

Bridgestone BT-003 Racing Street

Guma nove generacije

Na dalekom jugu Španjolske, na predivnoj stazi Almeria održala se prezentacija nove Bridgestoneove gume BT-003RS, nasljednice popularne BT-002RS. Iza naziva RS krije se naziv Racing Street, pa tako samo ime govori da je guma namijenjena izuzetno zahtjevnim vozačima na cesti, te za uživanje u brzom vožnji po pisti. U gume BT-003RS ugrađeno je dugogodišnje iskustvo u MotoGP-u, odnosno Bridgestonovi su stručnjaci ukomponirali GP tehnologiju strukture gume s posljednjom višesmjernom tehnologijom, kako bi dobili izuzetno sportsku gumu s jakim gripom prilikom kočenja i ubrzavanja iz zavoja



PIŠE: SAŠA KRANJEC

ALMERIA: U Bridgestoneu kažu da su prilikom razvoja i proizvodnje ove gume ciljali na cestovnu sportsku gumu s vrlo dobrim držanjem, dizajniranu za izuzetno sportsku vožnju po cesti i po suhoj stazi. Guma je razvijena iz njihove zadnje trkaće BT-003 gume, koja je postigla velike uspjehe na svjetskom Superstock natjecanju u klasama 600 i 1000 ccm. Kao nasljednik BT-002RS i BT-090 ova guma pokriva široki spektar zapremine motocikala od 250 ccm pa sve do 1200 ccm.

Bridgestoneova prednja BT-003RS guma sastoji se od tri pojasa s dvije različite smjese. Smjesa na središnjem dijelu je nešto tvrđa, te je razvijena za

držanje pravca i dulji vijek gume, dok nešto mekša smjesa na rubovima gume služi za bolje prijanjanje na podlogu u zavoju. Valja napomenuti da stabilnost prednje gume daje karkasa koja je preuzeta iz BT-003 trkaće gume. Guma je stabilna i jako udobna jer odlično upija sitne neravnine (kojih, moramo priznati, na Almeriji gotovo da i nema). Stražnja guma je također izrađena iz tri komponente one središnje za stabilnost i izdržljivost gume, te bočnih za maksimalni grip prilikom ubrzavanja iz zavoja.

Nova guma nam dolazi i s novim šarama, no one nisu tu samo za ljepši izgled gume, bez obzira na to što je izgled u zadnje vrijeme postao bitan. Novi S oblik šare, po riječima tehničara Bridgestonea, poboljšava osjećaj za kontakt i daje bolju stabilnost gumi. Reducira negativne vibracije u bočnim dijelovima i time čini gumu stabilnijom i mirnijom u zavojima. Šira bočna gazna površina daje bolji grip na mokrom asfaltu jer bolje odvodi vodu i bolje prijanja na podlogu.

Najveća razlika između BT-003 i BT-003 RS je u smjesi same gume. BT-003 je čista trkaća guma i kao takva dolazi u nekoliko smjesa, te radi

BT-003 RS ima novu šaru



I prednja i stražnja guma imaju tri pojasa



Guma je namijenjena cestovnim vozačima koji se povremeno upute i na stazu



Almeria, gdje je guma BT-003RS testirana, puno je blaža staza, bitno sporija i nema toliko grub asfalt.

Razlika, naravno, postoji i u obliku same gume te veličini bočne gazne površine. Kod trkače BT-003 vidljiv je ispupčen – šiljasti oblik prednje gume za lakše prebacivanje i rušenje motora u zavoj, dok kod RS-a toga nema. Razlog je veća stabilnost na pravcu i maksimalna gazna površina u manjim nagibima koji su primjereniji na cesti. Kod trkače gume sve je usmjereno na što veću bočnu gaznu površinu i što bolje držanje u maksimalnim nagibima. Trkača prednja guma je zbog toga malo nestabilna i nemirna te se znatno više troši po pravcu. Bridgestone je sa RS-om napravio jako dobar kompromis.

Kod zadnje gume također primjećujemo razliku u obliku te je i tu vidljivo je da se kod trkače gume pozornost usmjerava ka što većoj gaznoj površini u nagibu. No, sve je to teorija, a kako se guma ponaša na stazi u Almeri saznali smo nakon cjelodnevnih vožnje po toj vrlo zahtjevnoj i zanimljivoj stazi.

Cestovna guma na trkačoj stazi

Prvo ćemo opisati prednju gumu. Kod kočenja niz brijeg, koje je u Almeriji najupečatljivije, veliko

na višoj temperaturi. S tom gumom se ne izlazi na cestu jer se zbog slabije kvalitete asfalta i nemoćnosti jakih otvaranja guma ne može zagrijati na radnu temperaturu. S tom gumom se vozi po pisti i tada se prvo grije s grijačem na optimalnu temperaturu od 70-80 stupnjeva.

Cestovna BT-003RS je nešto potpuno drugačije. Iako je korištena slična karkasa (a u slučaju prednje trkače V4 čak i ista), korištena je drugačija smjesa. Karkasa daje stabilnost kod naglih kočenja i mirnoću u jačim nagibima, no smjesa je ta koja dozvoljava nižu radnu temperaturu. Takve se

gume zagriju puno brže i rade na temperaturama adekvatnim za cestovnu vožnju. Stoga se nemojte zavaravati i stavljati trkače gume za vožnju po cesti, jer radnu temperaturu trkače gume možete postići jedino agresivnom vožnjom koju za cestu nikako ne preporučamo.

Upravo iz tih razloga proizvođači poput Bridgestonea izbacuju gume koje su namijenjene za zahtjevne cestovne vozače sa tek povremenim odlaskom na pistu. Budući je naša jedina pista Grobnik, na njemu nemojte očekivati vožnju dužu od 4-5 krugova, jer će se guma sigurno pregrijati.

MOTO-OPREMA

Kustošijanska 19 B | tel./fax.:01/3768 232
www.moto-oprema.hr | info@moto-oprema.hr



AKCIJA - POPUST OD 10-40% NA ODREĐENE ARTIKLE DO 30. TRAVNJA ILI DO ISTEKA ZALIHA

je opterećenje na prednjem kraju, a tu BT-003RS pokazuje svoje vrline: savršeno je mirna i ima odličnu hvatljivost. Nasuprot tomu kod malo jačeg stiskanja prednjeg kraja i jačeg nagiba, te na jakim ulascima osjeti se proklizavanje prednjeg kraja, ali jako kontrolirano i nježno. S druge strane, pri ulascima u spore šikane gdje se ulazi malo pod kočnicom, blaži profil prednje gume nije nam zadavao nikakve probleme. Kod naglog prebacivanja u šikanama osjeti se prednji cestovni profil. Kod trkaće gume bi to bilo izvedeno konkretnije, motor bi se naglo prebacivao s desnog koljena na lijevo, ovako je to izvedivo malo tromije, ali mirnije. U nekim zavojima, zbog kočenja dok je motor još lagano nagnut lijevo, bojali smo se da će prednja guma početi proklizavati, no to nam se niti jednom nije desilo. Tu je dolazila do izražaja jaka karkasa prenesena iz trkaće gume, jer je guma i na kočenju s neispravljenim motorom zadržavala svoj pravac.

Stražnja guma je namijenjena za cestovnu upotrebu, a njen profil - iako dozvoljava čisto pristojno naginjanje - ne dozvoljava otvaranje u samom zavoju. Kada se motor podigne iz maksimalnog nagiba i kada dođe na puni bočni profil gume, gas se otvara jako i guma drži savršeno. No, na svakoj stazi sa gumom treba biti konkretan, ući u zavoj, slomiti ga, lagano podići motor, kontrirati ga upravljačem, tijelo spustiti u zavoj i otvarati gas. Na tom ranom otvaranju zadnja je guma najviše znala puštati - ponovo zbog svog cestovnog oblika i zbog svoje manje gazne površine u jakim nagibima. Ali, nevjerojatno je koliko malo treba podignuti motor da bi guma dobila puni grip. Pri ulasku u ciljnu ravninu gdje se gas jako otvara s cestovnom je gumom bolje prije ulaska u ciljnu prebaciti u 3. brzinu, jer je motor puno mirniji i proklizavanje puno manje. No, u tih nekoliko navrata kada je stražnji kraj znao zaplivati zbog preranog otvaranja, svaki puta se odmah smirio, a kada smo stalno primjenjivali tehniku guranja motora od sebe i dovođenja na punu gaznu površinu bočnog dijela gume, proklizavanja nije bilo koliko god otvarali gas. Naravno, govorimo o motorima od 1000 kubika, jer na 600 je sve to puno smirenije, otvaranja su mirnija i proklizavanja nema.

Precizna kontrola i kod proklizavanja

Kod ovih nas je guma oduševila mogućnost savršenog kontroliranja kako zadnjeg, tako i prednjeg kraja. U nekoliko navrata je bilo malo preoštrih ulazaka u zavoj, većinom zbog nepoznavanja staze i ulaska u nepregledni dio, a sve što je motor napravio je lagano plivanje prednjeg kraja.

Kod Bridgestoneove nove gume BT003-RS vrlo pohvalna je i radna temperatura. Guma drži odlično već na 50 stupnjeva, a ne popušta niti na 75, do koliko smo je 'dobili'. Ta je karakteristika i te kako bitna zbog cestovne vožnje. Naime, u cestovnoj upotrebi temperatura gume rijetko prelazi 60 stupnjeva, a kod BT003RS-a to nije niti potrebno. Možemo reći da je na stazi Almerija, u idealnim uvjetima, guma odradila 80-tak vrlo brzih krugova; radila je odlično, što znači da uz stabilnost i odličan grip ima i veliku trajnost. Za sve to je



STAZA ALMERIA U ŠPANIJSKOJ

Cetvrti put ovdje

Na ovu stazu vraćamo se već četvrti put, pa nam je dobo poznata. Prvi put smo ovdje testirali Dunlopove gume, pa prošle godine Ducati 848, a ove i Hondu CBR 600 i CBR 1000. Staza je dosta zahtjevna, ima puno sporih zavoja, jaku šikanu, nekoliko dugih zavoja, jedan dugi ravan dio i ciljnu ravninu koja završava kočenjem niz brijeg. Baš to penjanje i spuštanje čine Almeriu toliko interesantnom,

jer se na nekoliko mjesta zavoji uopće ne vide, već ih, kada se staza savlada, treba voziti napamet. Brzine su nam ovdje bile i do 275 km/h. Dakle, staza kao takva ima sve: kratke zavoje, relativno brze zavoje, duge i kratke pravce, a u konačnici i šikanu, koja je toliko zatvorena da su neki stali prije ulaska u nju. Uz to mnoštvo raznoraznih zavoja staza ima odličan asfalt - ni pregrub, niti prefin, tako da smo

za cjelodnevnu vožnju trebali svega dva seta guma po motoru. Moramo uzeti u obzir da se se vozilo cijeli dan. I kad su na pola dana promijenjene, gume su još izgledale dobro. Takva staza je odlična za kvalitetan test guma jer nam daje simulaciju gotovo svih zavoja kakve možemo očekivati na cesti. Nedostaju nam oni dugi brzi grobnički zavoji koje vozimo na velikim okretajima u 3. brzini, ali možda i bolje da ih nema, jer ipak nismo na grobničkom asfaltu i nismo na testu trkaćih guma. ■

zaslužna 3LC tehnologija, koja se na ovom proizvodu pokazala odličnom.

BT-003RS se smjestila odmah do čistih trkaćih guma. Više gripa i sportskija vožnja od BT-016 stavila je RS rame uz rame sa Dunlopovim RR-om, Metzelerovim Rennsportom, novom Michelinovom Power One i Pirellijevom Supercorsom. Sve su to

gume namijenjene izuzetno sportskoj i agresivnoj vožnji po cesti te uživanju na stazi. Da napomenemo, to nisu trkaće gume, s njima se može lijepo voziti po stazi, no za utrke, za mjerenje vremena i slično morat ćete si nabaviti neku od trkaćih guma kao što je BT-003, koju Bridgestone ima u svojoj ponudi. ■



Kod agresivne vožnje može doći do proklizavanja, ali se ona lako kontroliraju

