

Ovaj put se ne radi o novom nastavku istoimene komedije iz Hollywooda, već o Hondi Hornet 900, Kawasaki Z 1000 i Yamaha Fazeru 1000 kao glavnim "golim" akterima u usporednoj komparaciji koju režira Moto Puls. Ono što ovi motocikli svakako uspijevaju jest vraćanje nostalgije i prisjećanje na prošla vremena, kada su oplata na motociklu bile suvišan dio

Goli

USPOREDNI TEST



3. Kawasaki Z 1000

PREDNOSTI

- atraktivan izgled
- upravljivost
- agilnost

NEDOSTACI

- vibracije
- nedostatak glavnih stajnih nožica
- podešavanje ručice spojke
- smještaj bravice za skidanje sjedala

2. Yamaha Fazer 1000

PREDNOSTI

- potrošnja ● performanse
- krajnja brzina ● udobnost
- aerodinamička zaštita
- troškovi redovitog održavanja

NEDOSTACI

- težina ● okretnost

Evo još jednog usporednog testa! Nakon supersportske klase 600 i maksi dvocilindraša, na red je došao i usporedni test naked motocikala. Ovaj puta odabrali smo četverocilindraše iz "Zemlje izlazećeg sunca" zapremine 900 i 1000 ccm. Radi se o motociklima koji su sve češća pojava na hrvatskim cestama, a razloge sve većoj

popularnosti ove kategorije treba tražiti u njihovoj praktičnosti, upravljivosti, nezastarivosti te svakako i manjoj cijeni, ako se za usporedbu uzmu sportske inačice iste zapremine.

Naš odabir su tri najpopularnija četverocilindrična naked modela ove klase, a to su Honda Hornet 900, Kawasaki Z 1000 i Yamaha Fazer 1000. Iako su sva tri motocikla vjerna "bikini" izgledu i

što većoj oskudnosti oplata, u načelu se vrlo razlikuju izgledom i namjenom.

Dizajn motocikla često je vrlo diskutabilna tema, pa je stoga i sasvim prihvatljiva teza: "O ukusima se ne raspravlja!". Mi ćemo ovdje iznijeti naše subjektivno mišljenje, s kojim se neki, naravno, i neće složiti, ali to je isključivo stvar pojedinca. Krenut ćemo s najsvježijom prinovom. Kawasaki je prošle go-

pištoolji

1. Honda Hornet 900

PREDNOSTI

- agilnost
- kočnice
- upravljivost
- razvijanje snage
- okretni moment

NEDOSTACI

- potrošnja
- nedostatak pokazivača goriva
- nedostatak glavne stajne nožice
- podešavanje prednjeg ovjesa



dine s modelom Z 1000 svakako napravio najhazarderskiji potez u moto svijetu. O dizajnu ovog motocikla ne može se previše raspravljati, ili vam se sviđa ili ne, sredine jednostavno nema. Zamišljen je kao reinkarnacija legendarnog modela iz 70-tih godina prošlog stoljeća, istovjetnog naziva Z 1000. Iako je na ovom motociklu teško izdvojiti neki poseban detalj, jer je u cijelosti gledano vrlo specifičan, ipak najviše pozornosti na sebe skreće ispušni sustav tipa 4 u 2 s udvojenim cijevima u dva prigušivača, što je unikatno rješenje svojstveno samo ovom motociklu. Prednja maska vrlo agresivnog izgleda, eloksirani ravni upravljač, te oštre linije spremnika goriva i cjelokupnog motocikla, više ga približavaju nekoj "streetfighter" preradi nego serijskom proizvodu. Zašiljeni stražnji kraj istovjetan je onom na modelu ZX 6R, s dvostupanjskim sjedalom i svjetlom u tehnici LED dioda.

Honda se, za razliku od Kawasaki, drži provjerenog koncepta da vizualno nije potrebno mijenjati ono što se kupcima već godinama sviđa i na što su navikli. Po izgledu ovo je motocikl koji najdosljednije prati "naked" koncepciju. Pogonski agregat potpuno je vidljiv, oplata nema, svjetlo je okruglog tipa, a sjedalo je ravno, izvedeno u jednom dijelu. Ukratko, da nema rješenja izvedbe ispušnih topova ispod sjedala, laici bi mogli pomisliti da se radi o motociklu s početka 80-tih godina. Yamaha svojim izgledom ostavlja dojam krupnog i čvrstog motocikla. U prvi plan upada upečatljiv pogonski agregat filigranske izrade, te nešto oštrije linije gornje oplata i



Prednji kraj Kawasaki izrazito je agresivnog izgleda i odaje pravi karakter ovog streetfightera. Yamaha Fazer vam omogućava udobno jurcanje bez prevelikih stresova i napora. Na ravnim dionicama zasjenila je ostalu konkurenciju zahvaljujući najvećoj snazi od 143 KS

prepoznatljiva prednja svjetla "mačkastog" tipa. Sjedalo je dvostupanjsko i dobro se uklapa u oštri profil stražnjeg dijela motocikla. Vizualni dojam kvare retrovizori, koji strše van siluete motocikla, te djeluju kao svojevrsno "strano" tijelo.

Kao rješenje pogonskog agregata sva tri motocikla koriste rednu četverocilindričnu tehnologiju. Kawasaki i

Honda posegnuli su za šesnaestventilskom tehnologijom, dok se Yamaha drži svoje tradicije od dvadeset ventila. Pogonski agregati otprije su vrlo poznati i pouzdani, te već prije provjereni u supersportskim modelima ovih tvrtki. Hornet se pogoni motorom sa CBR-a 900 iz 1998. godine, dakako u nešto slabijem izdanju što se snage tiče, te s



Toliko slični, a toliko različiti! Iako su sva tri motocikla dio naked koncepcije, namjenom i izgledom potpuno su različiti jedan od drugog



S lijeva na desno - prvi, drugi, treći! Upravo je takav bio konačni rezultat našeg usporednog testa



Rješenje prednjeg ovjesa u obliku up-side-down vilice posjeduje samo Kawasaki, dok konkurencija ostaje vjerna klasičnoj vilici s promjerima cijevi od 43 mm, a stražnji tip ovjesa na sva tri motocikla je monoamortizer. Hornet jedini nema mogućnost podešavanja prednje vilice, dok Fazer svom vozaču omogućava najdetaljniji set-up ovjesa. Z 1000 se ističe unikatnim rješenjem podešavanja samo jedne prednje vilice. Sva tri modela kao rješenje okvira koriste konstrukciju od čeličnih cijevi, koja je i najuobičajenije rješenje na naked motociklima. I u segmentu kočnica sva tri motocikla su na podjednakoj tehničkoj razini. Kawasaki prednjači s promjerom prednjih dvostrukih diskova od 300 mm i četveročlupnim čeljustima, a tik uz njega su i Yamaha sa diskovima promjera 298 mm, te Honda sa 296 mm, također u kombinaciji s četveročlupnim čeljustima. Instrumenti na Fazeru i Hornetu su analognog tipa, dok je vidljivo da je Z 1000 tu najnoviji motocikl, jer posjeduje digitalnu izvedbu instrumenata identičnu onoj na supersportašu ZX-6R, sa svim potrebnim informacijama. Fazer uz pokazivač brzine i obrtomjer, te sve uobičajene kontrolne lampice, posjeduje i pokazivač razine goriva u spremniku, dok je Hornet tu vrlo škrte izvedbe, bez pokazivača goriva, što je za takav tip motocikla popriličan nedostatak.

poboljšanim okretnim momentom na nižim režimima vrtnje. Yamaha je isti takav agregat svojevremeno ugrađivala i u model R1, dok je Kawasaki preuzeo agregat sa ZX-9, te mu povećao zapreminu na 953 ccm. Kawasaki kao rješenje napajanja gorivom koristi električno ubrizgavanje goriva tvrtke Keihin, s difuzorima promjera 38 mm i

dvostrukim leptirastim tijelima, dok kod Honde promjer leptirastih tijela iznosi 36 mm, a izrađuje ga isti proizvođač. Yamaha je ostala vjerna napajanju gorivom uz pomoć rasplinjača Mikuni promjera 37 mm, no, to ne spominjemo kao neku manu, jer se na naše čuđenje ona tijekom testa pokazala kao uvjerljivo najštedljiviji motocikl.

No, dosta tehničkih podataka; prijedimo na ono najvažnije: dojmovi iz vožnje. Počet ćemo sa Fazerom. Zbog vjetrobranske kupole ovaj motocikl na prvi pogled vizualno izgleda puno krupniji od preostalog dvojca, a vaga pokazuje



"Stršljen" najdosljednije prati filozofiju čistokrvnog nakeda. Dakle bez suvišnih oplata i ne odstupajući od tradicionalnih linija



Pogonski agregat Fazera preuzet je sa "sestrinskog" modela R1, i jedan je od najupečatljivijih elemenata ovog motocikla.



Specifičan ispušni sustav postao je zaštitni znak modela Z 1000, te dodatno naglašava karizmu ovog motocikla. Na žalost, estetske zaštitne oplata na hladnjaku plastične su izvedbe



ne tako malih 208 kg suhe težine. Okretnost i lakoća upravljanja u sporijoj vožnji, naročito po gradu, nisu mu najjače vrline, ali kada pojačamo ritam vožnje, na primjer, na otvorenoj cesti, motocikl se vozi s uživanjem i lakoćom. Prebacivanje težine ne može se uspoređivati s onim na supersportskim modelima, ali je sve u svemu zadovoljavajuće. Spuštanje u nagib vrši se bez stresova, a namještanje u sjedalu je vrlo lagano. Zadani putanju u zavoju drži vrlo dosljedno, a širenje putanje gotovo je neprimjetno. Oslonci za noge nisu pretjerano nisko postavljeni, a upravljač je visok i dovoljno širok. Visoko težište motocikla i dugačka zadnja vilica uvelike pridonose odličnoj stabilnosti vozila, naročito pri velikim brzinama. Na autocesti tempo od 180 km/h ne predstavlja niti najmanji problem zbog odlične zaštite od vjetrova, a želite li pojuriti još brže, nema problema! Zahvaljujući svojem snažnom pogonskom agregatu od 143 KS, Fazer s lakoćom doslovce zakucava kazaljku brzinomjera prema oznaci od 260 km/h. lako ga na stazi ni u kojem slučaju ne možemo uspoređivati sa R1, usudili bismo se reći da je na otvorenoj cesti potpuno poravnat s navedenim modelom. Razvijanje snage počinje pri 5.000 okr/min. gdje Fazer lagano počinje pokazivati "obujam svoga bicepsa", a eksplozija se osjeti preko 8.000 okr/min, kada ovaj "grabežljivac" pokazuje svoj prikriveni karakter. Elastičnost motora je također odlična, već nakon 50 km/h može se ubaciti u završni, 6. stupanj prijenosa, i dalje ubrzavati, zahvaljujući Exup ispušnom ventilu.

U učinkovitosti zaustavljanja Fazer se pokazao u dobrom svjetlu, zaostaje za Hondom, a za nijansu je bolji od Kawa-sakija. Kočnice se vrlo dobro doziraju i nimalo ne kasne u odgovoru na stisak ručice. Potrošnja tijekom testa kretala se oko 6 litara, a nekad je, prilikom mirnije vožnje, pala i ispod te vrijednosti, što je svakako senzacionalno i predstavlja najbolji rezultat postignut tijekom testa. Dakle, kratko rečeno, Fazer 1000 vam omogućava jurcanje bez nekih većih napora, a pri tom imate i udobnost koja je na dužim putovanjima itekako neophodna, a sve to uz najmanju potrošnju goriva i najmanje troškove redovitih servisa. Kao jedine nedostatke možemo mu spomenuti višak kilograma i pomalo



"trapastu" voznost pri niskim brzinama, kao i nedostatak agilnosti i okretnosti u gradskoj gužvi.

"Stršljen" vizualno djeluje minijaturno, ali izgled može poprilično prevariti. Međuosovinski razmak mu je najduži i iznosi 1.460 mm, što je za 10 mm duže od Yamahe i čak 40 mm više od Kawa-sakija. Suha težina mu je najniža, 194 kg, što se u vožnji itekako primijeti. Mu-njevit je i reaktivan, te uvijek spremno odgovara na komandu gasa i upravljača. Vožnja gradom pravi je užitak, a voznost i agilnost su mu bolje i od većine naked motocikala manje zapremine. Položaj vozača u sjedalu je opuštajući, a zbog nisko postavljenog sjedala na visini od 795 mm, čini vam se kao da sjedite u motociklu, a ne na njemu. Sve komande su na dobroj udaljenosti i lake za rukova-nje. Upravljač je za naš ukus previše za-tvorenog tipa, pa bi po našem mišljenju postavljanje otvorenijeg upravljača do-datno povećalo upravljivost. Sa 110 KS Hornet je najslabiji motocikl na testu, ali razvijanje najvećeg okretnog momenta od 92 Nm na samo 6.500 okr./min. uve-liko kompenzira taj nedostatak. Razvija-nje snage je vrlo linearno, kao i kod ve-ćine motocikala ove kuće, i kreće već od



Zbog nedostatka oplata brže dionice na stazi nisu jača strana Horneta, ali zato upravljivost i agilnost dolaze do izražaja u svim režimima vožnje

2.000 okr./min. Zbog potpunog nedo-statka oplata nikako mu ne leže brže dionice. Jačina udara vjetera na autocesti ograničavala nas je na putnu brzinu od 160 km/h, a sve brže toga je preveliki napor za vozača. Zbog toga preporučujemo ugradnju malog vjetrobranskog pleksi-stakla koje vrlo učinkovito po-pravlja stanje stvari. Na stazi je do izra-

Klasičnoj i jednostavnoj izvedbi instrumenata na Hondi i Yamahi, Kawasaki suprotstavlja moderni digitalni prikaz svih potrebnih informacija



Na natjecateljskoj stazi Z1000 ne djeluje tako sigurno kao na cesti, što je poglavito zasluga premekanog ovjesa





Izgled može prevariti! Iako na prvi pogled najmanji, Hornet je po dimenzijama najveći motocikl
Prednji "mačkasti" dio Fazera oduvijek je privlačio znatizeljne poglede



Z 1000 jedini nudi rješenje prednjeg ovjesa u obliku upside-down vilice



žaja došao najveći nedostatak Horneta, a to je snaga. Na ravnim dionicama počinje se "znojiti" na 220 km/h i tu je skoro kraj priče. Fazer se, primjerice, pokazao prejakim i prebrzim, te prolazio poput brzog sprintera kraj oba motocikla. No, istini za volju, Hornet nikada nije niti bio konstruiran za takvu namjenu. Kočnicama se nema što prigovoriti. Niti nakon učestalih zaustavljanja nisu pokazale nikakve znakove umora, a lakoća doziranja odgovara i jačini prijenosa snage na ručicu. Kao najveću manu izdvojit ćemo potrošnju goriva. Ona se u okvirima najnormalnije vožnje, tempa do 140 km/h, kretala na vrlo visokih 7.5 do 8 litara/100 km, a na stazi je glatko prelazila 10 litara. Vidimo, dakle, da spremnost i reaktivnost na dodavanje ručice gasa ima i svoju cijenu. O Hornetu u sažetku možemo reći da je motocikl koji prednjači lakoćom upravljanja i okretnošću, dobrim kočnicama, te vrlo kontinuiranim razvijanjem snage i odličnim okretnim momentom. Jedini pravi nedostatak mu je velika potrošnja goriva, te nedostatak vjetrobranskog stakla.

Kawasakijeva "legenda" vrlo je kompaktnih dimenzija. Međuosovinski razmak iznosi samo 1.420 mm, a suha težina od 198 kg odlično je raspoređena. Osjećaj koji ovaj motocikl budi za upravljačem ne daje za naslutiti da se radi o motociklu zapremine 1000 ccm, što je rezultat odlične ergonomije vozila. Upravljač je otvorenog i povišenog tipa, a položaj vozača je uspravan. Fenomenalna upravljivost i agilnost dolaze do izražaja već nakon prvih metara vožnje. Motocikl vrlo dobro odgovara na svaki pomak tijela, a vožnja u uvjetima gradske gužve zaista je "mačji kašalj". Odgovor na odvrtnje ručice gasa trenutna je, a to niti ne čudi s obzirom na maksimalnu snagu od 127 KS pri 10.000 okr/min, koliko ovaj motocikl maksimalno razvija. Snaga je mogla biti i veća da Kawasakijevi inženjeri nisu u svrhu estetike ispušnog sustava "ugušili" pogonski agregat za 15 KS. No, usprkos tome ima je napretek, a manja "rupa" u razvijanju primjetna je samo između 5.000 i 6.000 okr/min. Od 8.000 okr/min. kreće pravo "ispucavanje" koje gotovo uvijek završava uzdizanjem prednjeg kotača u zrak, naravno, u prvom stupnju prijenosa. Vibracije motora primjetnije su nego na ostala dva motocikla, a naročito se prenose na oslonce za noge između 6.000 i 7.000 okr/min. Omjer rasporeda brzina u mjenjačkoj kutiji vrlo je dobar, a 6. stupanj prijenosa ne služi samo za vožnju autocestom, već se u nje-

mu može opušteno "kliziti" i po otvorenoj cesti bez suvišnog mijenjanja brzina prema dolje. Zbog već spomenutog kratkog međuosovinskog razmaka, te vrlo male prednje oplate i vjetrobranskog stakla, brže dionice i jurcanja po autoputu ne leže mu naročito. Učestali tempo do 160 km/h ostvariv je, ali sve preko toga više zasigurno nije užitak. Na natjecateljskoj stazi motocikl ne djeluje tako sigurno kao u vožnji na cesti, što je posljedica premekanog ovjesa i nemogućnosti njegovog potpunog podešavanja. Kočnice su vrlo modulabilne, a dovoljan je i stisak jednim prstom. No, to ipak nije dovoljno za usporedbu sa kočionim sustavom Horneta, pa čak ni Fazera. Potrošnja tijekom testa na otvorenoj cesti kretala se između 6 i 7 litara na 100 km, što ga svrstava u zlatnu sredinu testa. Razočarava nemogućnost podešavanja ručice spojke, kao i nedostatak glavnih stajnih nožica, te problemi s očitavanjem vrijednosti s instrument ploče pri jakom suncu. Naravno, nećemo zaboraviti spomenuti i smještaj bravice za skidanje sjedala: da biste je pronašli, morate u najmanju ruku biti dio "ekipe za očevid". Kawasakijev Z 1000 futuristički je naked svježih linija koji je stvoren za gradsku jurjavu i izvođenje uličnih akrobacija, a nedostaci mu dolaze do izražaja pri dužim putovanjima i brzim dionicama.

Iako su sva tri motocikla dio "naked" filozofije, u biti su potpuno različiti jedan od drugog. Za one koji godišnji odmor provode na motociklu putujući na dugim relacijama idealan izbor bio bi Fazer 1000 zbog svoje odlične zaštite od vjetera, performansi, štedljivosti kao i niskih troškova redovitog održavanja. Kawasaki je dizajniran da probudi sjećanja nešto starije moto generacije koja se još uvijek prisjeća legende iz 70-tih godina, ali isto tako i neke nove "streetfighter" generacije kojoj od pogleda na ovaj motocikl raste razina adrenalina u tijelu. Honda je opet "tipična Honda". U svemu ponajbolja, a skoro u ničemu loša, pa je tako i pobjednik našeg testa. Motocikl namijenjen svakodnevnoj upotrebi za svakodnevnog vozača u gradskom "švrljanju". Skuterska vozna svojstva, odlične kočnice i uglađeni pogonski agregat. Sveukupni odlični dojam kviri jedino visoka potrošnja goriva. A što se cijena tiče, one su ovaj puta zaista europske! Razlike među njima gotovo da i nema, tako da napokon i faktor emocija i subjektivnog doživljaja može biti presudan u izboru vašeg idealnog nakeda. ✓

Kristijan Tičak

	Honda Hornet 900	Yamaha Fazer1000	Kawasaki Z1000
sevisni interval	svakih 6.000 km	svakih 10.000 km	svakih 6.000 km
svječiće (4 kom.)	290 kn	252 kn	304 kn
uljni filter	89 kn	92 kn	80 kn
zračni filter	395 kn	274 kn	383 kn
prednje pločiće (oba diska)	813 kn	830 kn	936 kn
zadnje pločiće	407 kn	522 kn	332 kn
ulje	78 kn x 3.7 l.	78 kn x 3 l.	78 kn x 3.8 l.



Pokušajte zamisliti sebe, za upravljačem svakog od njih. Vjerujemo da će vam ove realistične slike pomoći u tome





Honda Hornet 900

Yamaha Fazer1000

Kawasaki Z1000

MOTOR			
tip motora i broj cilindara	redni 4T, 4	redni 4T, 4	redni 4T, 4
promjer x hod (mm)	71 x 58	74 x 58	77.2 x 50.9
zapremina (ccm)	919	998	953
kompresija	10.8:1	11.4:1	11.2:1
razvod	dvije bregaste osovine preko lanca	dvije bregaste osovine preko lanca	dvije bregaste osovine preko lanca
ventila po cilindru	4	5	4
napajanje	ubrizgavanje	rasplinjači	ubrizgavanje
max.snaga KS(KW) - okr./min.	110 (81) - 9.000	143 (106) - 10.000	127 (93.4) - 10.000
okr.moment Kg(mNm) - okr./min.	9.38 (92) - 6.500	10.8 (106) - 7.500	9.7 (95.6) - 8.000
broj brzina	6	6	6
CIKLISTIKA			
okvir	čelična obodna greda	dvostruka košara od čeličnih cijevi	konstrukcija od čeličnih cijevi
prednji ovjes	teleskopska vilica	teleskopska vilica	upside-down vilica
promjer cijevi prednjeg ovjesa	43 mm	43 mm	41 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	140 mm	-
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	128 mm	135 mm	-
prednji kočioni sustav	dvostruki diskovi Ø 296 mm i čeljust sa 4 klipića	dvostruki diskovi Ø 298 mm i čeljust sa 4 klipića	dvostruki diskovi Ø 300 mm i čeljust sa 4 klipića
stražnji kočioni sustav	disk Ø 240 mm i čeljust sa jednim klipićem	disk Ø 245 mm i čeljust sa dva klipića	disk Ø 220 mm i čeljust sa jednim klipićem
dimenzije guma	120/70 ZR 17 • 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17 • 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17 • 190/50 ZR 17
DIMENZIJE			
međuosovinski razmak	1.460	1.450	1.420
duljina	2.125	2.125	2.080
širina	750	765	770
visina sjedala	795	820	820
kapacitet spremnika (litre)	19	21	18
težina (suha) kg	194	208	198
MJERENJA			
ubrzanje 0 - 400 m	-	11.1 s - 215.1 km/h	11.32 s - 199 km/h
max. brzina (km/h)	230	260	238
težina sa tekućinama (kg)	217	235	224
potrošnja po gradu	8.4 l	6.2	6.9
potrošnja pri 130 km/h	7.6 l	5.4	6.1
CIJENA	77.490 kn	79.480 kn	78.280 kn



"Od sumraka do zore!" Niti dolazak večeri nije mogao otjerati test vozače Moto Pula sa staze