

usporedni test

SUPERSPORT 600

- HONDA CBR 600 RR
- KAWASAKI ZX 6-R
- SUZUKI GSX-R 600
- YAMAHA YZF R6

Već tri godine u nizu Yamaha R6 je neprikosnovena vladarica klase Supersport 600, što dovoljno govori o njezinoj kvaliteti uzmu li se u obzir vrlo izjednačene performanse svih njezinih suparnika. Ove joj godine najveća prijetnja dolazi u obliku potpuno novog Kawasaki ZX-6R, dok se Suzuki oslanja na prošlogodišnji model svoga GSX-R-a 600. Od Honde smo očekivali veći napredak, no umjesto toga dobili smo tek neznatne kozmetičke promjene i deset kilograma težu CBR-ku s ABS kočnicama



Bojino polje

Opet je došlo vrijeme za naš već tradicionalni usporedni test klase Supersport 600, koja je oduvijek imala posebno mjesto u našim srcima. Iako nam kod sportskih motocikala svima puno više imponiraju impresivni predstavnici klase 1000, koji svojim performansama i brutalnom snagom ostavljaju bez daha, daleko od toga da manje 'šestice' nemaju svojih draži. Imaju ih u nekim slučajevima i puno više od svoje razuzdane starije braće, a sve njihove prednosti leže u gotovo nevjerojatnoj okretnosti i sposobnosti da režu zavoje precizno poput skalpela, dok se istodobno kazaljke njihovih obrtomjera nezadrživo penju put nebeskih visina i ispunjavaju nas adrenalinom i uzbuđenjem koje se teško može opisati riječima. Performanse motocikala u ovoj klasi već su tra-

dicionalno vrlo bliske i unatrag nekoliko godina doista samo nijanse odlučuju tko je pobjednik, a tko poraženi u njihovim međusobnim sučeljavanjima. Ipak, u protekle tri godine uvijek bi - nakon što se slegne prašina - pobjednica u ovom sučeljavanju bila Yamaha YZF R6, što zapravo i ne čudi s obzirom na njezinu beskompromisnu natjecateljsku prirodu. 2009. je druga godina njezinog evolucijskog ciklusa, što znači da se na našem testu našla nepromijenjena i pred njom je težak zadatak obrane naslova najboljeg motocikla u ovoj klasi. Njezino Veličanstvo Yamaha već se navikla odlaziti okrunjena s borilišta, no pitamo se je li se nakon toliko godina na vrhu ulijenila na svojim lovorikama i može li joj ta slava napokon doći glave. Najveća opasnost ne prijeti joj od Suzukija GSX-R 600, koji se prošle godine pokazao kao motocikl koji nudi najviše kompro-

misa i udobnosti, namećući se tako kao izvrstan izbor za one koji će ga više koristiti u cestovnoj vožnji, a možda manje na natjecateljskoj stazi. Suzukiju nimalo ne pomaže ni činjenica da je, kao i Yamaha, u drugoj godini svog proizvodnog ciklusa. Pitanje je može li našoj kraljici dostojan izazov ponuditi i Honda CBR 600 RR, koja u 2009. ulazi kao novi model, iako se zapravo radi o tek neznatno kozmetički osvježenom motociklu kakav se na tržištu nalazi još od 2007. godine. Vizualno su - osim, naravno, novih grafika - primjetne samo nove bočne oplate, koje sada pogonski agregat u potpunosti skrivaju od pogleda znatiželjnika. Na mehaničkom planu možemo izvijestiti samo o neznatno osnaženom agregatu u srednjim okretajima, što samo po sebi ne bi bilo vrijedno spomena da se za 2009. ne nudi i verzija opremljena C-ABS sustavom kočenja, koji

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **BORIS PUŠČENIK, MARKO GUZINA**



Grobnik



Yamahina agregat mora biti u visokim okretajima da bi na cesti bio na čelu ove probrane kolone



je prvi takav u svijetu razvijen za jedan sportski motocikl. Novu CBR-ku je moguće kupiti i bez C-ABS sustava, ali nas je doista zanimalo kako će se jedan tako opremljen motocikl nositi s konkurencijom. Uostalom, budući da Honda u klasi 600 po snazi ionako kaska za konkurencijom, zanimalo nas je može li to nadoknaditi na drugim mjestima, poglavito na kočenju. No ako izuzmemo ABS, koji je pravi novitet za jedan sportski motocikl, nova Honda i nije tako nova, a kako na prošlogodišnjem testu nije najbolje prošla, to zapravo znači da je ove godine za R6 najveća prijetnja novi Kawasaki ZX-6R. Za razliku od Hondi i Suzukija, Kawasaki je pravi beskompromisni sportaš, konstruiran samo **Instrument ploče su najpotpunije na Suzukiju i Kawasakiju, Yamahina je najmaštovitija, dok ona na Hondi nikako ne pristaje jednom sportskom motociklu**

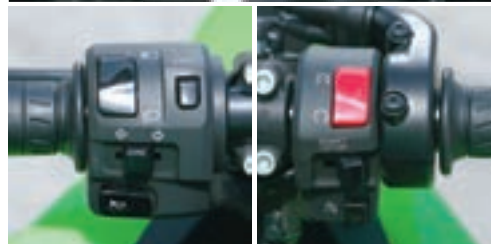
za jedno: postizanje vrhunskih performansi. S obzirom na to da osim njega još jedino Yamaha gaji takovu filozofiju, s pravom se nameće zaključak da će se ove godine najveća borba voditi između ova dva motocikla.

Pravila igre

U nastojanju da vam donesemo što bolji i ravnopravniji usporedni test, odlučili smo ga raditi sa čak šest vozača, čija ćemo mišljenja uvažavati ravnopravno kao i naša vlastita. Dakle, uz dva vozača iz redakcije Moto Pulsa motocikle su testirala i dva aktivna natjecatelja u PH. Jedan od njih je aktualni prvak Hrvatske u klasi Superstock 1000, Saša Kranjec, a još jedno mišljenje natjecatelja potražili smo i kod Davora Barukčića, koji se također natječe u PH, i to u klasi Superstock 600,

što ga možda čini i mjerodavnijim od Kranjeca za potrebe ovoga testa. No, natjecatelji motocikle vrlo često znaju ocjenjivati isključivo kroz prizmu utrka, što znači da donekle zanemaruju njihovu iskoristivost za obične vozače. Da izbjegnemo klopku donošenja konačne odluke isključivo na temelju prilagodljivosti ovih motocikala utrkama, na naš test smo pozvali i dva posve obična korisnika. Njihova imena su Mario Dujmović i Damir Avdić, a bili su nam zanimljivi budući da motocikle voze uglavnom po cesti, dok stazu posjećuju tek rekreativno i tu i tamo odvezu pokoju utрку na Motohappeningu.

Što se mjesta radnje tiče, za razliku od prošle godine, kada smo posjetili mađarski Pannoniaring, ove smo godine naš usporedni test klase 600 odlučili raditi na Grobniku. Naime, protekle smo



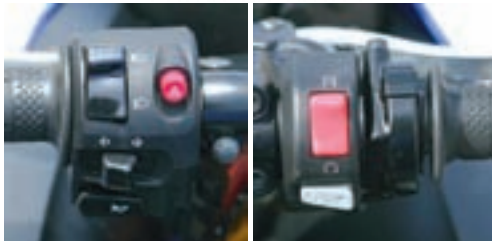


dvije godine ovu klasu testirali u Mađarskoj, na stazi koja je prilično zatvorena, s mnogo sporih zavoja i sa ciljnim pravcem koji ne dopušta preveliku konačnu brzinu. Stoga nas je ove godine zanimalo hoće li promjena staze imati utjecaj na ponašanje testnih motocikala u ekstremnim uvjetima. Jer za razliku od Pannoniaringa, Grobnik je daleko brži i doista omogućava našim šesticama disanje punim plućima.

Usprkos vrlo hladnom početku proljeća za potrebe testa uspjeli smo 'uhvatiti' jedan lijepi, sunčani dan s gotovo idealnim uvjetima za vožnju, bez vjetrova i s temperaturama koje su dosežale maksimalne vrijednosti od oko 15°C. Iako bi nam bilo puno draže da je temperatura zraka bila najmanje 20°C, svjesni smo da s obzirom na doba godine i nismo mogli očekivati više.



YAMAHA YZF R6



TEŽINA



Tko tu kome laže?

Poučeni višegodišnjim iskustvom svjesni smo da proizvođači često znaju izbaciti netočne podatke o stvarnim težinama svojih motocikala. Dosad su nam uvijek servirali težine bez tekućina, što je donekle objašnjavalo razlike između deklariranih i stvarnih težina motocikala sa svim pripadajućim tekućinama i spremnicima

goriva punima do vrha. No od ove godine svi su redom objavili težine sa svim tekućinama, tako da smo mogli točno provjeriti koliko se tvornički podaci razlikuju od naših izmjerenih.

U tablici vidimo da je ove godine najlakša Yamaha sa 192 kg, dok je Kawasaki sa svoja 194 kg tek nešto teži od nje. Suzuki je kao i

prošle godine sa svojih 200,5 kg najteži motocikl u klasi, no ove godine mu se opasno približila Honda, koju je C-ABS doveo do čak 200 kg sa svim tekućinama. Od najlakšeg je došla do najtežeg motocikla u klasi, a sve to s minimalnim izmjenama. Zanimljivo je da s podacima najmanje odstupa Kawasaki, koji deklarira težinu od 191 kg, dok je njegova stvarna težina tek tri kilograma veća. Svi ostali su puno 'optimističniji' u svojim tehničkim podacima. ■

Težina	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Deklarirana	194 kg	191 kg	194 kg	185 kg
Stvarna	200 kg	194 kg	200,5 kg	192 kg



Honda je ove godine pretrpjela tek neznatne kozmetičke preinake na bočnim oplatom

HONDA CBR 600 RR



Novi Ninja ZX-6R pravo je osvježenje u ovoj klasi i postavlja nove standarde koje drugi trebaju slijediti

KAWASAKI ZX-6R



GSX-R 600 nudi najbolji kompromis za vožnju stazom i cestom

SUZUKI GSX-R 600

Mada bi nam neki mogli zamjeriti da se u našim usporednim testovima sportskih motocikala pre-više oslanjamo na rezultate postignute na natjecateljskoj stazi, dok cestovnu upotrebu guramo u drugi plan, mišljenja smo da je potpuno ispravno sportske motocikle ocjenjivati u sportskom okruženju, a cestovne u cestovnom. Ipak, svjesni činjenice da popriličan broj njih za svoga životnog vijeka neće zatutnjati grobničkom ljepoticom ili bilo kojom drugom stazom iz naše bliže ili dalje okolice, dovoljnu količinu naše pozornosti dužni smo pokloniti i cestovnoj vožnji. Stoga smo, osim na Grobniku, dio testa obavili i na prometnicama Lijepe Naše, dijelom u neposrednoj okolini naše staze, a dijelom i po Zagrebačkoj županiji, sve do Pokupskog.

Za potrebe testa opremili smo naše motocikle natjecateljskim gumama Dunlop D211 GP, prema našim dosadašnjim iskustvima najboljim izborom za grubu grobnički asfalt. No s obzirom da Dunlop D211 GP ne proizvodi stražnju gumu u dimenzijama 180/55-17, što je uobičajena tvornička dimenzija za naše testne motocikle, bili smo primorani uzeti stražnje gume u dimenzijama 190/55-17. Dosada je ova guma bila rezervirana za sportske motocikle litarske klase, no Dunlop je njima namijenio novu dimenziju stražnje gume - 200/55-17, što znači da nama nije preostalo drugo nego uzeti manju dimenziju. Moramo reći da nismo požalili zbog tog izbora, budući da su nam na Grobniku te gume jamčile zavidno dobru hvatljivost u punom nagibu. Nadalje, prednost Dunloповih natjecateljskih guma nije samo u velikoj hvatljivosti, već i činjenica da one zbog svoje konstrukcije vrlo dobro podnose grubu konfiguraciju grobničkog asfalta i zbog toga se troše znatno manje od konkurentnih proizvoda.

Da bi uvid u performanse naših testnih motocikala bio što točniji, na Grobniku smo potražili pomoć krono službe i na sve smo montirali transpondere, kako naše ocjenjivanje ne bi bilo subjektivno, već zasnovano na prolaznim vremenima ostvarenim na stazi. Pobjednik neće biti ukupno najbrži motocikl, već onaj koji ostvari najbolje prosječno vrijeme nakon vožnje svih šest testnih vozača. Nadalje, svim motociklima izmjerili težinu s punim spremnicima goriva, a mjerni stol tvrtke Grigić Motori poslužio nam je, kao i mnogo

Yamaha R6 godinama je bila neprikosnovena vladarica klase 600, no ove godine joj je Kawasaki dostojan protivnik



YAMAHA YZF R6

Za zavojite dionice 'šestice' su najbolji izbor zbog sjajnog omjera raspoložive snage i reaktivne ciklistike

puta dosada, za precizno mjerenje snage. I za kraj smo svima izmjerili i potrošnju goriva na stazi, gdje je ona maksimalna, dok su na cesti ovi motocikli znatno štedljiviji.

Dakle, sve je spremno za detaljno seciranje naša četiri testna primjerka, no prije nego što se prepustimo užicima vožnje, red je da vas podrobije upoznamo s njima.

Sličnosti i razlike

Sva četiri testna motocikla imaju vlastiti karakter i iako su po performansama vrlo bliski, razlike među njima su primjetne, kako u fizičkom izgledu, tako i u samoj vožnji. Prije nego što počnemo govoriti o razlikama, nabrojat ćemo njihove sličnosti. Kao prvo tu nam se nameće izbor pogonskog agregata, koji je kod svih motocikala redni četverocilindraš. Za razliku od svoje litarske braće,

kod koje u ovom segmentu možemo naći manje ili veće razlike, svaka od naših 'šestica' ima redni četverocilindrični agregat sa četiri ventila po cilindru, a zapremina im je svima točno 599 kubičnih centimetara, baš kao i vrijednosti provrta i hoda od 67 x 42,5 mm. Nadalje, svi imaju po dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem i četiri ventila po cilindru, svi su hladeni tekućinom, a naravno da imaju i elektronsko ubrizgavanje goriva. Čovjek bi pomislio da zbog tih gotovo identičnih vrijednosti i snagu razvijaju na isti način, no stvari ipak nisu tako jednostavne. Naime, ako zavirimo malo dublje u njihove tehničke podatke, vidjet ćemo da razlike među njima ipak postoje. Tako, primjerice, Honda ima najmanji omjer kompresije, koji u njezinom slučaju iznosi 12,2:1. Suzuki je po tom pitanju malo bolji i kod njega ta vrijednost iznosi 12,8:1. Za razliku od njih, Yamaha i Kawasaki ovdje poka-

zuju najviše natjecateljskih gena, pa tako kod R6 nalazimo omjer kompresije od 13,1:1, dok je ZX-6R sa svojih 13,3:1 otišao još jedan korak dalje. Yamaha je u potrazi za konjskim snagama otišla nešto dalje od konkurencije i koristi se elektronski reguliranim varijabilnim usisima, no od ove godine i Kawasaki koristi slično rješenje. Doduše, u njegovom slučaju to nije sofisticirana Yamahina regulacija, već su se u Akashiju novom Ninji odlučili podariti fiksne usisne tunele, no s dvostrukim usmjerivačima zraka, dužim i kraćim. Prema tvorničkim podacima, to znači da su i Yamaha i Kawasaki otišli korak dalje od konkurencije i na ovom testu imaju najveću deklariranu snagu. S prisilnim upuhivanjem zraka R6 razvija 135 KS pri rekordno visokih 14.500 okr/min, a ZX6-R ju prati u stopu sa 134 KS, no pri nešto nižih 14.000 okr/min. Petsto okretaja niže našao se Suzuki sa



GUME

Na granici izdržljivosti

Na Grobniku doista nismo mazi-li naše ljubimce, no oni su to naše maltretiranje poprilično dobro podnijeli, ne pokazujući ni nakon cjelodnevnog jurnjave apsolutno nikakve znake umora. No za razliku od njih, njihova obuća je izvukla deblji kraj. Dunlopove gume GP D211 s pravom slove

kao najbolji izbor za grobnički asfalt, no ni one nisu svemoguća. Ipak, s obzirom da su sva četiri testna motocikla napravila jednaki broj kilometara na stazi, zanimljivo je da su gume najlošije prošle na Suzukiju i na Kawasakiju, koji su u potpunosti 'pojeli' sve uto-re na lijevoj strani. Za razliku od

njih, Yamaha i Honda i na kraju dana još uvijek su imale 'mesa' na svojim gumama i s njima smo mogli napraviti još popriličan broj kilometara. Što se prednjih guma tiče, njima ni cjelodnevno maltretiranje na Grobniku nije moglo naškoditi: na sva četiri motocikla bile su kao nove. ■





Grobnik je uvijek idealan poligon za ispitivanje granica i jasno pokazuje sve prednosti i nedostatke naših testnih motocikala

POSTIGNUTA VREMENA NA STAZI

U lovu na tisućinke

Za potrebe našega testa ovaj smo put potražili usluge krono službe, kako bismo vam mogli donijeti prolazna vremena koja smo na ovim motociklima ostvarili na Grobniku. Kao što se vidi iz priložene tablice, rezultati koje smo postigli prilično su šareni. Iako je apsolutno najbolje vrijeme na testu ostvareno na Suzukiju,

nakon uzimanja prosjeka vremena svih šest testnih vozača Suzuki je na kraju bio najsporiji i našao se iza Honde. Na vrh poretka sasvim očekivano izbija Kawasaki, no sa samo četiri tisućinke prednosti pred Yamahom. Zanimljivo je da su različitim vozačima odgovarali različiti motocikli. Dvojica testnih vozača svoje su najbolje vrijeme

ostvarili na Kawasakiju, dvojica na Yamahi, a Honda i Suzuki bili su najbrži u rukama po jednoga vozača. Ako pak pogledamo najsporija ostvarena vremena, trojica vozača bila su najsporija na Hondi, a po jedan na Suzukiju, Yamahi i Kawasakiju. Zaključak? Nije sve tako jednostavno. Različitim vozačima odgovaraju različiti motocikli, a u ovoj klasi su po performansama svi vrlo bliski. Svjesni smo da je konačni poredak mogao biti bitno drukčiji da smo se poigrali s postavkama ovjesa, no činjenica je da bi bilo teško uskladiti ovjes za svu šestoricu vozača, tako da smo naše motocikle ostavili u potpuno serijskom stanju, smatrajući da je to najpravedniji postupak. ■

	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Vozač 1	1:41.763	1:40.378	1:40.282	1:40.870
Vozač 2	1:41.280	1:42.037	1:45.695	1:41.458
Vozač 3	1:45.935	1:43.237	1:43.884	1:43.716
Vozač 4	1:45.983	1:41.822	1:43.642	1:41.493
Vozač 5	1:50.338	1:49.163	1:51.284	1:51.574
Vozač 6	1:46.338	1:48.442	1:47.774	1:45.990
Prosječno vrijeme	1:45.273	1:44.180	1:46.426	1:44.184



Najviše udobnosti nudi Suzuki, dok je Yamahina ergonomija nekima predstavljala problem i na stazi, a o cesti da i ne govorimo

svojih 125 KS, a na istom broju okretaja svoju najveću snagu razvija i Honda, no u njezinom slučaju je to mršavih 120 KS. S okretnim momentom je slika malo drukčija, pa tako tu prednjači Suzuki sa svojih 72 Nm pri 11,500 okr/min, Yamaha je odmah uz njegovo rame sa 69,1 Nm pri okruglih 11,000 okr/min, a Kawasaki svojih 66,7 Nm razvija na 11,800 okr/min. Honda je opet najslabija sa 66 Nm, no njezina je prednost u tome što najveći okretni moment razvija na samo 10.000 okr/min, što je najniža vrijednost u ovoj klasi.

Iako ove vrijednosti treba uzeti s određenom rezervom, budući da tvornice često znaju izbaci 'optimistične podatke', ipak otprilike možemo dobiti dojam o performansama naših motocikala. Sve u svemu, dok su Yamaha i Kawasaki rame uz rame, za Suzukija ni u kojem slučaju ne možemo tvrditi da previše zaostaje, dok nam je u Hondinom slučaju već sada jasno da je pred njom prilično težak zadatak.

Taj zadatak je još teži ako Hondinoj ukupnoj težini pribrojimo 10 kilograma, koliko joj dodaje ABS. To znači da joj je sada tvornička deklarirana težina čak 194 kilograma sa svim tekućinama. Kawasaki je pak ove godine bio na kuri mršavljenja, a budući da i on sada dolazi s težinom izraženom sa svim tekućinama, možemo ustvrditi da je sa svojih 191 kg uspješno pobijedio Hondu i na tom polju. Suzuki je sa 196 kilograma i službeno najteži motocikl na testu, dok je Yamaha najlakša sa svojih 185 kg. Lani je taj laskavi naslov pripao Hondi, no ove je godine ABS učinio svoje. Ipak, ove podatke treba uzeti s rezervom, budući da je opće poznata stvar da svaki Cigo svoga konja hvali. Stoga u posebnom okviru možete pročitati rezultate naših mjerenja i vidjeti stvarne težine motocikala.

Kočione grupe klase 600 Supersport ne nude drastična odstupanja, osim u slučaju Honde, koja sa svojim 'pametnim' ABS-om otvara nove obzore i daje nam do znanja da će za koju godinu elektronska pomagala biti sastavni dio opreme svakog sportskog motocikla. Njezin ABS djeluje na dva diska promjera 310 mm, a čini to preko radijalnih klijesta s četiri klipića, dok je za stražnji kotač zadužen jedan disk promjera 220 mm s klijestima u koja je smješten jedan

Suzuki i Yamaha oduvijek imaju ispušni sustav izveden sa strane, a od ove im se godine pridružio i Kawasaki, dok je Honda ostala vjerna svojem rješenju ispušnog sustava ispod sjedala



klipić. Isto rješenje za zadnju kočnicu (osim ABS-a, naravno) koriste i Kawasaki i Suzuki, dok Yamaha ovdje odudara s jednim diskom nešto manjeg promjera od 210 mm. Prednji kočioni sustave na Yamahi i Suzukiju čine dvostruki diskovi promjera 310 mm i radijalna kliješta, dok Kawasaki već tradicionalno u tom segmentu ima puno povjerenje u sada već klasične valovite diskove promjera 300 mm i radijalna kliješta. Naravno da same dimenzije diskova ne znače previše kada govorimo o kočnicama, no ovdje ih navodimo samo kao generalnu usporedbu, dok

smo njihovo stvarno djelovanje i učinkovitost provjerili na stazi i cesti. Međuosovinski razmak na Kawasakiju i Suzukiju je najveći i iznosi 1.400 mm, Yamahin je 1.380 mm, dok je Honda ovdje najkraća sa svojih 1.375 mm.

Za prednji ovjes sva četiri motocikla koriste upside-down vilice promjera 41 mm, a hod je svima 120 mm, osim Yamahi, kod koje ova vrijednost iznosi 115 mm. No, ovdje Kawasaki unosi svježinu u klasu sa svojom BPF Showa vilicom, čija je velika prednost u tome što zbog konstrukcije unutarnjih komponenti koristi klip gotovo dvostruko većeg

promjera, a to omogućava ulju unutar vilice da djeluje na znatno veću površinu te tako osigurava uglađeniji rad i veću stabilnost. Kod stražnjeg monoamortizera na ovim motociklima vlada veće šarenilo, što znači da jedino Suzuki i Honda njegov hod imaju postavljen na 130 mm, Kawasakijev je 134 mm, a Yamahin samo 120.

I to bi manje-više bilo sve vezano uz bitne tehničke podatke, a ukoliko vas zanima neka pojedinačnost koju nismo naveli u ovom dijelu teksta, uvjereni smo da ćete je pronaći u našoj tablici s tehničkim podacima.

Hondina najveća prednost je agilnost, no ništa ne može nadomjestiti kronični nedostatak snage



Nakon što smo se temeljito upoznali sa svim tehničkim pojedinostima testnih motocikala, na red je došao najljepši dio testa - vožnja. A vozili smo ih cijeli dan na Grobniku, bez prestanka se izmjenjujući na njima. Gasili smo ih samo kada je došlo vrijeme da ih odvedemo na benzinsku crpku i napunimo njihove spremnike gorivom. Nakon temeljitog ispitivanja njihovih prednosti i nedostataka na stazi te malo oštrije cestovne vožnje, spremni smo vam otkriti njihov konačni poredak.

4. MJESTO HONDA CBR 600 RR
Razumno rješenje

Honda CBR 600 RR svojedobno je svojim iznimno kompaktnim gabaritima unijela nove standarde u ovu klasu. Motocikl je izuzetno malih dimenzija, što mnogi smatraju njegovom prednošću, no isto tako će dosta vozača krupnije fizionomije za nju reći da im je barem za jedan broj premala. Od predstavljanja ovoga modela 2007. godine njezine dimenzije nisu bile jedino što je minijaturno na ovom motociklu. Velika Hondina prednost pred konkurencijom dosada je bila i njezina rekordno mala težina. Ipak, ove se godine ta prednost izgubila ugradnjom C-ABS-a, koji je CBR-ki dodao desetak kilograma na ukupnu masu. Sada ćete vjerojatno pomisliti, 'Da, ali zato sofisticirani ABS sve što je izgubljeno na pravcima vraća na kočenje.' Bili smo skloni složiti se s vama dok nismo isprobali CBR-ku na stazi, no moramo priznati da smo na kraju ostali malo razočarani. Naime, od silnog sofisticiranog i sportskoj vožnji prilagođenog ABS-a jedino što nam se na Grobniku svidjelo je ponašanje motocikla na kočenju, ali ne u svim zavojima. C-ABS raspoređuje snagu kočenja na prednje i stražnju kočnicu, što znači da Hondin ovjes pred zavoj propada relativno ravnomjerno. I dok je ta osobina svakako dobrodošla pred Zagrebačkim zavojem ili na ulasku u Jedinicu, na drugim mjestima, kao što je to primjerice kočenje pred Lakat, voljeli bismo moći malo manje opteretiti stražnju kočnicu, kako nam Honda ne bi širila putanju. Ovakvo možemo izvijestiti da je ABS dobro rješenje za ljude koji tek otkrivaju čari sportske vožnje, ali nismo uvjereni da će se mnogi iskusni trkači odlučiti za njega. Ako ni zbog čega drugoga, onda zbog činjenice da, koliko god nas u Hondi uvjeravali u suprotno, ako do blokiranja kotača dođe, ABS će ipak produžiti put kočenja, a to će doista iskusnim vozačima više smetati nego koristiti. A zasigurno će im smetati i dodatnih deset kilograma, koliko Hondin C-ABS dodaje na ukupnu težinu motocikla. Jer CBR je ionako najslabiji motocikl na testu, što znači da se na njemu svaki kilogram osjeti više nego na drugima. Na brznoj stazi kao što je Grobnik njezin povoljan okretni moment ne dolazi do izražaja,

Specifična prednja BPF vilica na Kawasakiju oduševila nas je svojim radom. Kawasaki je i u tom segmentu napravio značajan korak naprijed



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



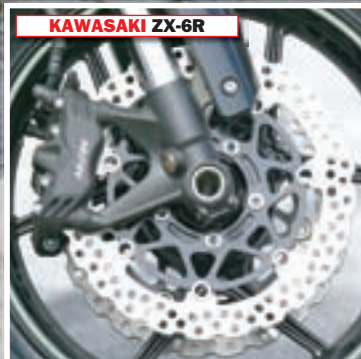
YAMAHA YZF R6



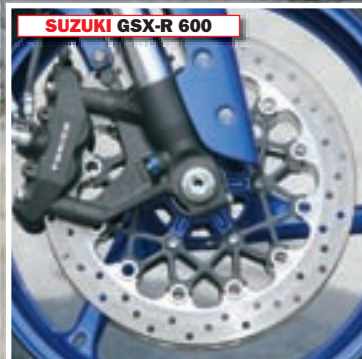
Prednji kočioni sustavi rade besprijekorno, no Honda ovdje ima i dodatnu pomoć C-ABS-a



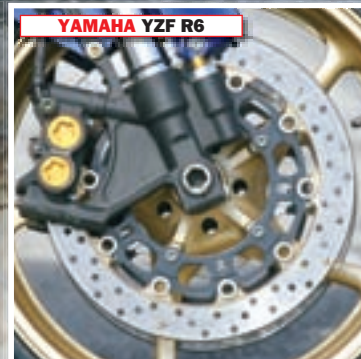
HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R6

CIJENA

Stvar za razmišljanje

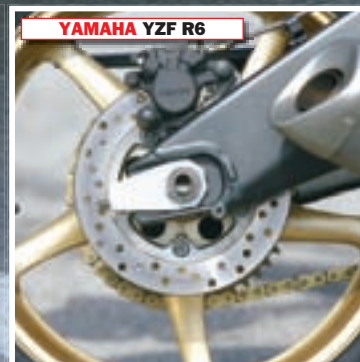
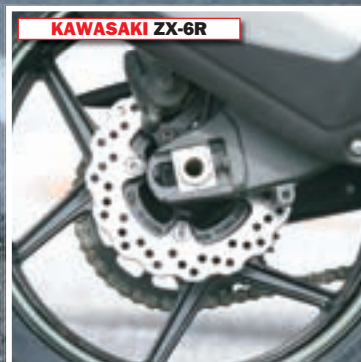
Već se duže vrijeme pitamo po kojoj se čarobnoj formuli formiraju cijene na našem tržištu, budući da su u većini susjednih zemalja razlike između pojedinih modela znatno manje nego u Hrvatskoj. No, kako vrijeme ide, a nas sve polako ali sigurno zahvaća globalna kriza, stvari se i u ovom segmentu mijenjaju, nažalost, ne nužno nabolje. Tako je sada Suzuki GSX-R 600 daleko najskuplji motocikl od testirane četvorke i za njega ćete, vjerovali ili ne, morati izdvojiti čak 99.145 kuna. Srećom, ovaj se model nije mijenjao od prošle godine, što znači da uvoznici još

uvijek na zalihama imaju dovoljnu količinu starih, prošlogodišnjih modela. I zato, ukoliko vam nove boje nisu presudna stvar u životu, naša vam je topla preporuka da se pokušate domoći staroga modela za 'samo' 80.810 kn (i mi smo učinili istu stvar za potrebe našeg testa). Yamaha YZF R6 ove godine također dolazi samo s izmijenjenim grafikama, a cijena je - srećom - prošlogodišnja. Lani nam se 89.900 kn činilo previše, no u svjetlu današnjih divljanja cijena možda bismo trebali biti sretni što R6 nije otišla na više od 100.000 kuna. Najveća nepozna-

nica je Honda, koja se trenutno u Hrvatskoj još uvijek ne može nabaviti, pa smo mi po naš testni primjerak morali potegnuti preko granice Lijepe Naše. Čim doznamo cijenu za novi CBR 600, rado ćemo je objaviti u Moto Pulsu, no za sada vam nažalost nismo u stanju dati taj podatak. Na kraju se Kawasaki definitivno pokazuje kao najbolji izbor. Osim što nam se po svemu najviše svidio na testu, u prilog mu itekako ide i cijena od samo 80.560 kuna. S obzirom na ovakvo stanje na tržištu, našim bi prometnicama ove godine mogla dominirati zelena boja. ■



Stražnji diskovi imaju promjer 220 mm na svim motociklima, osim na Yamahi, koja koristi disk promjera 210 mm



Suzukijska stabilnost u nagibu je uzorna, no malo je nemiran na ispucavanjima iz zavoja



POTROŠNJA

Neutaživa žed

Jurnjava stazom na ovim natjecateljski nastrojenim motociklima zna predstavljati ozbiljan napad na džep, osobito ako uzmemo u obzir današnje cijene goriva. Istina, one su nešto manje

nego lani, ali još uvijek nisu zanezarive. Stoga, ako vam je važna svaka kuna, a vjerujemo da jest, znajte da ćete s Kawasakiem na stazi potrošiti najviše - 12,2 litara na prijenjenih sto kilometara. On

u ovom segmentu jedini odskaače od svoje konkurencije, koja je tu slična kao jaje jajetu s potrošnjom od oko 10 litara na sto kilometara. Na cesti odskaače Honda, ali za razliku od Kawasakijsa u znatno pozitivnijem smislu. Sa svojih 7,2 litara na sto kilometara bila je najmanje rastrošna, dok su Suzuki i Yamaha trošili isto - 7,8 litara. Kawasaki je i ovdje najrastrošniji, ali tek neznatno, s potrošenih ravno osam litara na sto kilometara. ■

budući da se svi zavoji prolaze s na visokom broju okretaja, kada je snaga vrlo bitna. A tu Honda djeluje prazno. Nema smisla tjerati je do 'crvenoga' koje počinje na 15.000 okretaja, jer motocikl samo urla, a zapravo se ne događa ništa. Umjesto toga je najbolje mijenjati stupnjeve prijenosa negdje između 13.5 i 14.000, kako bi okretni moment barem donekle došao do izražaja. No i uz to je Honda po performansama znatno iza svoje konkurencije. Drugi njezin veliki problem na stazi je taj što jedina nema kliznu spojku. To nam je u današnje vrijeme doista neshvatljivo. Više puta nam se dogodilo da na kočenju i brzom prebacivanju stupnjeva prijenosa u niže stražnji kotač

Potrošnja	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
Staza (l / 100 km)	10,2	12,2	10	10,1
Cesta (l / 100 km)	7,2	8	7,8	7,8



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600



YAMAHA YZF R6



počne nemirno poskakivati, dok to ni na jednom drugom motociklu nije bio slučaj. Dobre strane na stazi su joj i dalje velika agilnost, što na Grobniku osobito dolazi do izražaja u šikani, gdje svoj posao odraduje možda i najbolje od svih testnih motocikala. No, na svim drugim dijelovima staze ostatak ekipe je u prednosti.

Na cesti stvari za Hondu stoje malo bolje, ali još uvijek ne nudi sve što bi čovjek mogao očekivati od nje. Istina, elektronski amortizer upravljača radi besprijekorno i CBR je izuzetno stabilan, a istodobno i njegov mekani ovjes ima znatno više smisla, nudeći najveću udobnost u klasi, no Hondi ipak nedostaje malo više sportskoga duha. Ali s obzirom na to da zasad jedina u klasi ima mjerač količine goriva u spremniku, vjerujemo da su njezini konstruktori i stvorili s cestovnom primjenom u planu.

Znamo da je Honda pripremljena za utrke izuzetno konkurentan motocikl, no u serijskoj izvedbi konkurencija nudi znatno više. Ipak, možemo reći da je svakako najpitomiji motocikl u ovoj klasi, te je svakako preporučamo početnicima.

3. MJESTO SUZUKI GSX-R 600 Od svega pomalo

Suzuki GSX-R 600 zapravo je najkompletniji motocikl u klasi. Što se njegove opreme tiče, nema čega nema. Klizna spojka je, naravno, tu, elektronski amortizer upravljača također. Posjeduje čak i tri mape rada motora po uzoru na svoga starijeg brata, GSX-R 1000. Iako, ako nas pitate, motocikli klase 600 dovoljno su pitomi na otvaranju gasa da im to doista nije potrebno. Ali nema veze, tko voli, nek' izvoli. Tu je i indikator odabranog stupnja prijenosa, stvar koja je doista korisna na jednom sportskom motociklu i za koju se nadamo da će

jednoga dana postati obvezna oprema u ovoj klasi. Možda nećemo morati dugo čekati, jer budući da je i novi Kawasaki od ove godine opremljen istim indikatorom, vjerujemo da će i ostali proizvođači vrlo brzo slijediti Suzukijev primjer. GSX-R-u je zapravo vrlo teško naći konkretan nedostatak i da ovo nije usporedni test, na njemu bi bilo malo toga što nam se ne bi svidjelo. Počevši od njegovih agresivnih linija potpomognutih atraktivnim grafikama, koje jasno govore o njegovom natjecateljskom nasljeđu, pa sve do položaja vozača, koji je jednako dobar za agresivnu koliko i za opuštenu vožnju. Sjedalo je postavljeno nisko, što odgovara vozačima nižeg rasta, a istodobno je motocikl dovoljno prostran da se ni visoki vozači na njemu ne osjećaju skućeno, dok su ručice upravljača ipak malo previše zatvorene. Ploča s instrumentima također je izuzetno pregledna i omogućava vrlo brzu vožnju bez odvratanja pozornosti, što je uvijek veliki plus na sportskim motociklima. U samoj vožnji Suzukijeva neutralnost i stabilnost u zavojima su bez premca. No, negativna strana te karakterne crte je da GSX-R u zavoj ulazi sporije od konkurencije. Ne bi škodilo malo poraditi ni na postavkama ovjesa, budući da su u serijskoj izvedbi više orijentirani na cestovnu vožnju nego na jurnjavu natjecateljskom stazom. Na samom kočenju to ne predstavlja osobit problem, no pri snažnim otvaranjima na izlascima iz zavoja stražnji kraj je sklon 'miješanju' (koje, doduše, za sobom ne povlači apsolutno nikakve negativne posljedice, no osjećaj koji se javlja kod vozača nije osobito ugodan). Važno je samo pomiriti se s činjenicom da Suzuki mora odraditi svoj 'ples' i onda je sve u redu. Zanimljivo je da



Minijaturne dimenzije čine Hondu problematičnom za visoke vozače



veliku zamjerku upućujemo predugačkom završnom prijenosu, pogodnom za cestovnu vožnju, gdje zasigurno utječe na povoljniju potrošnju goriva, ali potpuno neadekvatnom za stazu. Naime, na Grobniku jedino na ovom motociklu na ciljnoj ravnini nikada nismo ubacivali u šestu brzinu.

Na cesti je Suzuki motocikl koji je po svim karakteristikama najbližiji Hondi, no ipak mu dajemo blagu prednost jer djeluje kao potpuniji paket. Kao što smo već rekli, ergonomija mu je prilagođena

podjednako dobro i niskim i visokim vozačima, a raspoložive snage u svakom trenutku ima dovoljno. Stabilnost je na cesti puno traženija roba nego na stazi, tako da se i u tom pogledu snalazi bolje od CBR-a, a njegov kočioni sustav dovoljno dobro radi i bez ABS-a. Ukratko, ovaj svestrani borac pomalo neočekivano se ove godine našao ispred CBR-a, za kojega smo ustanovili da mu je ABS više nedostatak nego pomoć. Taj sustav još uvijek nije dovoljno savršen da bi imao praktičnu primjenu na

sportskim motociklima, a velikih deset kilograma koliko teži previše su da bi Honda zadržala svoje dosadašnje treće mjesto. Možda se i jest pokazala bržom od Suzukija na stazi, ali zakazala je tamo gdje je trebala biti najjača - na cesti.

2. MJESTO YAMAHA YZF R6 Ovisnost o adrenalinu

Pune tri godine Yamaha je bila neprikosnovena gospodarica ove klase i nijedan od njezinih super-

U svemu dobar, ni u čemu najbolji. Suzukijeva vječna boljka



Yamaha se na stazi snalazi kao riba u vodi i malo joj je nedostajalo da i ove godine osvoji naslov



nika nije joj mogao prići ni blizu, no ta vremena su sada iza nas i kraljica je napokon izgubila svoj tron. Iako moramo napomenuti da je i ovaj put svoje prvo mjesto izgubila za dlaku, što dokazuje da i dalje predstavlja sam vrh ponude u ovoj klasi motocikala. Ergonomija joj je beskompromisna, s položajem sjedenja visoko na motociklu i upravljačem postavljenim vrlo nisko u odnosu na sjedalo. Izvrstan je za 'bacanje' motocikla po zavojima, no istodobno znači da ruke vozača moraju biti pri-

lično snažne da bi se iskoristila puna zaustavna snaga koju je Yamaha u stanju proizvesti. Ne treba posebno naglašavati da ovakav položaj najbrže umara vozače, pa ukoliko niste u dobroj tjelesnoj formi, R6 će vas najbrže od svih testiranih motocikala ostaviti bez daha.

Čim Yamahin motor proradi, prijeteće režanje iz ispušnog topa daje naslutiti da s njom nema šale. Sada nam je već jasno da su stvari poput udobnosti i iskoristivosti u svakodnevnoj upora-

bi za njezine konstruktore bile potpuno nebitne stavke u razvoju. Ne, ovo je motocikl koji nikada nije čuo za riječ 'kompromis' i jedina mu je zadaća pobijediti svoju konkurenciju na mjestu gdje je to prema Yamahinoj filozofiji jedino i bitno - na natjecateljskoj stazi. Potpomognut elektronskim pomagalima kao što su YCC-T i YCC-I ili u prijevodu elektronskim upravljanjem gasa i varijabilnih usisa, agregat se munjevito penje do maksimalnog broja okretaja, a to je u Yamahinom slučaju čak





Ukoliko nemate namjeru posjećivati natjecateljsku stazu, Suzuki je najrazumniji izbor

16.500. Još kad se uz nevjerojatno bučan serijski ispušni sustav uključi i buka iz usisa zraka, napad na sva osjetila vozača je toliko snažan da mu malo tko može odoljeti i voziti ga u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu. Od svih testiranih motocikala na ovome ćete najlakše zaraditi kaznu za prebrzu vožnju. Jednostavno vas tjera na kršenje svih pravila sigurne vožnje, a pritom istodobno ulijeva i neko čudno samopouzdanje i kao da vam neki glas u glavi govori: 'Ne boj se, bit će sve u redu. Slobodno otvori gas do kraja.' Naravno, za to nije

zaslužan samo zvuk iz agregata, već i kompletna Yamahina ciklistika, koja je izuzetno komunikativna i savršeno jasno prenosi vozaču sve informacije sa staze ili ceste. U nekim je slučajevima tih informacija čak i previše, što može uplašiti manje iskusne vozače, dok će ih znalci znati vrlo dobro primijeniti. R6 je sa svojih 1.385 mm međuosovinskog razmaka tek neznatno duža od Honde, što se manifestira njezinom velikom agilnošću u uzastopnim brzim zavojima. No, veliki minus joj je što se u tako agresivnoj vožnji vrlo lako uznemiri

ciklistika, a Yamaha jedina od testiranih motocikala ne dolazi opremljena amortizerom upravljača. Nadamo se da je to nedostatak koji će sljedeća generacija ispraviti. A nadamo se i da će Yamahina instrument ploča jednoga dana postati bogatija i za indikator odabranog stupnja prijenosa poput Suzukijeve i Kawasakijeve. Jer, ako je to potrebno ijednom motociklu u klasi Supersport 600, onda je to bez imalo sumnje Yamaha. Naime, njezin agregat radi savršeno na visokim okretajima, gdje je pun snage i čini nam se da bi se veselo vrtio i



HONDA CBR 600 RR



KAWASAKI ZX-6R



SUZUKI GSX-R 600

puno više od crvenim poljem označenih 16.500 okretaja da ga ne zaustavlja limitator. No, za R6 se ni u najluđim snovima ne bismo usudili reći da 'vuče iz podruma'. Ispod 10.000 okretaja Yamahin motor je potpuno prazan i neiskoristiv, a kada vozač otvori ručicu gasa, osim promjene zvuka jedno vrijeme kao da se ništa ne događa. Stoga, ne dao vam Bog da u ljutoj borbi za tisućinke na stazi ostanete u krivom stupnju prijenosa, jer ćete umjesto ostvarene prednosti od nekoliko tisućinki najvjerojatnije na kraju izgubiti i cijelu sekundu, ako ne i više. Yamaha je motocikl koji nudi puno, no isto tako od vozača za brzu vožnju traži potpunu predanost. Ako to nije definicija beskompromisnog motocikla, onda ne znamo što jest.

1. MJESTO KAWASAKI ZX-6R NINJA Novi kralj

Nakon pune tri godine Yamahine vladavine, napokon je na prvo mjesto opet zasjeo Kawasaki. Zadnji put je Kawasakijeva 'šestica' odnijela naslov davne 2005. godine, a i tada je bila potpomognuta agregatom zapremine 636 ccm, koji joj je davao nepravednu prednost nad konkurencijom. No, sada to više nije slučaj i novi Ninja poštuje sva pravila klase Supersport 600, tako da ovaj put bez ikakvih rezervi možemo konstatirati da zasluženo odnosi pobjedu. Inspiraciju za nastanak novog ZX-6R-a japanski su inženjeri bez sumnje našli u njegovom starijem bratu, Kawasakijevoj 'Desetki'. No, za razliku od njega, koji se nije pokazao kao pretjerano iskoristivo oružje u litarskoj klasi gdje je unatoč vrlo visokoj krajnjoj snazi bitku gubio na srednjim okretajima, novi Ninja ZX-6R u svojoj se klasi pokazao kao pun pogodak. Ergonomija je vrlo sportski nastrojena, a opet nije pretjerano naporna za vozača. Široki spremnik goriva pruža vrlo dobar oslonac za koljena u zavojima, a oslonci za noge nisu postavljeni previše visoko, tako da vozač u svakom trenutku ima dovoljno mjesta na motociklu. Nakon pritiska na tipku elektropokretača Kawasaki se javlja prilično pitomim zvukom, no stvari se iz korijena mijenjaju s porastom broja okretaja, kada se agregat javlja karakteristično



Kawasaki je s lakoćom progutao sve što smo stavili pred njega i s pravom ove godine odnosi naslov



YAMAHA YZF R6

Svi dosadašnji pobjednici

Došao je i taj dan. Yamaha R6 napokon je morala prepuštiti svoje prijestolje, iako se za njega držala noktima i zubima sve do zadnjega trenu. Na kraju je svoju trogodišnju vladavinu ipak završila dostojanstveno i borbeno kao uvijek. Ali nema sumnje tko je novi gospodar klase Supersport 600: to je novi Kawasaki ZX-6R. Iako mu ovo nije prvi put da je pobijedio, zadnji put se to dogodilo davne 2005. godine. ■

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

2008.

(Svi na gumama Metzeler Racetek)

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

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

IZJAVE VOZAČA SAŠA KRANJEC

AKTUALNI PRVAK HRVATSKE, KLASA SUPERSTOCK 1000

KAWASAKI ZX-6R Pravo ovogodišnje iznenađenje. Motor za 600 kubika ima strašno puno snage na svim radnim okretajima. Iz zavoja se vrlo solidno ispucava i na pravcu dobro nabire okretaje. U odnosu na Yamahu R6 fali mu ono razvrtavanje na zadnjih 2-3000 okretaja, pa možda malo gubi ono dobiveno na ispucavanju, ali motor se vozi puno ugodnije. Novi prednji ovjes funkcionira fenomenalno. Na vremenima 1:40 koliko sam radio sa tim motorom po Grobniku od prvog do zadnjeg kruga je ovjes bio ujednačen. Mislio sam da će nakon 10-tak krugova popustiti, no on je radio kao u prvom. Kočnice su detalj koji me stvarno impresionirao. Makar inače vozim klasu 1000 i tada su mi kočnja dosta ranija, kočenje na novoj Kawi se stvarno može izvoditi vrlo kasno jer i na agresivnijim naglijim kočenjima zbog stvarno savršenog ovjesa motor ide kao po špagi. Za mene definitivni pobjednik ovog testa.

YAMAHA R6 Dobro nam poznata Yamaha ove godine nije mogla podbaciti. Ipak se radi o modelu koji smo svi vozili već prije pa otprilike znamo kakva je. Malo troma na nižim okretajima, Yamaha ne dozvoljava ispucavanje iz zavoja u krivom stupnju prijenosa. Ona mora stalno biti napeta, mora se stalno držati iznad 10.000 okretaja i tada je neuhvatljiva. Jedino je ponekad teško pronaći prave okretaje, pa je na dosta zavoja ostala u nižim okretajima, gdje nema snage. Upravo zbog toga su mi vremena bila

za sekundu sporija nego na Kawasakiju. Vjerujem da bih nakon dan-dva navike na 600 ccm-a, pogotovo Yamahinih, vrlo brzo uhvatio pravi ritam. Čini mi se da bi se sve ubrzalo s izmjenom sekundarnog prijenosa. Prednji lančanik s jednim zubom manje i već bi bila velika razlika. Yamaha R6 je i dalje u vrhu, ali mislim



da ovjes, kočnice i ta snaga na niskim okretajima kod Kawasakija Yamahi ostavljaju slobodno samo drugo mjesto.

SUZUKI GSX-R 600 Fenomenalne kočnice, fenomenalna voznost, dosta pun iz niskih okretaja. Motor koji ima sve, ali mu svugdje fali malo. Sa Suzukijem sam isto bez problema rundao 1:40 i to toliko smireno i kroz gužvu, da sam mislio kako su vremena sporija nego na Yamahi. Taj mi osjećaj daje upravo pozicija na Suzukiju, na koju sam se navikao. Motor mi se najlakše vozi, najmanje me umara i meni osobno jako odgovara. No, kako sam rekao, u svemu je odličan, ali koliko god imao dobre kočnice, Kawasakijeve su zbog novog prednjeg ovjesa bolje. Koliko god snage Suzuki imao u niskim okretajima, kod Kawasakija je ispucavanje bilo brže. Isto tako, Yamahinu snagu u visokim okretajima Suzuki ne može nadmašiti. Usudio bih se reći da je na visokim okretajima malo slabiji i od Kawasakija. Ono gdje je meni Suzuki bio najbolji su brza bacanja motora u zavoj. Tu se to izvodilo brzo i jako stabilno.

HONDA CBR 600 RR ABS CBR je bio jednostavno premekan. Mekan, udoban 'sic', mekane ali jako dobre kočnice, sve je odlično. ABS se ponaša jako dobro jer motor kod kočenja prvo cijeli potone, pa tek onda počne opterećivati prednji kraj. Sam ABS se na Grobniku nije previše osjetio jer ipak govorimo o jednom savršenom gripu. Snage ima svugdje, ali ona je u svim režimima slabija od konkurencije. Kod prebacivanja je motor bio premekan i dosta nestabilan i na serijskom setupu se previše razlikovao od konkurencije. Ono što Honda daje je jedna sigurnost i lakoća vožnje. Da ima više snage i tvrde ovjese, malo bi izmiješala redoslijed, no ovako ostaje da je za cestu sigurno jedna od najboljih, pogotovo jer joj ABS daje dodatnu sigurnost, ali za stazu se gore navedena konkurencija pokazala kao čvršća, konkretnija i jača.



reskim zvukom koji je uz to popraćen i vrlo velikom snagom. Na stazi se pokazao kao najbrži i najjači u krajnjim performansama, no njegov agregat bio je vrlo uvjerljiv i u srednjim okretajima. Možda ne uvjerljiv poput Hondi ili Suzukija, no bio im je vrlo blizu, da bi približavanjem crvenog polja oba konkurenta ostavio iza sebe. U visokim okretajima Yamaha još donekle i uspijeva držati priključak, ali čim se dođe do zavoja u kojima se traži međubrzanje, R6 nema pravi odgovor na snagu novog Ninje. Za razliku od nje, Kawasaki će

vam velikodušno oprostiti ukoliko u zavoj uđete u stupnju prijenosa višem od planiranoga, no isto tako postoji manja mogućnost da vam se to dogodi, budući da pogledom na preglednu instrument ploču u svakom trenutku znate u kojoj ste brzini.

Ne krijemo zadovoljstvo novim Kawasakijevim agregatom, no njegov okvir, a osobito ovjes, na nas su ostavili još bolji dojam. Naime, prednja Showa BPF vilica diže pojam 'povratne informacije' na jednu posve novu razinu. Na kočenjima je dovoljno čvrsta da usporava poniranje prednjeg

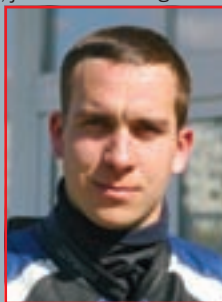


IZJAVE VOZAČA DAMIR AVDIĆ

VOZAČ REKREATIVAC

KAWASAKI ZX-6R Što se tiče ovog motora, mogu reći da je pun pogodak za natjecanje na stazi. Jako je dobar položaj za vozača i vrlo lako se njime vozi i do krajnjih granica, prebacivanje iz zavoja u zavoj ne predstavlja nikakav problem, motor prati putanju sve do izlaska iz zavoja. Agregat je pun snage, jedino što je bučan u visokim okretajima. Ovjes je odlično pogodan od osjećaja na stazi do povratnih informacija. Kočnice su snažne, malo i prejake, odmah grizu, tako da ih je teže dozirati. Na cesti se motocikl pokazao jednako dobar kao i na stazi. Po meni je Kawasaki pobjednik na testu.

SUZUKI GSX-R 600 Odličan spoj kvalitete i performansi. Na motoru se osjetiti potpuni sklad performansi i snage. Položaj vozača je jako dobar, pa se vožnja kroz zavoje odrađuje s lakoćom i brzo. Motor razvija odličnu snagu, nema buke iz motora ni u visokim okretajima, jedino vozač nema osjećaja snage koju motocikl postiže. Kočnice su vrlo snažne, a ujedno se mogu dobro dozirati. Na cesti se ponaša jednako dobro kao i na stazi, s odličnim feedbackom.



YAMAHA R6 Motor je pun adrenalina, osobito u visokim okretajima, tako da traži da se ručica gasa drži otvorenom do kraja. Zvuk iz airboxa je fantastičan nakon nekih 11.000 okr/min, jedino što mu fali snage na nižim režimima rada. Voznost ovog motora je pun pogodak, spuštanje u zavoje je kao igra, prolasci kroz zavoje i do samog maksimuma ne predstavljaju problem jer se motor odlično osjeti i kontrolira. Položaj vozača je sportski nastrojen, ali za više vozače je malo prekratak. Kočnice mi baš i nisu uljevale sigurnost jer potreban je jak pritisak da bi počele kočiti. Za cestu mu fali snage u nižim okretajima, a ni udobnost baš nije za pohvalu.

HONDA CBR 600 RR To je motor za početnike i gradsku vožnju. Nedostaje mu snage u višim okretajima, dok je u nižima življi od drugih. Položaj vozača me se nije baš dojmio. Sjedalo je neudobno i sklisko, pa nedostaje 'feedback' sa staze. Premaleno za visoke vozače. Kočnice su dobre, jedino nisam zadovoljan radom ABS sustava, jer kad se aktivira previše popušta kočnicu.

IZJAVE VOZAČA DAVOR BARUKČIĆ

VOZAČ KLASSE SUPERSTOCK 600 (1. MJESTO ĐURO STOCK CUP 2005., 2. MJESTO U PH. SUPERSTOCK 600 2005. G.)

KAWASAKI ZX-6R mi je bio najbolji, najkompletniji motocikl na testu, pravi novitet. Kočnice, snaga, ovjes, zvuk, cijena - sve su to njegove prednosti, tako da mu se nema što prigovoriti. Motocikl na koji sjedneš i vrlo lako i brzo se prilagodiš. Zamjerka mi je jedino kod ubacivanja u šestu brzinu na ciljnoj ravni (teško se 'šalta').

YAMAHA R6 je motocikl koji mi više odgovara za stazu nego za cestu. Njezin zvuk, koji se javlja iz airboxa na višim okretajima, tjera na još jače okretanje gasa. Kod Yamahe je položaj vozača puno drugačiji nego kod ostalih motocikala. Sjedi se puno više, što omogućava potpunu kontrolu nad motociklom.

SUZUKI GSX-R 600 mi se oduvijek činio prosječnim motociklom, s njim si uvijek zadovoljan. Kod ovog modela mi se učinilo da mu nedostaje snage, ali sam promijenio mišljenje kad sam se sreo s konkurentnim motociklima na stazi. Kao i kod starih



modela Suzukija, sjedi se dosta nisko u odnosu na upravljač. Za razliku od Kawasakija i Yamahe, Suzukija sam vozio u petoj brzini po ciljnoj ravni jer nije razvio dosta snage za prebacivanje u šestu. Kočnice i ovjes su zadovoljavajući.

HONDA CBR 600 RR je motocikl koji me dosta umarao kod vožnje po stazi, vjerojatno zbog položaja nogara. Dosta je lagana za zavoje, kao da je motocikl manje klase. Snage joj dosta fali, tako da nisam šaltao u šestu brzinu po ciljnoj. Prvi put sam vozio sportski motocikl s ABS-om po stazi i nisam osjetio nikakvu razliku, osim kod jednog kasnog kočenja pred zavoj, gdje se uključio ABS i dosta me uplašio. Motocikl kao da je prestao kočiti.

IZJAVE VOZAČA MARIO DUJMOVIĆ

VOZAČ REKREATIVAC

KAWASAKI ZX-6R Na stazi mi je Kawasaki najbolje "legao". Ima pravilno raspoređenu snagu motora na svim okretajima, nema rupe na niskim i srednjim okretajima. Ima odličan položaj vozača, te spremnik goriva koji pruža dobar oslonac. Motocikl se lagano ruši u zavoje te je miran pri kočenju. Ovjes je izvrstan za stazu, kao i kočnice koje snažno koče.

YAMAHA R6 Motocikl koji se lagano prebacuje iz zavoja u zavoj. Što se tiče snage, odlično razvija snagu na visokim okretajima, dok na niskim okretajima ima rupu. Agregat motora je malo bučniji od ostalih motocikla. Ima dobar položaj vozača, ali je najnaporniji za ruke.

SUZUKI GSX-R 600 Suzuki ima malo premekan ovjes i duboko se sjedi u motoru, ali se odlično vozi i kroz zavoje ide "elegantno", bez puno napora. Linearno razvija snagu motora, iako je nešto slabiji od Kawasakija i Yamahe. Kočnice su dobre i mirno ulazi u zavoje na kočenjima. Suzuki je motocikl s performansama koje nude dobar kompromis za stazu i cestu.

HONDA CBR 600 RR ima premekan ovjes za stazu, za razliku od svoje konkurencije, te kroz zavoje malo pliva. Što se tiče snage motora, znatno je slabija od konkurencije. Ima odlične kočnice, a ABS, koji jedino Honda ima, na stazi se ne osjeti, dok na cesti odlično odrađuje svoj posao. Motocikl se lako ruši u zavoje i zbog svog ovjesa najudobniji je za cestu.



kraja motocikla, a opet kroz ručice upravljača vozač osjeća mekano upijanje svake, pa i najmanje neravnine grubog grobničkog asfalta. U zavojima vozač kao da ima direktnu vezu s prednjim kotačem, što dosad nije bila najjača strana Kawasakijevih motocikala. No najbolje od svega je činjenica da Showina prednja vilica obožava brzu vožnju - što su prolasci kroz zavoje brži, to vilica bolje radi i kao da uspijeva prikovati prednji kraj motocikla za podlogu. Zapravo je toliko dobra da smo u jednom trenutku poželjeli da je stražnji amortizer bolje kvalitete, kako bi ciklistika bila još usklađenija. No s obzirom na sve ostalo što je na novoj 'Kawi' dobro, to je tek manji nedostatak koji nimalo ne utječe na ukupne performanse motocikla. Riječi pohvale zaslužile su i kočnice, koje u kombinaciji s prednjom vilicom rade doista besprijekorno, ukoliko izuzmemo činjenicu da zahtijevaju malo jači stisak.

ZX-6R svojim vozačima naizgled nudi i sigurnost koju sa sobom donosi amortizer upravljača,

a zbog činjenice da na njemu stoji renomirano ime Öhlins vjerojatno će mnogi pomisliti da ih na ovom motociklu ništa ne može iznenaditi. To, doduše, dobrim dijelom i jest istina, ali samo zbog ciklistike koja nudi izvrstan omjer stabilnosti i agilnosti. No, što se samoga amortizera upravljača tiče, nemojte se zavaravati, jer ime Öhlins je jedina 'kvaliteta' stvar na njemu. Nudi 18 položaja tvrdoće, no razlika između prvog i 18. položaja ekvivalentna je samo jednom 'kliku' na pravom, aftermarket proizvodu ove renomirane tvrtke. Ovako zaključujemo da je ova komponenta na motociklu više radi šminke nego radi stvarne upotrebljivosti.

Ali ta mala 'spačka' na stranu, još uvijek ostajemo pri tvrdnji da je Kawasaki trenutačno najbolji motocikl u ovoj klasi. Uz najveću snagu, najbrže prosječno vrijeme postignuto na stazi, a na kraju ne smijemo zanemariti ni njegovu najmanju cijenu, sve svoje konkurente ostavlja daleko iza sebe i daje im materijal za razmišljanje ukoliko ga iduće godine namjeravaju skinuti s trona. ■

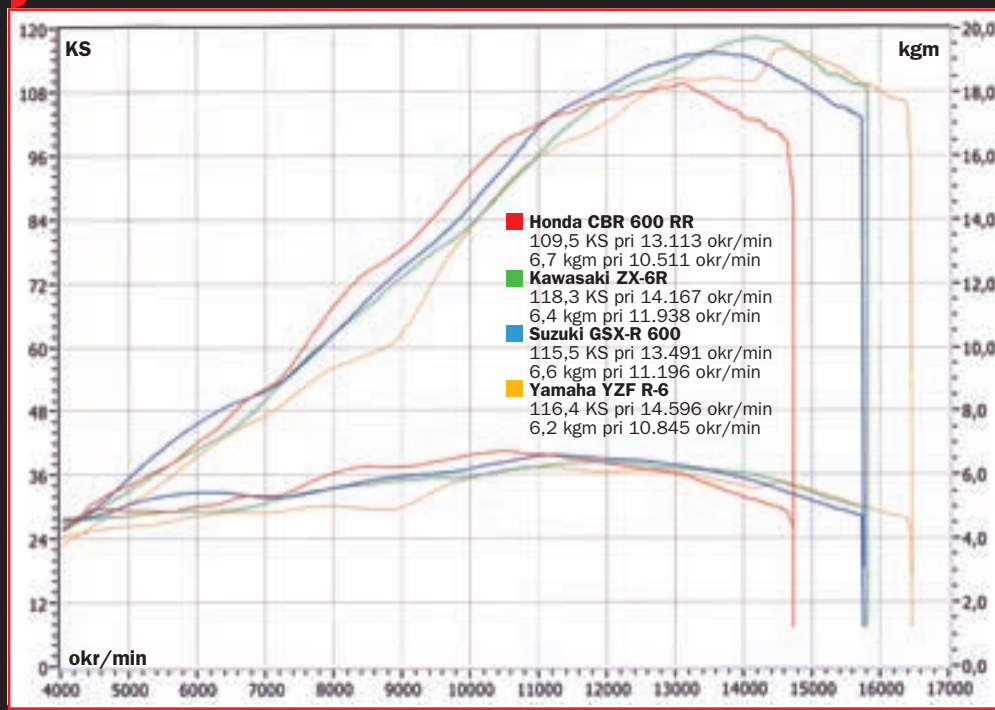


MJERENJE SNAGE

Na muci se poznaju junaci

Po dobrom starom običaju odvezli smo naše testne motocikle u tvrtku Motori Grigić, gdje smo došli do mjerodavnih podataka o njihovoj snazi i okretnom momentu. Na priloženom grafikonu jasno se vidi da je i ovdje Kawasaki apsolutni pobjednik s izmjerenih 118,3 KS pri 14.167 okr/min. Iza njega su Yamaha i Suzuki rame uz rame sa 116,4 KS pri 14.596 okr/min za Yamahu, odnosno 115,5 KS pri 13.491 okr/min za Suzuki. Honda je u velikom zaostatku i na ispitnom stolu pokazuje samo 109,5 KS pri 13.113 okr/min. Krivulje snage pokazuju jasnu Hondinu prednost u srednjim okretajima, no njezina snaga najbrže opada, dok su ostali još u punom zamahu. Yamaha je najneuvjerljivija s vrlo neravnomjernom krivuljom, no pred sam kraj ipak uspijeva postići zadovoljavajući skok. Suzuki nudi najravnomjerniju i vrlo predvidivu krivulju, no na kraju ipak mora popustiti pred nezadrživim Kawasaki-jem. S okretnim momentom Yamaha je očekivano najslabija i uspijeva postići tek 6,2 kg/m pri 10.845 okr/min. Novi agregat Kawasaki-ju je uvelike pomogao na tom planu, a dokaz za to je okretni moment od 6,4 kg/m pri - doduše najviših - 11.938 okr/min. Suzuki se ovdje opasno približio Hondi sa 6,6 kg/m pri 11.196 okr/min, no na kraju CBR ipak odnosi pobjedu sa svojih 6,7 kg/m pri najnižih 10.511 okr/min. ■

statku i na ispitnom stolu pokazuje samo 109,5 KS pri 13.113 okr/min. Krivulje snage pokazuju jasnu Hondinu prednost u srednjim okretajima, no njezina snaga najbrže opada, dok su ostali još u punom zamahu. Yamaha je najneuvjerljivija s vrlo neravnomjernom krivuljom, no pred sam kraj ipak uspijeva postići zadovoljavajući skok. Suzuki nudi najravnomjerniju i vrlo predvidivu krivulju, no na kraju ipak mora popustiti pred nezadrživim Kawasaki-jem. S okretnim momentom Yamaha je očekivano najslabija i uspijeva postići tek 6,2 kg/m pri 10.845 okr/min. Novi agregat Kawasaki-ju je uvelike pomogao na tom planu, a dokaz za to je okretni moment od 6,4 kg/m pri - doduše najviših - 11.938 okr/min. Suzuki se ovdje opasno približio Hondi sa 6,6 kg/m pri 11.196 okr/min, no na kraju CBR ipak odnosi pobjedu sa svojih 6,7 kg/m pri najnižih 10.511 okr/min. ■



	HONDA CBR 600 RR	KAWASAKI ZX-6R	SUZUKI GSX-R 600	YAMAHA YZF R6
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	128 (94,1) - 14.000 / 134 (98,5) s prisilnim upuhavanjem zraka	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	66,7 (6,8) - 11,800	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	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Broj brzina	6	6	6	6
Okvir	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede
Predtrag	98 mm	103 mm	97 mm	97 mm
Kut vilice	23,55°	24°	23,48°	24°
Prednji ovjes / hod	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm / 120 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm / 120 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm / 120 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm / 115 mm
Stražnji ovjes / hod	monoamortizer / 130 mm	monoamortizer / 134 mm	monoamortizer / 130 mm	monoamortizer / 120 mm
Prednji kočioni sustav	dvostruki disk ø 310 mm i radijalna klijesta s 4 klipčica	nazubljeni dvostruki disk ø 300 mm i radijalna klijesta s 4 klipčica	dvostruki disk ø 310 mm i radijalna klijesta s 4 klipčica	dvostruki disk ø 310 mm i radijalna klijesta s 4 klipčica
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm s 1 klipčicom	nazubljeni disk promjera 220 mm s jednim klipčicom	disk promjera 220 mm s jednim klipčicom	disk promjera 210 mm s jednim klipčicom
Guma prednja, stražnja	120/70-17, 180/55-17	120/70-17, 180/55-17	120/70-17, 180/55-17	120/70-17, 180/55-17
Međuosovinski razmak	1.375 mm	1.400 mm	1.400 mm	1.380 mm
Duljina / širina / visina	2.010 / 685 / 1.105 mm	2.090 / 705 / 1.115 mm	2.040 / 715 / 1.125 mm	2.040 / 705 / 1.100 mm
Visina sjedala	820 mm	815 mm	810 mm	850 mm
Spremnik goriva	18 l	17 l	17 l	17,3 l
Težina	184 kg (194 kg s ABS-om)	191 kg	196 kg	185 kg
Boje	bijela, crno-crvena, crv.-bij.-pl.	zeleni, crni, plavi	plavo-bijeli, bijeli, crveno-crni	bijeli, plavi, crni
CIJENA U KUNAMA	nije formirana	80.561,69	99.145	89.900
PREDNOSTI	upravljivost, okretni moment, ABS za manje iskusne vozače	snaga, upravljivost, čvrstoća, inovativna prednja vilica, cijena	snaga, kočnice, stabilnost, oprema, udobnost	natjecateljski ustroj, maksimalna snaga, upravljivost, zvuk
NEDOSTACI	maksimalna snaga, premekan ovjes, nedostatak klizne spojke	amortizer upravljača, potrošnja	premekan ovjes, težina, cijena	slaba u niskim i srednjim okretajima, nedostatak amortizera upravljača, cijena

