voziti u brzini niže od konkurencije, gotovo kao šestica, a to mi se nikako ne sviđa na motociklu od 1000 kubičnih centimetara.

**DAVOR BARUKČIĆ**

AKTIVNI NATJECATELJ U BRZINSKOM PH, KLASA SUPERSTOCK 600

Nikada do sada mi nije bilo teže napraviti poredak testiranih motocikala, njihovih nedostataka i vrlina jer su svi vrlo podjednaki i nemam nekog favorita. Mogao bih reći da su mi svi motocikli pobjednici!

KAWASAKI Za razliku od svog prethodnog modela 2006-2007, ima poboljšanu ciklistiku, agregat i položaj. Nema nekih važnijih nedostataka, osim snage na izlascima iz zavoja, recimo u trećoj brzini, ali mislim da se taj nedostatak ne bi isticao da se



testiralo na nekoj sporijoj stazi gdje se koristi i 2. brzina. Nedostatak snage se može riješiti vrlo jednostavnom montažom drugačijeg prijenosa.

HONDA Mislim da se ona najviše promijenila od dosadašnjih modela CBR-a. Taj dojam stječete kod samog paljenja motora i brujanja agregata. Kao da to više nije ona uvijek ugađena i mirna Honda. Kod nje kao da je ugrađen drugačiji prijenos. Stalno sam provjeravao nisam li možda u brzini niže, ali

ne, motocikl ima nadmoćnu snagu. Mislim da je ovaj model konstruiran prvenstveno za utrke!

SUZUKI Prvo kad sjednem, ne sviđa mi se položaj, ali već u drugom zavoju mijenjam dojam o motociklu. Lako se prilagoditi, ali to je dosta drugačiji položaj nego kod drugih motora. Samim pogledom na motor vidi se da je velik, širok i robustan (možda zbog ona dva auspuha), a to se i osjeti na prebacivanju u zavojima. Snage ima i previše, baš kao i njegovi prethodnici počevši od K1 modela.

YAMAHA Najvozniji, najudobniji i najlakši motocikl klase tisuću, idealan motocikl za natjecatelje i amatere, 5+!!!!

TEŽINA, POTROŠNJA GORIVA, KRIVULJE SNAGE I OKRETNOG MOMENTA



Vaga ne laže, a pokazala je da bi Suzuki hitno trebao na djelu. Mogao bi se ugledati na Honda. S druge strane, Yamaha i Kawasaki se drže zlatne sredine



Na ispitnom stolu tvrtke Motori Crigić smo dobili stvarne vrijednosti snage na kotaču

Izmjerene vrijednosti

Već i vrapci na grani znaju da proizvođači vole servirati 'nabrijane' podatke o snazi i okretnom momentu motocikala, koji se k tome još i mjere na radilici, pa zapravo ne postoji realan način da se provjeri njihova točnost. Zbog toga smo odlučili naše testne motocikle odvesti na mjerni stol tvrtke Grigić Motori, na kojem smo snagu svih motocikala izmjerili na pogonskom kotaču i tako dobili podatke koji najviše odgovaraju stvarnosti. Ispitni stol nas je uvjerio da kod su kod poj-

dinih motocikala deklarirane tvorničke vrijednosti bile i više nego optimistične, a drugi su pak bezrazložno skrivali svoj veliki napredak u odnosu na modele iz prijašnjih godina. Najveću snagu pokazala je Honda s izmjerenih 173,7 KS pri 11.437 okr/min, što je odstupanje od samo 3 KS od deklarirane tvorničke vrijednosti, i to na radilici! Pitamo se čemu takva lažna skromnost? No, osim same maksimalno izmjerene snage, još veći dojam na nas je ostavila Hondina vrlo ravna i pravilna krivulja, koja se

ravnomjerno i bez ikakvih spomena vrijednih rupa diže od najnižih do najviših izmjerenih vrijednosti. Impresivan je i Hondin najveći okretni moment od čak 12,3 kgm pri vrlo niskih 8.106 okr/min. Po pitanju maksimalne snage, Hondu u stopu prati Kawasaki s izmjerenih 172 KS pri 11.948 KS, no Kawasakijeva krivulja znatno je nepravilnija od Hondine, s najvećom izmjerenom rupom na 6.500 okr/min. Nakon toga se ZX-10 oporavlja i nezadrživo počinje grabiti prema naprijed. Kawasaki možda posjeduje snagu u visokim okretajima, no izmjerena vrijednost okretnog momenta od 11,4 kgm pri 10.040 okr/min jasno otkriva način vožnje koji najviše odgovara ovom motociklu, s kazaljkom obrtomjera što bliže crvenom polju.

Suzuki se sa svojih izmjerenih 167 KS smjestio na treće mjesto, dok Yamaha sa 162 KS zaostaje više od 10 konjskih snaga za vodećom Hondom.

Našim smo teškašima osim snage izmjerili i potrošnju goriva. Dok su na

najtečajnijoj stazi svi bili podjednako rastrošni, na cesti su neki od njih bili daleko štedljiviji od drugih. Najviše nam je u oči upao Suzuki, koji je - dok smo mu na stazi 'vadili mast' - bio najštedljiviji i potrošio samo 10,97 l goriva na prijedjenih 100 km, a na cesti, gdje smo bili kudikamo nježniji s otvaranjem gasa, uspio je potrošiti čak 8,89 l na prijedjenih 100 km.

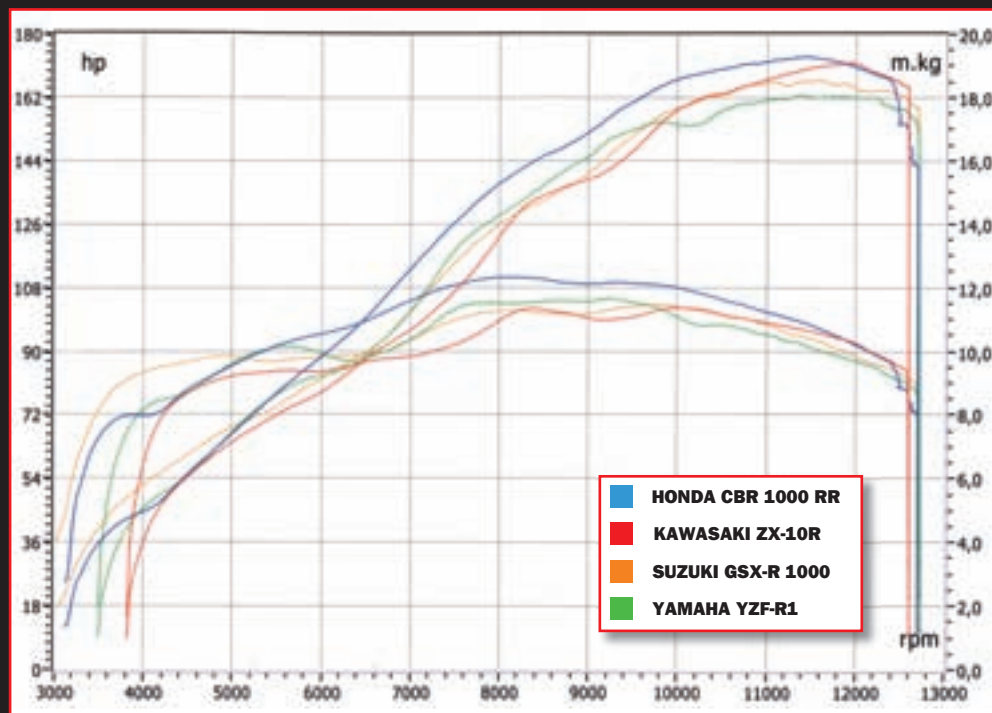
No, tu ne prestaje naše čuđenje sa Suzukijem, koji je i kad smo ga stavili na vagu pokazao najveću težinu od sva četiri motocikla - čak 217 kg s punim spremnikom goriva. Obzirom na izvrsne performanse koje je pokazao i s tako velikom kilažom, zanima nas koliko bi tek bio brz s deklariranih 172 kg plus gorivo i sve tekućine. Honda se i u ovom segmentu pokazala kao najtočnija u svojim deklariranim podacima, pa su tako odstupanja od njih minimalna. Naime, CBR-ka je na vagi pokazala 203 kg, što je samo četiri kilograma više od tvorničkih vrijednosti.

POTROŠNJA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Cesta (l/100 km)	7,86	6,91	8,89	9,31
Staza (l/100 km)	11,90	12,80	10,97	11,96

TEŽINA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Ukupna težina (kg)	203	210	217	210
Raspodjela težine (naprijed/natrag) u kg	108/95	106/104	110/107	105/105
Zapremina spremnika za gorivo	17,7 l	17 l	17,5 l	17,5 l



Honda je svojim novim agregatom po pitanju snage apsolutna pobjednica




**HONDA
CBR 1000 RR**

**KAWASAKI
ZX-10R**

**SUZUKI
GSX-R 1000**

**YAMAHA
YZF-R1**
MOTOR I PRIJENOS

tip agregata	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni	4 cilindra, redni
promjer x hod (mm)	76 x 55.1	76 x 55	73,4 x 59	77 x 53,6
zapremina (ccm)	999.8	998	999	998
kompresija	12,3:1	12,9:1	12,5:1	12,7:1
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 tekućinom
hladenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga KS (kW) - o./min	177 (130.7) - 12.000	188.1 (138.3) - 12.500	185 (136) - 12.000	180 (132,4) - 12.500 (s Ram Airom 189 (139) - 12.500
max. okretni moment Nm (kgm) - o./min	113.8 - 8.500	113 (11.5) - 9.500	117 (12.0) - 10.000	112.7 (11.5) - 10.500 (S Ram Airom 118.3 (12.1) - 10.500
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
broj brzina	6	6	6	6

CIKLISTIKA

okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predtrag	96,3 mm	110 mm	98 mm	102 mm
kut upravljača	23,18°	25,5°	25,75°	24°
prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120	125 mm	120 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	135	125	135	130
prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti s 4 klipčića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna klijesta s 4 klipčića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna klijesta s 4 klipčića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna klijesta sa 6 klipčića
stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm s 2 klipčića	disk 220 mm	disk promjera 220 i 1 klipčić	disk promjera 220 i 1 klipčić
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	190/50-17	190/55-17	190/50-17	190/50-17

DIMENZIJE

međuosovinski razmak	1.405 mm	1.415 mm	1.415 mm	1.415 mm
duljina	2.075	2.110	2.045	2.060
širina	685	710	720	720
visina	1.130	1.135	1.130	1.110
visina sjedala	820	830	810	835
spremnik goriva	17,7 l	17 l	17,5 l	17,5 l
težina (suha)	199 kg (s tekućinama)	179 kg	172 kg	177 kg
boje	crno-crvena, bijelo-crna, crveno-crna, crna	zeleno, crna, narančasta	plavo-bijela, narančasto-crna, bijelo-crna, crna	bijela, plava, crna

CIJENA

CIJENA	103.990	98.626 kn	104.900 kn	107.990 kn
---------------	----------------	------------------	-------------------	-------------------

PREDNOSTI

PREDNOSTI	snaga, okretni moment, okretnost	maksimalna snaga, ciklistika, cijena, zaštita od vjetra	udobnost, sigurnost, snaga, ispućavanje iz zavoja	ciklistika, položaj vozača, stabilnost na kočenju
------------------	---	--	--	--

NEDOSTACI

NEDOSTACI	nemirna na kočenju, dizajn, položaj vozača	okretni moment, snaga u niskim okretajima	težina, širenje putanje	snaga u srednjim okretajima, buka agregata i ispuha
------------------	---	--	--------------------------------	--



Pobjednik Suzuki i poražena Yamaha. No ove su godine razlike puno manje nego prethodnih. Biti će zanimljivo što će se dogoditi druge godine, kad oba modela dožive obnovu

