

**SUPERSPORT**

**600**

**USPOREDNI TEST**

Klasa 600 Supersport postaje sve zanimljivija kupcima na hrvatskom i svjetskim tržištima. Lagani i upravljivi motocikli svake godine imaju sve više iskoristive snage, kako u svakodnevnoj upotrebi, tako i za bespoštednu jurnjavu stazom. Prošle smo godine na pobjedničkom tronu imali Yamahu R6, a ove se godine na našem testu pojavila u još boljem izdanju i juriša na svoj treći naslov u nizu. Najveći izazov predstavlja novi Suzuki GSX-R 600, potpuno izmijenjene vanjštine i sa sitnim doradama na agregatu, dok Honda i Kawasaki u borbu kreću sa svojim prošlogodišnjim, već provjerenim modelima



# ★ SUZUKI GSX-R 600 ★ YAMAHA YZF R6

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK, MARKO GUZINA

U z klasu Maksi Sport 1000, usporedni test klase 600 Supersport jedan je od najzanimljivijih na našem repertoaru. A kako i ne bi bio, kad su motocikli u toj klasi lagani i upravljivi i sa svakim svojim novim izdanjem sve brži i jači. Pred svojim omiljenim kafićem ste posve sigurno čuli bezbrojne priče kako je među sportskim motociklima jedino 1000 'kubika' ono pravo i kako je klasa 600 tek usputna stepenica koja priprema vozače za prave izazove koje može ponuditi samo velika klasa. No, stvarnost je zapravo bitno drukčija. Činjenica je da su 'litarški' motocikli puno snažniji, no njihova iskoristivost u svakodnevnoj upotrebi svakim danom postaje sve više upitna.

Naravno, na ravnim dionicama će motocikl od 1000 ccm sasvim sigurno ostaviti suparnika sa 400 ccm deficita daleko iza sebe, no čim cesta postane zavojita, stvari se mijenjaju iz korijena. Iako su u stvarnosti samo nekih desetak do petnaestak kilograma lakši, motocikli od 600 ccm su puno upravljiviji i lakši za vožnju, a samim time i pružaju daleko veći užitak. Nedostatak brutalne snage gotovo u potpunosti nadoknađuju većom brzinom koju unose u zavoje, munjevitim izmjenama smjera i daleko kraćim zaustavnim putovima. Ako pogledamo tablicu najbržih vremena odvoženih na bilo kojoj utrci održanoj na Grobniku, možemo vidjeti da se razlike između motocikala klase 1000 i 600 često mjere u tisućinkama, što možda više od svega govori u prilog iskoristivosti potonjih. Nadalje, ne možemo zanemariti ni manju cijenu i daleko

manje troškove registracije i održavanja koje sa sobom donose manji motocikli, a za kraj je tu i znatno manja potrošnja guma, bilo da govorimo o vožnji cestom ili natjecateljskom pistom.

Imajući sve to u vidu, jasno je zašto svake godine s velikim nestrpljenjem i oduševljenjem iščekujemo test ove klase, nastojeći vam što detaljnije prikazati sve prednosti i nedostatke pojedinih modela. Tako smo vam ove godine, dragi čitatelji, za tu prigodu priredili jedan od najdetaljnijih usporednih testova u povijesti Moto Pula. Osim na cesti, naša smo četiri suparnika testirali na čak dvije natjecateljske staze. Prva od njih bio je naš Grobnik, kojega poznajemo u dušu i koji nam je omogućio da detaljno ispitamo sve prednosti i nedostatke ovih jurilica na poznatom terenu. No, da stvari budu još zanimljivije, odlučili smo dio testa odraditi i na



# A sada, sport i glazba

Okupani suncem, motocikli klase Supersport 600 čekaju početak obračuna



mađarskom Pannonia-Ringu, na terenu koji je svima potpuno nepoznat. Nepoznat iz razloga što smo prošle godine na usporednim testovima klasa 1000 i 600 vozili desni krug na toj stazi, no budući da je na Pannonia-Ringu moguće voziti u oba smjera, ove smo godine vozili lijevi krug, što je za sve naše test vozače bila novost. Kad spominjemo test vozače, za ovu smo priliku zbog što veće objektivnosti potražili i stručno mišljenje dvojice aktivnih natjecatelja klase Superstock 600 u brzinskom prven-

stvu Hrvatske, Tomislava Juga i Mislava Perkušića.

I tako, nakon brojnih izvršenih mjerenja te nekoliko stotina kilometara odvezenih na dvije staze i još najmanje toliko na prometnicama, spremni smo vam iznijeti naše mišljenje o tome tko je vladar klase 600, a kome je pripala nezahvalna dužnost boravka na začelju.

No, prije nego što krenemo u detaljno raščlanjivanje svih njihovih prednosti i nedostataka, red je da vam predstavimo naša četiri natjecatelja.

### HONDA CBR 600 RR Otrov u maloj bočici

Predstavljena prošle godine, Honda CBR 600 RR predstavlja vrlo čudan spoj sportskog duha i udobnosti kojoj zapravo više nema mjesta u ovoj klasi. Zbog izrazito malenih gabarita katkad smo spremni pomisliti čak i da se radi o motociklu manje klase, što zapravo i jest ono što tražimo u neprestanom lovu na tisućinke. U tom pogledu Honda možda i prednjači pred konkurencijom, nudeći sa svojih deklariranih 155 kg daleko najmanju težinu, kao i najkraći međuosovinski razmak u klasi sa svojih 1375 mm od prednje do stražnje osovine. Predtrag od 98 mm te kut upravljača od 23,55° kao rezultat daju vrlo agresivne ciklističke kote, tako da su u Hondi zaključili da bi ovom motociklu vrlo dobro došao elektronski amortizer upravljača, koji mijenja parametre svoje zategnutosti ovisno o režimu vožnje. Za razliku od ostalih predstavnika klase, koji su iz svojih agregata odlučili izvući i posljednji atom snage, Honda je svoju 'šesticu' odvela u drugom smjeru. CBR 600 RR razvija tek 120 KS pri - za današnje pojmove ove klase - niskih 13.500 okr/min i ako ćemo gledati samo na taj šturi podatak, realno je najslabija na testu, no uz okretni moment od 66 Nm pri također niskih 10.000 okr/min, njezina krivulja snage uvjerljivo je najpovoljnija i najiskoristivija od ovoga četverca. Prednji ovjes čine izvrnute vilice promjera 41 mm i hoda 120 mm, dok je stražnje ogibljenje povjerenom već prokušanom i za Hondu jedinstvenom Pro-Link sustavu ogibljenja s amortizerom hoda 130 mm. Već tradicionalno pouzdane kočnice na CBR-u naprijed čine dva diska promjera 310 mm i radijalna kliješta s četiri klipa, dok se straga nalazi jedan disk promjera 220 mm. Jedino što nedostaje ovom popisu je klizna spojka koju svi Hondini konkurenti na testu imaju, no ukupno gledano, čini se da to i nije tako veliki nedostatak i možda bi se mogao izvesti zaključak da je pobjednik pred nama i da dalje ne

## Test na Pannonia-Ringu



Ovogodišnji test klase 600 na Pannonia-Ringu bio je najneobičniji u povijesti Moto Pulsa, budući da je, osim odmjerenja snaga samih motocikala na stazi, u njega bila uključena i jedna utrka. Naime, kako je stazu za taj dan zakupio jedan češki promotor, a i vozio se suprotan krug od onoga koji smo upoznali, trebao nam je svaki novi krug kako bismo se prije svega upoznali sa samom stazom, da bismo tek potom mogli donijeti kvalitetne zaključke o testiranim

motociklima. Budući da nam je vrijeme boravka na stazi bilo ograničeno, a postignuta vremena bila su i više nego respektabilna za prvi posjet ovoj konfiguraciji staze, odlučili smo se dodatno okušati testne motocikle na jednoj amaterskoj utrci, veoma nalik onima kakve se održavaju na priredbama MotoHappeninga. I tako, budući da smo se svi kvalificirali unutar prvih 20 mjesta, utrka je mogla početi, a s postignutim rezultatima smo na kraju bili i više nego zado-

voljni. Naš najbrži vozač završio je na devetom mjestu, dok su druga dvojica završili 11. i 12. Posljednji od testnog tima ciljem je prošao kao 14., iz jednostavnog razloga što je nakon nešto lošijeg starta zapeo iza nekoliko sporijih vozača, a ne želeći riskirati pad s testnog motocikla nije želio previše riskirati u pretjecanju. U svakom slučaju, neobično je testirati motocikle u utrci, ali to nam je dalo još jednu priliku da ih kvalitetno ocijenimo u ekstremnim uvjetima. ■



trebamo ni tražiti. No, činjenica je i da ostali motocikli imaju jednako snažne argumente i volju i želju da budu najbolji, pa je red da pogledamo i što oni imaju za ponuditi.

### KAWASAKI ZX-6R Zeleno čudovište

Prvi među njima je Kawasaki ZX-6R, čiji je dvogodišnji razvojni i proizvodni ciklus u nekom prešutnom dogovoru japanskih proizvođača sveden na neparne godine, što znači da mu je ovo (kao i Hondi) druga godina proizvodnje. Kawasaki je motocikl koji jednostavno ne poznaje značenje riječi kompromis i apsolutno sve na njemu podređeno je postizanju što boljih performansi na natjecateljskoj stazi. Baš kao i Yamaha R6, ovo je čistokrvni natjecateljski motocikl koji, eto, posjeduje još i svjetla i pokazivače smjera, kako bi se mogao legalno voziti prometnicama. Prethodna inačica

ovoga modela imala je agregat zapremine 636 ccm, što mu je davalo malu prednost u odnosu na ostale motocikle ove klase, no ovaj se Ninja sa svojih 599 ccm više ne služi tom varkom, tako da je i snaga smanjena u odnosu na model iz 2005., odnosno 2006. godine. Kawasakijev agregat razvija 125 KS na 14.000 okr/min i to uz najviši omjer kompresije u klasi, koji, usput budi rečeno, iznosi 13,3:1. Iako je po deklariranoj snazi pri samom vrhu, ono što Kawasaki nedostaje je okretni moment, koji iznosi 66 Nm pri visokih 11.700 okr/min, što je za čak 1.700 okretaja više od Honde. To znači da ćete, želite li iz njega izvući najbolje, često morati držati kazaljku obrtomjera vrlo brzo crvenom polju. Uz to, dok je Honda željela konstruirati što manji i lakši motocikl, usput žrtvujući stabilnost nauštrb okretnosti, Kawasaki je imao dijametralno suprotan pristup, tako da se pred nama nalazi najveći motocikl u klasi, s ergonomijom koja će

posve sigurno najviše odgovarati visokim vozačima. Štapovi okrenute prednje vilice su, kao uostalom i kod svih motocikala na testu, promjera 41 mm i hoda 120 mm, dok je straga monoamortizer hoda 133 mm. No zanimljivo je da Kawasaki traži stabilnost u najvećem međuosovinskom razmaku u klasi, koji u njegovom slučaju iznosi 1.405 mm, te u kutu upravljača od 25° i predragu od 110 mm. S tim ciklističkim kotama je ovaj motocikl dobio određenu dozu mehaničke stabilnosti, no i dalje je to vrlo grub i nervozan motocikl na kojemu bismo voljeli vidjeti amortizer upravljača kao dio dodatne opreme. No, kako je sa svojih deklariranih 167 kg najteži motocikl na testu, vjerojatno su Kawasakijevi inženjeri htjeli uštedjeti na svakom suvišnom dijelu opreme, pa je tako i amortizer upravljača ispao iz svake kombinacije. Šteta, jer ako je on potreban ijednome motociklu u ovoj klasi, onda je to u svakom slučaju Kawasaki.



Čini se da su usisnici zraka između svjetala u modi, iako Suzuki tu odskae od ostatka društva i unosi svoj vlastiti stil

Drugi ovogodišnji Motohappening također nam je poslužio kao prilika da ove motocikle ispitamo na stazi



Honda CBR 600 RR oduševljava svojim minijaturnim dimenzijama koje je čine malom čak i za ovu klasu



**HONDA CBR 600 RR**

Kawasaki ZX-6R poprilično je krupnih dimenzija i na njemu će se najbolje snaći visoki vozači



**KAWASAKI ZX-6R**

Suzuki GSX-R 600 ove godine dolazi s posve novim dizajnom oplata, no promjene na agregatu i okviru su minimalne. Vidljiv je i novi, glomazni ispušni sustav koji podsjeća na onaj sa Suzukija GSX-R 1000 iz 2005. godine



**SUZUKI GSX-R 600**



### SUZUKI GSX-R 600 Novi-stari prijatelj

I dok su Kawasaki i Honda motocikli koji su ušli u drugu i vrlo vjerojatno posljednju godinu svog prodajnog ciklusa, Suzuki se ove godine pojavio s novim modelom. Iako bi se to da je novi moglo reći uvjetno, budući da sa svojim prethodnikom dijeli bezbroj zajedničkih dijelova. Istina, vanjšina mu je uvelike izmijenjena i prvo što privlači pogled su nove oplata, te novi, puno glomazniji ispušni sustav, koji uvelike podsjeća na onaj kakav smo imali prilike vidjeti na Suzukijevom modelu GSX-R 1000 iz 2005., odnosno 2006. godine. Zanimljivo je da se uz toliko promijenjeni dizajn okvir nije nimalo mijenjao, no na kotama ciklistike primjetne su neznatne promjene. Tako je kut upravljača sada postavljen na 23,48° umjesto dosadašnjih 23,8°, a predtrag je s 98 mm smanjen na 97. Te promjene su uistinu neznatne, osobito ako uzmemo u obzir da je međuosovinski razmak ostao na dosadašnjih 1.400 mm, a i elementi ovjesa su ostali isti: naprijed okrenuta vilica promjera 41 mm i hoda 120 mm, a straga monoamortizer hoda 130 mm. Od ostalih promjena vrijedi spomenuti neznatno olakšane kotače, što u praksi znači da je novi Suzuki manje-više zadržao ista vozna svojstva kao i model kojega zamjenjuje. Kočnice i dalje čine diskovi promjera 310 mm naprijed, no sada su oni nešto tanji, dok je straga također nešto tanji, ali i dalje jednostruki disk promjera 220 mm. Možda najznačajniji novitet vezan uz ciklistiku novog Suzukija je elektronski amortizer upravljača, prenesen izravno s modela GSX-R 1000. Amortizer upravljača nije jedino što je preneseno sa starijeg brata. Na novom GSX-R-u 600 sada možemo naći i SDMS sustav koji nudi tri promjenjive mape rada motora, koje bi trebale olakšati vožnju u svim vremenskim uvjetima. No ovdje vam odmah napominjemo da je ovo više marketinški trik nego što je u praksi korisno. Naime, Suzukijevo razvijanje snage je i na najotvorenijoj postavki SDMS-a toliko predvidivo i bezopasno, da doista nisu potrebna nikakva elektronska pomagala koja bi ga trebala obuzdati. Za to je najzaslužniji agregat sa svojim vrlo predvidivim razvijanjem snage koja se, usput budi rečeno, nije mijenjala od prethodne inačice ovoga modela i ostala je na 125 KS pri 13.500 okr/min. Ista je ostala i vrijednost najvećeg okretnog momenta od 72 Nm pri 11.500 okr/min, iako se odnos kompresije



povećao i sada iznosi 12,8:1 umjesto dosadašnjih 12,5:1. Suzuki je, naime, i na agregatu izvršio tek neznatne promjene, te se išlo na povećanje snage u niskim i srednjim okretajima, dok su maksimalne vrijednosti ostale iste kao i dosad. Sve u svemu, možemo bez imalo grižnje savjesti zaključiti da je pred nama gotovo isti motocikl u novom ruhu, a budući da njegov prethodnik nije najbolje prošao na našem prošlogodišnjem usporednom testu, i ovaj bi model mogla zadesiti slična sudbina.

### YAMAHA YZF R6 Kraljica brzine

Ako za Suzuki vrijedi tvrdnja da je stari znanac u novom ruhu, za Yamahu bi mogla vrijediti potpunu suprotna tvrdnja. Naime, izgled nove R6 ostao je gotovo isti, osim što su joj oplata sada neznatno zaobljenije u predjelu prednje maske, a rep je dobio oštrije aerodinamične linije, no u suštini bi se ovaj motocikl izgledom vrlo lako mogao zamijeniti s prethodnikom. I tu bi većina onih koji olako donose zaključke napravila veliku pogrešku. Jer nova Yamaha R6 je sve, samo ne isti motocikl kakav smo imali prilike vidati na prometnicama prote-

kle dvije godine. Noviteti su brojni, a prije svega se odnose na znatno unaprijeđeni i osnaženi pogonski agregat, koji je dobio dva 'konja' više i sada razvija 129 KS pri vrlo visokih 14.500 okr/min. Ukoliko želimo vjerovati deklariranim tvorničkim vrijednostima, uz dodatnog upuhivanje zraka ili takozvani Ram Air vrijednost maksimalne snage se penje na još viših 135 KS. Doduše, Yamahina maksimalna snaga nikada ni nije bila upitna, ali njezin nedostatak okretnog momenta mučio je mnoge, osobito vozače kojima je cestovna vožnja bila prioritet. Iz tog razloga su se u Yamahi poslužili trikom koji je već primijenjen na najprestižnijem predstavniku ove tvornice, R1. Radi se o YCCI-u, tj. varijabilnim usisima zraka, koji se elektronskim putem podižu ili spuštaju, omogućavajući tako optimalnu smjesu goriva i zraka na visokim okretajima. Uz već poznati YCCT ili elektronski kontrolirani gas, rezultat koji je pred nama je znatno bolji okretni moment. Iako mu je maksimalna vrijednost i dalje 66 Nm, ona se sada postiže na 11.000 okretaja, što je za tisuću okretaja niže nego što je to mogao prethodni model. Osim promjena na pogonskom agregatu, u Yamahi su otišli i korak dalje, pa su doradili

Yamaha R6 niti može niti ne pokušava prikriti natjecateljske gene koji izviru iz svake njezine pore



YAMAHA YZF R-6



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX 6-R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R-6

Instrument ploča je najopremljenija kod Suzukija, a osobito nam se na njoj svidio pokazivač odabranog stupnja prijenosa. Isto nudi i Kawasaki, ali je njegov displej manje pregledan. Yamahini instrumenti djeluju najagresivnije, dok Hondini kao da su preneseni s nekog tourera



Stabilnost i čvrstoća na stazi najveći su Kawasakijevi aduti

Bez obzira na razlike u snazi, po pitanju ubrzanja i krajnje brzine ovi su motocikli slični kao jaje jajetu



i cjelokupni okvir, a i ciklistika je izmijenjena i još je ekstremnija nego na prošlogodišnjem modelu. Prije svega, predtrag je sa 102 mm smanjen na 97, a hod prednje okrenute vilice promjera 41 mm smanjen je sa 120 na 115 mm, dok su štapovi postavljeni tako da vire 25 mm iznad gornjeg mosta, omogućavajući tako još više podešavanja geometrije motocikla. Stražnji amortizer ima hod od 120 mm, najmanji u klasi, a jednako kao i

prednja vilica, nudi mogućnost podešavanja brze i spore kompresije, što ovaj motocikl čini najopremljenijim za ozbiljniji izlazak na natjecateljsku stazu. Jedino što nedostaje na popisu opreme je amortizer upravljača koji bi pomogao u obuzdavanju živahnog i snažnog agregata, no vrhunski izbalansirani ovjes uvelike umanjuje taj nedostatak. Možemo zaključiti da je R6 sa svojim novim izdanjem napredovala u svakom pogledu, osim u

težini, koja je povećana za punih pet kilograma i sada iznosi 166 kg.

### **ERGONOMIJA** **Ponešto za svakoga**

Nakon što smo završili s uvodnim predstavljanjem testiranih motocikala i iznijeli šturu podatke koje su nam dostavili njihovi proizvođači i koji mogu, ali i ne moraju odgovarati istini, osobito po pitanju mak-

Iako vizualno djeluje kao posve novi motocikl, u odnosu na prošlogodišnji model Suzuki je pretrpio vrlo malo izmjena





simalne deklarirane snage i težine, red je da napokon pristupimo samom testiranju ovih vrhunskih sprintera, koji počinju disati punim plućima tek na 14.000 okretaja. No, prije nego što upalimo njihove moćne agregate i uputimo se u ispitivanje njihovih krajnjih mogućnosti, reći ćemo vam pokoji podatak o onome što možete očekivati ukoliko zabacite nogu preko bilo kojeg od ovih tehnoloških dragulja. Ne bi bilo pravedno ocjenjivati ove motocikle na osnovu njihove ergonomije, budući da vozača ima raznih visina i tjelesnih proporcija, pa ćemo vam ovaj dio teksta pokušati svesti samo na objektivna opažanja.

Krenimo s Hondom CBR 600 RR, koja kao da je stvorena za nešto niže vozače. Visoki i uski upravljač omogućava prilično uspravan položaj sjedenja, no istodobno ga i ne diktira, tako da je vozaču prepuštena odluka želi li ovaj motocikl voziti opušteno ili agresivno. Sjedalo je udobno, ne toliko zbog same postave, koliko zbog meko podešenog ovjesa, no problem je u tome što je i veoma sklisko, te se tako vozač često kliže u njemu. Viši vozači možda bi joj mogli prigovoriti i zbog visoko postavljenih oslonaca za noge, no oni malo niži na to neće imati primjedbi.

Za razliku od Honde, Kawasaki je posve drukčija životinja i na njemu kao da je sve za barem dva broja veće. Dugački i široki spremnik za gorivo nudi dobar oslonac za noge, upravljač je širok, što pomaže prilikom hrvanja s motociklom u zavojima, a oslonci za noge su postavljeni nisko, nudeći vozaču dovoljno prostora za ugodno sjedenje. Od svih motocikala u klasi, vjerujemo da je ovaj što se tiče ergonomije najudobniji, osobito za visoke vozače. Njegov tvrdi ovjes je već druga priča, ali o tome malo kasnije.

Suzuki je motocikl koji u pogledu udobnosti i samog položaja sjedenja za upravljačem nudi najviše. Upravo fascinira činjenica da se na njemu

Honda najbolje od sebe daje u sporim i kratkim zavojima, gdje oduševljava svojom lakoćom prebacivanja





jednako dobro i ugodno osjećaju i visoki i niski vozači. Udobno sjedalo je sa svojih 810 mm od tla najniže u klasi, a spremnik za gorivo je širok i dug taman onoliko koliko je potrebno. Oslonci za noge također su postavljeni prilično neutralno, no ukoliko vam njihov položaj ipak ne odgovara, nema problema - oslonci za noge mogu se podešavati po visini. Jedino što nas je na GSX-R-u 600 malo zasmatalo je uzak upravljač koji nam je u jurnjavi stazom onemogućavao da se na motociklu raširimo onoliko koliko bismo željeli.

Yamaha R6 je motocikl koji po pitanju ergonomije nudi najmanje kompromisa, no to se uglavnom odnosi na vozače nižeg rasta. Oni su, naime, prilično hendikepirani činjenicom da je sjedalo udaljeno čak 850 mm od tla, a uz to je i široko. Drugi problem je što se sjedalo 'spušta' od repa prema spremniku za gorivo, a i upravljač je postav-

ljen nisko, što znači da će vas Yamaha pri jakim kočenjima dodatno gurati prema naprijed. Jedino što u tom slučaju pomaže je široki spremnik goriva, kojega je moguće obuhvatiti koljenima i tako se zadržati u sjedalu. S druge strane, taj položaj sjedanja uvelike potpomaže čak i za ovu klasu munjevitije izmjene smjera za koje je Yamaha sposobna, nudeći pritom upravo nevjerovatnu količinu povratnih informacija u vožnji.

### **CESTOVNA VOŽNJA** **Zavoji, Bog vas blagoslovio**

Već smo mnogo puta dosad u našim tekstovima ponavljali uzrečicu da cesta nije pista i još uvijek stojimo pri toj tvrdnji, no postoji nešto u ovim motociklima što nam sa svakim novim prijednom kilometrom sve više otežava da se držimo te parole. Njihova agilnost, živahnost i zvuk koji proizlazi iz

agregata dok se okretaji počnu penjati preko brojke od 10.000 u stanju su i najsavjesnijeg vozača u tren oka pretvoriti u ovisnika o adrenalinu koji traži svoj 'fiks' u svakom novom zavoju. Sama koncepcija ovih motocikala i nalaže da ih se uvijek vozi u visokim okretajima ukoliko se iz njih želi izvući najbolje, a to je kombinacija koja ne 'sjeda' najbolje s prometnim propisima. Netko je prije nekoliko godina napisao da su suvremeni motocikli klase Supersport 600 najbliže što jedan normalan čovjek može doći dvotaktnom GP motociklu zapremine 250 ccm. Iako držimo da je ta tvrdnja ipak pretjerana, budite uvjereni da ćete na slobodnom tržištu teško uspjeti naći vozilo na dva kotača koje nudi takvu preciznost upravljanja i omjer snage i težine, a odnos uloženo-dobiveno ne trebamo posebno ni spominjati.

S tim u vidu, krenuli smo u ispitivanje naša četiri natjecatelja na otvorenim prometnicama i vrlo



Zaustavna snaga svih motocikala na testu je podjednaka, a i dimenzije kočnica su vrlo slične. Jedini se od društva izdvaja Kawasaki s diskovima promjera 300 mm, dok Honda, Suzuki i Yamaha koriste diskove promjera 310 mm



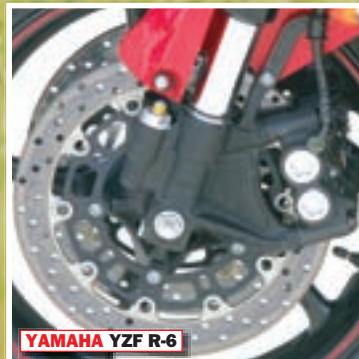
**HONDA CBR 600 RR**



**KAWASAKI ZX-6R**



**SUZUKI GSX-R 600**



**YAMAHA YZF-R6**

brzo uvidjeli da među njima postoje vrlo različite predodžbe proizvođača o budućim kupcima njihovih proizvoda. Prije svega, iako apsolutno svaki proizvođač tvrdi da je upravo njegov motocikl beskompromisni natjecateljski stroj, u stvarnosti se to ne bi moglo reći za sve njih. Uzmimo za početak kao primjer Suzuki. Već tradicionalno motocikli iz serije GSX-R slove kao vrlo brzi strojevi na natjecateljskoj stazi, no uz to nude svojim vlasnicima i zavidnu razinu udobnosti na cesti. To isto vrijedi i za najnoviji GSX-R 600, čija će ergonomija zasigurno omogućiti vozaču da prijeđe najveći broj kilometara uz najmanje napora. U tome veliku ulogu igra i Suzukijev mekano podešeni ovjes, koji će veliku većinu neravnina na cestama progutati bez imalo muke, omogućavajući tako vožnju s vrlo malo stresnih situacija. I to je sve divno i krasno sve dok se tempo vožnje



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX 6-R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R-6

Stražnje vilice ovih motocikala dizajnirane su da izdrže maksimalna naprezanja i omoguće vrhunsku hvatljivost stražnje gume pri silovitim ubrzanjima



Natjecateljska staza kristalno jasno pokazuje sve prednosti i nedostatke testiranih motocikala



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX 6-R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R-6

Vidljivo je da proizvođači ne odstupaju od svojih dosadašnjih filozofija. Dok Honda i Kawasaki ostaju vjerni rješenju ispušnog lonca smještenom ispod suvozačkog sjedala, Suzuki i Yamaha imaju klasično rješenje sa strane

Čudan položaj sjedenja na Suzukiju zahtijeva izvjesno privikavanje



umjeren i dok ne poželite uhvatiti korak s ostalim motociklima u skupini. Tada na vidjelo počinju izlaziti svi nedostaci mekanog ovjesa na sportskom motociklu. Naime, s povećanjem brzine Suzukijev ovjes počinje gubiti komunikativnost između vozača i motocikla, a to vrlo negativno utječe na samopouzdanje, budući da je vrlo teško odrediti u kojem će trenutku zadnji kraj proklizati pri otvaranju gasa. Nakon što se vozač privikne na to, kritične je situacije moguće predvidjeti, ali ne i osjetiti neposredno prije nego što se dogode, tako da u velikom broju situacija ručica gasa ostaje zatvorena možda i trenutak duže nego što je to potrebno.

**Vitki repovi samo dodatno naglašavaju izrazito duh ovih jurilica. Yamaha i Suzuki imaju ispušne sustave izvedene sa strane, ali i oni su zaklonjeni, kako bi aerodinamički učinak bio što bolji**

Honda CBR 600 RR pati od sličnoga problema, iako on u njezinom slučaju nije toliko izražen kao na Suzukiju. Naime, Hondin ovjes je postavljen čak i mekše od Suzukijevog, ali ipak djeluje usklađenije i razumnije, možda i zbog načina na koji Honda razvija snagu. Pri niskim brzinama CBR djeluje vrlo mekano i kao da pliva pod vozačem, no kako se tempo vožnje ubrzava, ovjes počinje djelovati sve ugodnije i komunikativnije, te povjerenje vozača raste. Mala ukupna masa motocikla i vrlo ravnomjerno i snažno razvijanje snage omogućavaju prilično brzu vožnju zavojitim dionicama, no opet do određene granice (koja je ipak za čitavu stepenicu viša nego što je to slučaj sa Suzukijem). Uglavnom, za nekakve normalne brzine i manje zahtjevne vozače, Honda i Suzuki su posve razuman izbor na cesti, no na oba je motocikla poželjno stvrdnuti ovjes ukoliko se iz njih želi doista izvući maksimum.

Kawasaki ZX-6R s druge strane nema tih problema. Njegov je ovjes dosta tvrd, ako ne i pretvrd za cestovnu upotrebu. Nakon prvih prijednih metara na 'zelenku' imali smo osjećaj da ga je zapravo nemoguće brzo voziti jednostavno zato što je pretvrd. No, za Kawasaki definitivno vrijedi krilatica proizvođača da je ovo beskompromisni natjecateljski motocikl i on to u vožnji i dokazuje. Pravi će znalci tu agresivnost na cesti vidjeti kao prednost, a ne kao nedostatak, jer je činjenica da je Kawasaki najbolji kada ga se vozi brzo. Tada i tvrdi ovjes ima smisla, a neravnine ne predstavljaju preveliki problem ukoliko se vozač malo više usredotoči na vožnju. Ipak, valja još jednom naglasiti da Kawasaki ne bi bio na odmet amortizer upravljača, pa bi njegovi budući vlasnici kada razmišljaju o kupovini ovog motocikla mogli razmisliti i o kupnji tog korisnog komada dodatne opreme.



**HONDA CBR 600 RR**



**KAWASAKI ZX-6R**



**SUZUKI GSX-R 600**



**YAMAHA YZF R-6**



Dok su Yamaha i Kawasaki pravi tvrdokorni natjecateljski strojevi, kod Hondi i Suzukija je vidljiv kompromis koji će znati cijeniti vozači kojima više odgovara mirnija vožnja

Vrlo slična beskompromisna koncepcija krasi i novu Yamahu R6. Kao i Kawasaki, ona je ponajprije natjecateljski, a tek onda cestovni motocikl. No, za razliku od Kawasaki, Yamaha se može pohvaliti puno usklađenijim i kvalitetnijim elementima ovjesa koji motociklu daju čvrstinu, a istodobno zavidnom sigurnošću prelaze preko neravnih dijelova prometnica i nude definitivno najveću razinu povratnih informacija u klasi.

Kad podvučemo crtu, u cestovnoj vožnji bez razmišljanja Yamahi dajemo prvo mjesto. I prošle nam je godine najbolje 'legla' na cesti, a sada, s poboljšanim ovjesom i okvirom te povećanim okretnim momentom, naša je odluka još lakša. Yamaha je pobjednica i to s velikom prednošću nad ostatkom ekipe.

Borba za drugo mjesto i ove je godine bila gusta, no poredak je na kraju ispao malo drukčiji u odnosu na prošlu godinu. Prije svega, mislimo da je ove godine Suzuki napravio mali korak unazad i napravio malo previše kompromisa radi udobnosti. Nove postavke ovjesa jednostavno su premekane čak i za cestovnu upotrebu i nemoguće je iz motocikla izvući maksimum. Da se radi o drugoj kategoriji motocikala, ova Suzukijeva osobina vjerojatno bi bila prednost, no ovako nemamo drugog izbora nego smjestiti ga na začelje kolone.

Hondi i Kawasaki odlučili smo dati podijeljeno drugo mjesto. Koliko god da smo raspravljali o tome koji je od ta dva motocikla bolji, nismo mogli donijeti većinsku odluku. Nekima od nas se sviđao Hondin pogonski agregat koji 'vuče iz podruma', dok su drugi na sva usta hvalili Kawasaki neposredan osjećaj vožnji. Na kraju smo odlučili da i jedni i drugi mogu biti u pravu i odlučili da rezultat bude neriješen. Stoga Kawasaki i Honda u cestovnom dijelu testa dijele drugo mjesto.

### TEST NA STAZI Please Don't Stop the Music

Cesta nije pista. Pista je pista. I zato smo i otišli na pistu ili bolje rečeno, dvije piste. Naš domaći Grobnik i Pannonia-Ring u Mađarskoj poslužili su

kao mjesto konačnog obračuna između ova četiri mala diva, a vjerujemo da su naši motocikli s jednakim nestrpljenjem kao i mi dočekali ovaj dio testa. Iako velika većina tih motocikala zapravo nikada neće vidjeti stazu, njihovu pravu prirodu i krajnje granice na cesti jednostavno nije moguće ispitati, a da ne govorimo o tome da bi se to protivilo zakonu, a i zdravom razumu. Da bi stvari bile poštene kao i uvijek, svim smo motociklima kao i uvijek dosad dali iste gume, a u ovom slučaju smo ih imali priliku isprobati na dvije vrste guma. Za test na Grobniku koristili smo Dunlopove gume Sportmax

D211, dok smo na Pannonia-Ringu motocikle 'obuli' u Metzelerove natjecateljske gume Racetec. Za razliku od dosadašnjih ovogodišnjih usporednih testova, kada nas vremenske prilike nisu previše mazile, ovaj put smo bili blagoslovljeni s lijepim i sunčanim vremenom. Dakle, sve je bilo spremno i najvažniji dio testa mogao je početi.

Kao i na cesti, test na stazi je s najvišim ocjenama prošla Yamaha R6. Vrhunska u svakom pogledu, predstavlja natjecatelja bez premca. Sve na njoj je podređeno skidanju tisućinki, a što je više tjerate, ona više pruža. Već nakon pritiska na tipku ele-



R6 možda ima manjak okretnog momenta na niskim okretajima, osobito u usporedbi s Hondom, no to vrlo lako nadoknađuje krajnjom snagom



Bilo da se radi o Grobniku ili Pannonia-Ringu, Yamaha je motocikl koji bismo uvijek poželjeli u ovoj klasi

**TEŽINA**

## Jezičac na vagi

Nijedan Moto Puls-ov test sportskih motocikala ne može biti potpun bez mjerenja težine. Potrebu za tim mjerenjima smo osjetili nakon što nas već dugi niz godina proizvođači uvjeravaju u to kako su njihovi motocikli sve lakši i lakši, dok je to u većini slučajeva zapravo daleko od istine. Da bismo provjerili koliko točno je to daleko od istine, sve naše testne motocikle smo napunili gorivom 'do čepa', stavili ih na vagu i izmjerili sljedeće vrijednosti:

Honda CBR 600 RR je daleko najlakši motocikl u klasi s izmjerenih 185 kg težine, a slijedi ju Yamaha R6, koja se preko zime udebljala za punih pet kilograma, tako da sada s gorivom i svim tekućinama teži 194 kg. Suzuki se također opustio preko zime i za njega vaga govori da ima punih 200,5 kg, dok Kawasaki sa svojih 205 kg već debelo zalazi u područje koje bi trebalo biti rezervirano za motocikle litarske klase.

Težina	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Ukupna težina:	185 kg	205 kg	200,5 kg	194 kg



kotropokretača daje vozaču do znanja da se pod njim nalazi nešto posebno. Promuklo režanje u niskim okretajima mijenja razulareni urlak koji se javlja kada kazaljka na obrtomjeru prijeđe brojku od 10.000 i nezadrživo se počne približavati crvenom polju, koje počinje na 16.500 okr/min. Zvuk koji pritom dolazi iz ispušnog sustava, ali i iz samog agregata, jednostavno je nemoguće opisati riječima i mora se doživjeti da bi ga se znalo cijeniti. Neki će reći da je Yamaha previše bučna, ali zaboga, pa to je sportski motocikl i od njega se i očekuje da bude bučan. U svakom slučaju, adrenalin koji taj zvuk proizvodi vozača jednostavno primorava da ručicu gasa okrene još jače i za naše uši to nije buka, već glazba za koju ne želimo da prestane. Sada dodatno osnaženi agregat oduševljava ispućavanjem iz zavojaja, a mjenjač kratkoga hoda je najprecizniji od svih testiranih motocikala. Ulasci u zavoje su munjeviti, a pritom Yamaha ne gubi ni milimetra na precizno-



**HONDA CBR 600 RR**



**KAWASAKI ZX 6-R**



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R-6

Ne može se reći da repovi na sva četiri motocikla nisu elegantno riješeni

Osim na Pannonia-Ringu, naše smo junake testirali i na domaćem Grobniku

sti, dok sjedalo koje je u odnosu na konkurenciju malo povišeno omogućava još par dodatnih milimetara nagiba. Jedino gdje Yamaha možda zaostaje za konkurencijom je kočnja, ali ne zbog samih kočnica, koje su precizne i snažne, već zbog sjedala koje je zašiljeno prema prednjem kraju motocikla, a to u kombinaciji s nisko postavljenim upravljačem može previše gurati vozača prema naprijed na snažnim kočenjima. No, ukoliko se na kočenju stražnjica pomakne malo više prema natrag i tako opteretiti stražnji kraj motocikla, taj problem je riješen. Još jedna stvar koja nas je kod Yamahae impresionirala je njezina klizna spojka. Na Grobniku je, doduše, nismo imali prilike iskušati u punom sjaju, ali na Pannonia-Ringu postoje brojni zavoji ispred kojih treba jako kočiti i brzo prebacivati brzine u niže, a tu se ovaj dio opreme pokazao kao vrlo korisno pomagalo. Kao i na cestovnoj vožnji, i na stazi se Yamahin ovjes pokazao kao izrazito precizan i

komunikativan, stvarajući tako kod svih testnih vozača dodatnu količinu samopouzdanja, a to je najvažniji čimbenik u postizanju brzih vremena na natjecateljskoj stazi.

Na drugo mjesto našega testa smo smjestili Kawasaki ZX-6R, budući da i on, kao i R6, u svojoj serijskoj izvedbi ima najviše natjecateljskih gena. Iako njegov agregat nije ni izbliza toliko snažan kao agregati drugih motocikala 'iz nule', na visokim okretajima se manje-više ravnopravno može nositi sa svima, pa i s Yamahom. Smještaj vozača na Kawasaki je možda najbolji od svih testiranih motocikala, a i njegov tvrdi ovjes na stazi ima daleko više smisla nego na cesti. Ulasci u zavoj su mu neutralni i u tom segmentu je potrebno upotrijebiti malo više snage nego što je to slučaj s Yamahom, no jednom kada se spusti u zavoj, Ninja oduševljava svojom stabilnošću. Možda najveći Kawasakijev problem su izlasci iz zavoj, kada

se primjećuje nervoza prednjega kraja motocikla uvjetovana nedostatkom amortizera upravljača, no iskusnije vozače to neće previše smetati. Kočnice su mu zlatna sredina i iako zahtijevaju malo odlučniji pritisak, ne nedostaje im preciznosti, a nisu ni pokazivale znakove umora tijekom cijeloga testa. U svakom slučaju, iako u nekim segmentima zaostaje za Yamahom, u pravim rukama sposoban je postići vrhunske rezultate.

Treće mjesto na testu pripalo je Hondi CBR 600 RR, a razlog za to je samo jedan: premekani ovjes za oštru vožnju. Iako je daleko najlakši motocikl na testu, koji uz to ima i agregat koji nije najjači, ali ima najbolje raspoređenu krivulju snage, tako da je u krajnjoj brzini opet pri vrhu, Honda jednostavno ne uspijeva maksimizirati svoj natjecateljski potencijal. Ovjes zapravo i nije loš, brzine po krugu su umjerene, no čim vozač odluči krenuti do krajnjih granica, uvida ograničenja koja pred



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R-6



Najkrupniji motocikl na testu nudi vrhunsku platformu za jurnjavu natjecateljskom stazom

**POTROŠNJA**

**Za litru više**

Govorilo je u današnje vrijeme svima nama sve važnija stavka, kako u svakodnevnoj upotrebi, tako i u jurnjavi stazom. Kako i ne bi bilo, kad se cijena litre dragocjene tekućine opasno približila cijeni od 10 kuna. Nekada smo razmišljali samo o potrošnji guma, kočioni obloga, uljnih filtra i inih stvari neophodnih za besprijekoran rad naših ljubimaca, a u današnje vrijeme je došlo i do toga da se ni cijena litre benzina ne može zanemariti. Imajući to u vidu, drago nam je što možemo zaključiti da su ovi motocikli ipak manje rastrošni od svoje litarske braće, koji su na stazi u stanju potrošiti i do 12 litara goriva na prijeđenih sto kilometara. Što se naših motocikala tiče, oni su ipak manje rastrošni, a i razlike među njima su minimalne. Tako u potrošnji vodi Kawasaki s potrošnjom od samo 9 l na prijeđenih 100 km i to vožnje na stazi. Druga je Honda s potrošenih 9,5 l na 100 km, a u stopu ju slijedi Suzuki s potrošnjom od 9,6 l. Yamaha je najbrža i najjača od testirane četvorke, no to znači i da je najrastrošnija, a ta njezina potrošnja je za gotovo litru viša od konkurencije i iznosi 9,9 l na 100 km.

Potrošnja	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Potrošnja na stazi (l/100 km)	9,5	9	9,6	9,9

nje ga stavlja serijski ovjes. Moguće ga je otvrdnuti, no same opruge u amortizerima su premekane, a time je i mogućnost podešavanja ograničena. To je najviše uočljivo kod snažnih kočenja, kada prednja vilica previše potone te zna izazivati vijuganje stražnjega kraja motocikla. Uz to, Honda jedina na testu nema kliznu spojku, pa se nerijetko dogodi da stražnji kraj počne neugodno poskakivati na kočenju. Šteta, jer su i kočnice na ovom motociklu vrhunske, tako da smo mišljenja da je CBR najveći neiskorišteni potencijal na testu. Svjesni smo da bi s drugim oprugama i stražnjim amortizerom ovaj motocikl Yamahi zadao velike brige, ali u serijskoj izvedbi to ipak nije u stanju učiniti. Ipak, budući da je vrlo lagana i okretna u zavojima, vrlo malo zaostaje za Kawasakiem u ukupnom poretku.

Vodonoša je po tko zna koji put u ovoj klasi Suzuki GSX-R 600. Pomalo čudi činjenica da su već dugi niz godina Suzukijevi sportski motocikli klase 1000 uvijek u samom vrhu poretka na našim usporednim testovima, a klasa 600 je kod ovog proizvođača gotovo uvijek na začelju, no, što je - tu je. Pomalo nam je žao novog Suzukija, budući da su njegovi konstruktori napravili vrlo dobar pomak po pitanju razvijanje snage agregata, koja je sada u svim režimima rada vrlo linearna i predvidiva, a

najvišim okretajima zaostaje jedino za Yamahom, i to vrlo malo. Po pitanju krajnje brzine Suzuki je također pri samom vrhu poretka, a i aerodinamika mu je jedna od boljih strana, no kad se na kraju dana podvuče crta, GSX-R-u jednostavno nedostaje ona sportska nota koja bi ga mogla učiniti vrhunskim. Otvrdnut čak i za cestovnu vožnju, a

za vožnju stazom još više, Suzuki ovjesom još uvijek ne uspijeva parirati Yamahi i Kawasakiju. Da bi iz njega izvukao maksimum, vozač treba prilagoditi svoj stil vožnje motociklu, a ne obratno, što nije slučaj s drugim sudionicima našega testa. GSX-R 600 je stabilan motocikl u zavojima, no dugačak međuosovinski razmak i vrlo smirene kote ciklisti-

Yamahin ovjes već je u serijskoj izvedbi najbolje podešen za vožnju stazom



Upoznavanje s nama nepoznatom konfiguracijom staze na Pannonia-Ringu dovelo je i do pokojeg bezopasnog izleta u prirodu



Iako suvozač (ili suvozačica) neće dobro proći ni na jednom od ovih motocikala, najveću udobnost nudi Suzuki sa svojim debelo podstavljenim sjedalom, a daleko iza njega je Yamaha. Suvozači na Hondi i Kawasakiju mogu računati na dodatno grijanje zbog ispušnog sustava ispod sjedala

Hondin agregat nudi obilje okretnog momenta, što omogućava vrlo brza ispucavanja iz zavoja



ke oduzimaju mu agresivnost i agilnost koja je u ovoj klasi od najveće važnosti. No možda najbolja Suzukijeva osobina su njegove kočnice, možda najbolje od svih četiri testirana motocikla, iako su tu razlike doista minimalne i uglavnom se svode na subjektivno mišljenje pojedinih test vozača. Kako bilo, iako nam je ove godine došao osvježeno aerodinamičnog izgleda, promjene koje se kriju u njemu ni ove godine nisu bile dovoljne da ozbiljnije ugrozi svoju konkurenciju, a za novu priliku će, ako je za vjerovati dosadašnjoj praksi svih japanskih proizvođača, morati čekati pune dvije godine.

**ZAKLJUČAK**  
**Zlatna kaciga**

Što reći za kraj, osim da nam se pobjednica vratila treću godinu u nizu, brža i snažnija nego ikada. Doduše, Suzuki joj s novim modelom nije mogao uputiti značajniji izazov, a Honda i Kawasaki su u drugoj godini svoga proizvodnog ciklusa, tako da se pred Yamahom ovaj put našao lakši zadatak nego prošle godine. No, njezinu pobjedu na kraju ove priče ipak zasjenjuje bezobrazno visoka cijena od čak 88.900 kn. Jedini koji joj cjenovno parira je Suzuki sa svojih 88.730 kn, dok su Honda s cijenom od 83.990 kn, a osobito Kawasaki sa 72.818 kn ipak prihvatljivije opcije. No, ukoliko novac nije u pitanju, Yamaha je zasigurno najbolje što je moguće kupiti u ovoj klasi, barem do iduće godine. kada će nas, uvjereni smo, Honda i Kawasaki opet oduševiti svojim novim modelima za 2009. Do tada će R6 ponosno uživati u svojem trećem osvojenom naslovu u nizu. Zlatna kaciga je njezina i to s punim pravom. ■

GSX-R-ov ovjes je u serijskim postavkama premekan za vožnju stazom



**TEST GUMA METZELER RACETEC**

Gume smo na naše borce montirali u službenom vulkanizerskom servisu Moto Pulsa, Auto servisu Šurina u zagrebačkom Borovju



**Mirne i precizne**

Za potrebe ovog testa tvrtka Metzelerom. Tako se Racetek nudi u smjesama K0, K1 i K2, s tim da je K0 najmekša smjesa, a K2 najtvrdra. Mi smo se na našem testu odlučili za srednje tvrdu smjesu, budući da smo htjeli naći najbolji omjer između hvatljivosti i trajnosti, a smatrali smo da je smjesa K1 upravo to što nam je bilo potrebno. Isto tako, s obzirom na vrlo visoke temperature zraka i same staze na Pannonia-Ringu, znali smo da ćemo ove gume dovesti do krajnjih granica. Kako proizvođač navodi da je period zagrijavanja znatno blaža prema gumama od naše grobničke, no vjerujemo da se ove gume ni na našoj domaćoj stazi ne bi pokazale kao loš izbor. Osobito za motocikle zapremine 600 ccm, koji na otvaranju gasa nisu ni izbliza tako brutalni kao njihovi litarski pandani. Spomenimo još za kraj da se Racetek prodaje u dimenzijama 120/70-17 za prednju gumu, dok je stražnju moguće kupiti u dimenzijama 180/55-15, odnosno 190/55-15. ■

Gumi Pađen nas je opremila Metzelerovim natjecateljskim gumama zvučnog imena Racetec. Riječ je o gumama koje su nastale u suradnji s Pirellijem i kao takve nude vozna svojstva prilično slična Pirellijevim Supercorsama. Naše testne motocikle smo, dakle, opremili gumama dimenzija 120/70-17 i 180/55-17, što odgovara dimenzijama koje se na njima nalaze u serijskoj izvedbi. Kao i gotovo sve današnje natjecateljske gume, i Racetec se proizvode korištenjem patentiranog čeličnog pojasa pod kutom od 0°, kako bi se osigurala što bolja hvatljivost prilikom kočenja, stabilnost u nagibu te preciznost prilikom ulazaka u zavoje. Metzelerovi inženjeri su prilikom konstruiranja nastojali postići i progresivnost povratnih informacija koje gume daju vozaču, kako bi on u svakom trenutku znao što se događa s motociklom. Dizajn uzorka gaznog sloja za cilj ima povećati osjećaj kontakta s površinom, bilo da se radi o stalnoj brzini kroz zavoje ili snažnim ubrzanjima. Kao što svi proizvođači guma imaju svoje oznake za tvrdoću smjese svojih natjecateljskih proizvoda, isti je slučaj i s

Metzelerom. Tako se Racetek nudi u smjesama K0, K1 i K2, s tim da je K0 najmekša smjesa, a K2 najtvrdra. Mi smo se na našem testu odlučili za srednje tvrdu smjesu, budući da smo htjeli naći najbolji omjer između hvatljivosti i trajnosti, a smatrali smo da je smjesa K1 upravo to što nam je bilo potrebno. Isto tako, s obzirom na vrlo visoke temperature zraka i same staze na Pannonia-Ringu, znali smo da ćemo ove gume dovesti do krajnjih granica. Kako proizvođač navodi da je period zagrijavanja znatno blaža prema gumama od naše grobničke, no vjerujemo da se ove gume ni na našoj domaćoj stazi ne bi pokazale kao loš izbor. Osobito za motocikle zapremine 600 ccm, koji na otvaranju gasa nisu ni izbliza tako brutalni kao njihovi litarski pandani. Spomenimo još za kraj da se Racetek prodaje u dimenzijama 120/70-17 za prednju gumu, dok je stražnju moguće kupiti u dimenzijama 180/55-15, odnosno 190/55-15. ■

najmanju naznaku da bi mogle popustiti. Izvrstan osjećaj osobito je nudila stražnja guma, koja je na svim testnim motociklima omogućavala izrazito rana i snažna otvaranja gasa. No još više od njihove hvatljivosti oduševila nas je preciznost u zavojima i mirnoća na snažnim ubrzanjima. Čak i kada bi se prednji kraj prilikom naglog ubrzanja odvojio od tla i uznemirio upravljač, motocikli su mirno nastavljali putanjom koju smo im zadali, ne odstupajući od nje ni milimetra. Osim njihove preciznosti i hvatljivosti vrlo dobar dojam je ostavilo i ravnomjerno trošenje, tako da gume čak ni nakon cijelog dana vožnje, uključujući i utrku u trajanju od punih devet krugova, nisu pokazivale vidljive tragove zamora ili trošenja. Istini za volju, test ovih guma smo proveli na Pannonia-Ringu, čija je površina znatno blaža prema gumama od naše grobničke, no vjerujemo da se ove gume ni na našoj domaćoj stazi ne bi pokazale kao loš izbor. Osobito za motocikle zapremine 600 ccm, koji na otvaranju gasa nisu ni izbliza tako brutalni kao njihovi litarski pandani. Spomenimo još za kraj da se Racetek prodaje u dimenzijama 120/70-17 za prednju gumu, dok je stražnju moguće kupiti u dimenzijama 180/55-15, odnosno 190/55-15. ■



Gume nakon cijelog dana vožnje na Pannonia-Ringu. Vidljivo je da je potrošnja minimalna i da se na njima može odvesti još veliki broj kilometara prije posjeta vulkanizeru. Zanimljivo je i da su svi motocikli podjednako trošili gume



## Krešimir Prašnički

Novinar Moto Pulsa

**YAMAHA** Meni definitivno najbolji motocikl na testu. Posjeduje sve što bih mogao poželjeti od jednog sportskog motocikla: brzinu, snagu, vrhunski ovjes, izvrsne kočnice. Nedostaje malo snage u niskim okretajima, ali ovo su ionako motocikli koji najbolje od sebe daju iznad 10.000 okretaja, a tu Yamaha briljira. Kao i ostale vozače, najviše me se dojmila količina povratnih informacija koju u vožnji pruža prednji kraj te brzina kojom se prebacuje u zavojima.

**KAWASAKI** Ima čak i tvrdi ovjes od Yamahe, ali ne djeluje tako usklađeno. Prilikom sporije vožnje djeluje grubo i nervozno, ali čim se tempo pojača, tvrdoća njegovog ovjesa počinje imati smisla. Malo teže pada u zavoje od ostalih motocikala na testu, no zato je vrlo stabilan i ulijeva sigurnost. Najveći nedostatak mu je anemičan agregat, koji u niskim okretajima djeluje najneuvjerljivije.

**HONDA** Vrlo dobar motocikl kojem je malo nedostajalo da i Yamahi zada dosta muke, ali mislim da je s ovjesom napravljen preveliki kompromis u korist cestovne vožnje. Mekani ovjes omogućava ugodnu cestovnu vožnju, ali za stazu to jednostavno nije dovoljno. Mala težina motocikla omogućava vrlo brzo prebacivanje motocikla u zavojima, a kočnice su izvrsne. Agregat ima najmanju krajnju snagu od svih testiranih motocikala, ali je zato njezino razvijanje iz niskih i srednjih okretaja fenomenalno. Osim ovjesa, najviše joj zamjeram nedostatak klizne spojke, koju svi ostali motocikli imaju.

**SUZUKI** Nikako se nisam mogao snaći na ovom motociklu. Agregat je dobar i vrlo linearno razvija snagu, ali ovjes pruža jako malo povratnih informacija i serijski je loše izbalansiran, gotovo kao kod nekog sportskog tourera. U zavojima je miran i stabilan kod umjerenog tempa vožnje, no čim se počne brže voziti, Suzuki se počinje uvijati i negodovati. U cestovnoj vožnji uopće nije loš i mislim da mu je baza dobra, ali oni koji žele izaći na stazu s ovim motociklom morat će se dosta pomučiti oko ovjesa.

## Boris Pušćenik

Glavni urednik Moto Pulsa

**YAMAHA** R6 je naprosto pravi racing stroj. Na njemu je vidljivo najmanje kompromisa, počevši od osjećaja za prednji kotač, preko direktnosti pokreta pa do famozne zvučne kulise koja jednostavno vozaču ne daje predah. Doživljaj je potpun. Jedina zamjerka može biti neodlučnost vrtnje na srednje visokim okretajima zbog uključivanja varijabilnog usisa, nakon koje dolazi erupcija sirove snage do praga crvenog polja. Možda će za cestovnu upotrebu i biti poneki nedostatak, no R6 je stvoreni pobjednik na stazi, koji uostalom traje već duži niz godina.

**KAWASAKI** Mnogo konkretniji na bržim stazama kao što je Grobnik, nego na "laktovima" poput onih na Pannonia-Ringu. Mada se na oštrim zavojima osjeća težina i korpulentnost siluete, Kawasaki se doima najčvršće. Jednostavno ga je teško izbaciti iz ritma, ponajviše na kočenju, dok konkurenti još "cupkaju" stražnjim krajem. U vožnji se čini kao da ima najviše snage. U svakom slučaju, prednji kraj je, po gabaritima, ali i po osjećaju, najveći u klasi. ZX-6R je stvoren za visoke brzine.

**SUZUKI** GSX-R ne oduševljava ničim posebno, no na stazi sam imao bolja vremena nego s Hondom i Kawasakijem. Taj odličan balans i odmjeren ciklistika u prvi tren se ne čine kao prednost, ali vremena pokazuju da je Suzuki itekako konkurentan. Vrlo lako će ga svatko iskoristiti do maksimuma, čemu u prilog ide i najdulje radno područje snage motora. Zamjeramo mu jedino živost agregata i malo bolje "filanje" adrenalinom. Na ravnim dijelovima brz je poput Kawasakija, a ima i bolju mogućnost kočenja duboko u zavoju.

**HONDA** Najagilniji motocikl na testu. Honda je toliko kratka da to ponekad i zasmeta. Ako ste pritom i visok vozač, cijelo težište se pomiče naprijed, ponajviše na kočenju, tako da stražnji kraj voli izvoditi svoj omiljeni ples. CBR-u leže kratke šikane i spori zavoji, jer se iz njih najbolje ispucava. Kako Honda povlači najodlučnije iz najnižih okretaja, tako se ubrzo i smiruje, dok ostali još imaju daha. Jednostavno, ovo je malo drugačiji pristup inženjera uvjetovan kompromisima cestovne vožnje. Ponekad je to na stazi nedostatak, no u većini slučajeva ipak prednost.



**Mislav Perkušić**

Aktivni natjecatelj u brzinskom PH, klasa SST 600

**YAMAHA** Apsolutno najbolji motocikl na testu. Kada vozite Yamahu, osjećate se 'kao kod kuće'. Vizualno i po voznim karakteristikama ne odstupa od stare R6-ice, ali je okretni moment povećan te daje novi dašak u vožnji prilikom izlazaka iz oštrijih zavoj. Kočnice su ostale i dalje podložne oštroj vožnji te zahvalno odgovaraju na jaki stisak.

**HONDA** Zavidna upravljivost i odlična snaga iz niskih okretaja. Ne ostavlja dojam snažnog motocikla zbog svoje težine i osjećaja prilikom vožnje, ali u njoj se svakako skriva duša sportskog motocikla. Oštra kočenja ovim motorom gotovo da i nisu potrebna jer se zbog svoje težine zaustavlja bez problema.

**SUZUKI** Iako 'najlošiji' na ovom testu, svakako ga preporučam početnicima, jer su njegove vozne karakteristike stvorene za mekanu vožnju i teško podnosi oštiji tip vožnje zbog svog mekanog ovjesa. Snagom ne zaostaje za Kawasakiem, a kočnice su također dobre.

**KAWASAKI** Izrazito tvrd i krut motor, ne preporuča se početnicima zbog krutog ovjesa i težine. Vozne karakteristike su dobre za sportsku vožnju po otvorenim cestama, dok će vas po gradu 'razbiti' njegova teška upravljivost. Kočnice su isto tako dobre za sportsku vožnju i neće vam zamjeriti oštru vožnju.

**ZAKLJUČAK:** Unatoč poretku na ovom testu, ni za jedan od ovih motocikala se ne može reći da je loš. Svatko ima svoj način vožnje, nekome odgovara mekši motor za laganu vožnju, dok netko drugi voli malo teži i tvrdi motor za oštiju vožnju. Svaki ovaj motor sadrži po nešto za svakoga i ako ćete kupovati motor prema načinu vožnje, a ne prema vizualnom izgledu, ne možete pogriješiti.

**Tomislav Jug**

Aktivni natjecatelj u brzinskom PH, klasa SST 600

**YAMAHA** Odličan motocikl koji je po svemu zaslužio prvo mjesto na ovom testu. Agregat odlično razvija snagu, pogotovo u višim okretajima, mjenjač je precizan, ovjes u svakom trenutku vozaču daje povratnu informaciju, kad ga se potjera do maksimuma ulijeva najveću sigurnost vozaču od svih motocikala na testu. Kočnice su snažne sa dobrim doziranjem, ali potreban je malo jači stisak. Položaj vozača najsportskiji od svih motora u klasi, jednom riječju najbolji motocikl koji vozača tjera u brze promjene pravca, ekstremne nagibe i na neprestano otvaranje gasa.

**KAWASAKI** Najteži motocikl u klasi, ali zbog povratne informacije ovjesa prema vozaču stoji na drugom mjestu. Miran motocikl, bez nepredvidivih radnji, sa solidnim kočnicama koje jednako kao na Yamahi treba jače stisnuti. Razvijanje snage je potpuno predvidivo, s time da na nižim okretajima fali okretnog momenta. Motocikl je malo sporiji u prebacivanju u kratkim zavojima, ali zato pruža mirnoću u dugim. Položaj vozača je nešto manje agresivan nego na Yamahi, ali i dalje daje sportski 'štih'.

**HONDA** Motocikl koji je lagan, kratak i vozi se s lakoćom, gotovo kao kod motocikala klase 125 ccm. Premekan

ovjes za stazu vozaču ne daje dobru povratnu informaciju i ne ulijeva mu potpuno povjerenje. Kočnice najbolje u klasi, s finim doziranjem, nije potrebno snažno pritisnuti ručicu kočnice. Agregat ima najviše snage na niskim okretajima u klasi, ali to brzo ispuca i na višim okretajima nedostaje snage. Mjenjač je precizan, a najveća zamjerka je nedostatak antihopping spojke, koja definitivno fali izletnicima na stazi. Honda je motocikl koji se vozi najmirnije od svih, ne iznenađuje vozače, čak ni one manje iskusne, ali je zbog snage agregata i premekanog ovjesa po mojem mišljenju na trećem mjestu iza Yamaha i Kawasakijsa.

**SUZUKI** Moram priznati da sam od Suzukija očekivao puno više. Najsvjetlija točka su mu kočnice, za koje nije potreban jak pritisak i fino se doziraju. Ovjes na motociklu ne daje vozaču gotovo nikakvu povratnu informaciju, premekan je i krivo podešen, tako da cijeli balans motocikla ne ulijeva vozaču sigurnost. Položaj vozača je skoro turistički i daje osjećaj glomaznosti cijelog motocikla. Agregat razvija snagu slično kao Kawasaki, samo je u nižim okretajima ipak nešto življi. Po mojem mišljenju najmanje sportski orijentiran motocikl u klasi.

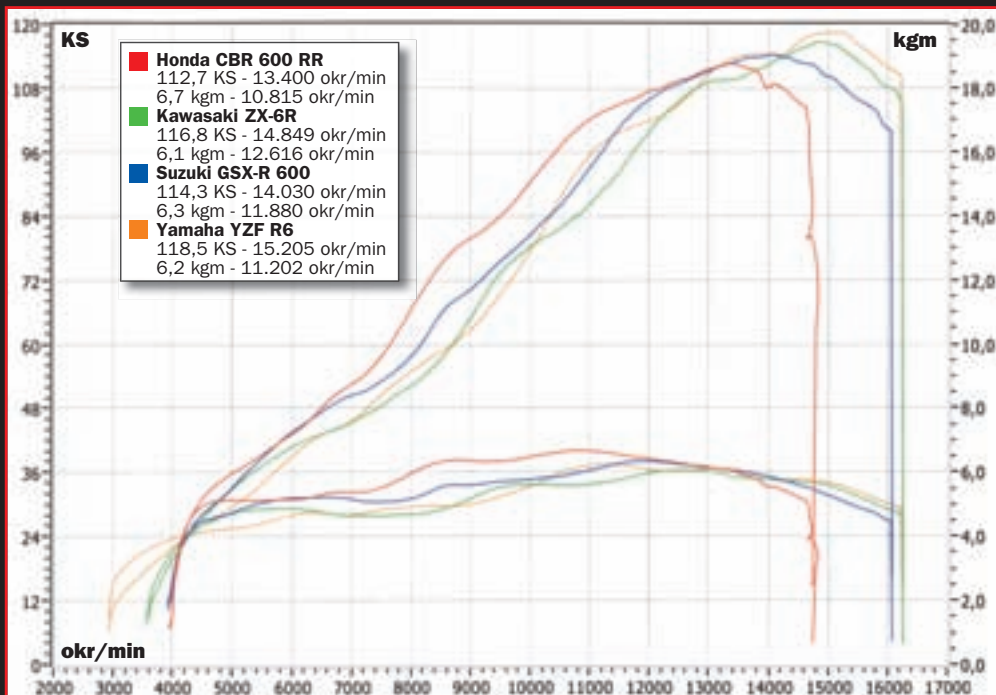


**MJERENJE**



## Snaga caruje, um klade valja

Mjerenje koje nas je na ovom testu najviše zanimalo odnosilo se na mjerenje snage na ispitnom stolu. I ovaj put smo ga obavili u tvrtki Motori Grigić i pred vama su sada podaci o snazi i okretnom momentu izmjereni na stražnjem kotaču. Zanimljivo je da se kod ovih motocikala u vožnji moglo prilično lako predvidjeti kakav će biti krajnji ishod, za razliku od velikih litarskih čudovišta, koje je malo teže procijeniti. Na priloženom grafu se lako može iščitati da Honda ima najpovoljniju i najravnomjerniju krivulju snage, koja međutim isto tako i najbrže počinje gubiti dah u najvišim okretajima. Krajnja izmjerena vrijednost za Hondu iznosila je 112,7 KS pri 13.400 okr/min. No, osim vrlo ravnomjerne krivulje snage, Honda ima i najjači izmjereni okretni moment u cijeloj lome društvu i on iznosi 6,7 kgm na 10.815 okr/min. Suzuki je na stolu pokazao 114,3 KS pri 14.030 okr/min, što je tek za 1,6 KS više od Honde, no znakovi-



tije je da Suzuki tu snagu razvija na 600 okretaja više. Po pitanju okretnog momenta Suzuki je najbliži Hondi, iako se s izmjerenih 6,3 kgm na 11.880 okr/min tek za milimetar odvojio od ostatka ekipe. Kawasaki ima snagu, ali ona se manifestira tek u visokim okretajima. Najviše što je pokazao na stolu bilo je 116,8 KS pri visokih 14.849 okr/min, a i najveći okretni moment od 6,1 kgm mu je najmanji od testirane četvorke, a ostvaruje ga pri vrlo visokih 12.616 okr/min. Yamaha je i u

ovom slučaju izašla kao pobjednica. Njezina krivulja snage možda i počinje kao slabija od svih ostalih, no s porastom broja okretaja ta snaga postaje sve uvjerljivija, da bi najviše dala od sebe u trenucima kada ostali već posustaju. S izmjerenih 118,5 KS pri vrhovnih 15.205 okr/min za gotovo šest konjskih snaga je jača od Honde, a najveći okretni moment od 6,2 kgm pri 11.202 okr/min, iako Hondi nije ravan, s lakoćom se nosi s ostala dva sudionika testa. ■

## Svi dosadašnji pobjednici

Od 2003., otkad radimo usporedne testove ove klase, na čelu poretka su se izmijenili apsolutno svi proizvođači osim Suzukija, koji ni ovaj put nije imao sreće. Godine 2003. prvo mjesto je pripalo Hondi, a zatim je nakon godinu dana pauze 2005. na čelo poretka zasjeo Kawasaki sa svojim ZX-6R-om, ponajviše zahvaljujući 36 kubičnih centimetara više od ostatka ekipe. No Kawasakijeva vladavina je kratko trajala, jer je već iduće godine Yamaha zasjela na prvo mjesto sa svojom radikalno izmijenjenom R6 i od tada nije napuštala to prvo mjesto. Baš nas zanima hoće li joj to poći za rukom i iduće godine.

### 2003.

(Svi na gumama Avon Azaro AV 50-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





	 3	 2	 4	 1
	<b>HONDA CBR 600 RR</b>	<b>KAWASAKI ZX-6R</b>	<b>SUZUKI GSX-R 600</b>	<b>YAMAHA YZF R6</b>
<b>MOTOR I PRIJENOS</b>				
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	12,8:1	13,1:1
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
max. snaga KS (kW) - o./min	120 (88,1) - 13.500	125 (91,9) - 11.700	125 (92) - 13.500	129 (94,9) - 14.500 (S Ram Air-om 135 (99,6) - 14.500)
max. okretni moment Nm (kgm) - o./min	66 (6,7) - 10.000	67 (6,7) - 11,700	72 (7,3) - 11,500	65,8 (6,71) - 11,000 (s Ram Air-om 69,1 (7,05) - 11,000)
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	suha s višestrukim diskovima	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
broj brzina	6	6	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>				
okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
predtrag	98 mm	110 mm	97 mm	97 mm
kut vilice	23,55°	25°	23,48°	24°
prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	120 mm	115 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	130	133	130	120
prednji kočioni sustav	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta s 4 klipića	nazubljeni dvostruki disk promjera 300 mm i radijalna kliješta s 4 klipića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta s 4 klipića	dvostruki disk promjera 310 mm i radijalna kliješta s 4 klipića
stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm s 1 klipićem	nazubljeni disk promjera 210 mm s jednim klipićem	disk promjera 220 mm s jednim klipićem	disk promjera 210 mm s jednim klipićem
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
<b>DIMENZIJE</b>				
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	705 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	17 l	17,3 l
težina (suha)	155	167 kg	165 kg	166 kg
boje	bijela, crna, crvena	zelena, crna, plava	plavo-bijela, bijela, crvena, crna, žuta	bijela, plava, crna
<b>CIJENA</b>	<b>83.990</b>	<b>72.818</b>	<b>88.730</b>	<b>88.900</b>
<b>PREDNOSTI</b>	upravljivost, mala težina, okretni moment	krajnja snaga, vozne osobine na natjecateljskoj stazi, ergonomija	snaga, kočnice, oprema, udobnost	natjecateljski stroj, maksimalna snaga, upravljivost, zvuk
<b>NEDOSTACI</b>	maksimalna snaga, premekan ovjes, nedostatak klizne spojke	tvrd ovjes na cesti, nedostatak amortizera upravljača, slab u niskim okretajima.	premekan ovjes, težina, cijena	nedostatak amortizera upravljača, cijena

Ovi motocikli najbolje od sebe daju iznad 10.000 okretaja i samim time izazivaju lučenje adrenalina u neograničenim količinama