

Suzuki GSX-R 600 | Kawasaki ZX-6R(R)

USPOREDNI TEST

[600 supersport]

Ispremijesane



PIŠE: **BORIS PUŠČENIK**

Pred nama su najsavršeniji strojevi srednje kategorije, svi u istoj obući, spremni za okršaj godine. Ovo je najzanimljiviji test sportskim vozačima ove godine jer se "litraši" spremaju za obračun tek sljedeće godine. Naravno, i ovoga puta odabrana staza je Grobnik iz praktičnih razloga, ali i zbog

kvalitete ocjenjivanja. Ovu stazu naši piloti itekako dobro poznaju i ovdje detalji čine razliku. Kako bi test bio objektivn, svi motocikli bili su obučeni u iste Bridgestone racing gume BT 002, čiji test pogledajte u okviru. Test vozači, naši stari znanci, redom su najbolji trkači koji se natječu za prvenstvo Hrvatske. Kako je naš testni tim ono najbrže što u Hrvatskoj imamo, ovaj test shvatite više kao pregled dobivenih in-

formacija od vozača koji žive za utrke i čija je jedina referentna vrijednost prolazno vrijeme po krugu. Stoga smo cestovnu upotrebu malo nepravedno zapostavili, iako je to ustvari najčešće bojno polje ovih motocikala. No, prema sportu se svi ravnaju, a upravo proizvođači forsiraju taj ustroj. Sve je bačeno na jednu kartu: biti najbolji "ready to race" motocikl. Pet jurišnika u lovu na dosadašnjeg lidera, Hondu CBR.

karte

Karta je lutrija. Jednom dobivaš, drugi put gubiš. I tko se pouzda u sreću, hoda po tankoj niti. Naš usporedni test nije daleko od kartaške igre, samo što su ovaj puta karte malo izmiješane. I dok se jedni nisu puno odmakli od prošli put, drugi su igru shvatili ozbiljno. Da vidimo onda tko je izvukao Poker asova



Ovoga puta je osim naše standardne četvorke u utrku upao i jedan novajlija, Kawasaki ZX-6RR od 599 ccm, koji je prvenstveno proizveden za utrke, no, zapremina nam govori da mu je ovdje ipak mjesto.

Svaki od ovih motocikala ima svoju bogatu povijest i razvoj. Ovi posljednji modeli u nizu ocrtavaju smjernice sportskih motocikala toliko jasno da je i litarska klasa postala sve ugroženija. U tome prednjači Kawasa-

ki 636, daleko najeksplozivniji predstavnik supersportaša. Cijena ovih modela je najjači adut. Razlike su minimalne, pa jedino Kawasaki malo odskakuje cijenom, naravno na dolje. I što sezona ide dalje, to je razlika veća, naravno na zadovoljstvo kupaca.

Dizajn

Kažu da se o ukusima ne raspravlja. Mi i ne mislimo tako, jer o čemu ćemo drugom,

nego o toj ljepoti plastičnih komada koji skrivaju neobuzdani karakter ovih motocikala. Kažu i da odijelo ne čini čovjeka. O da, još itekako. Neka digne ruku onaj koji bi istresao kasicu prasicu za motocikl kome srce nije na prvi pogled reklo: da.

I ako se odvojimo malo od tih stereotipa, mi bismo se dvoumili između Honde i Kawasakija. Možda i zato jer najviše sliče svojim snažnijim inačicama. Honda je gotovo



identična onoj kakvu smo je i navikli gledati. Zašiljen prednji kraj sa plosnatim svjetlima, gotovo upola manjim od konkurencije, djeluje pomalo zagonetno. Moramo priznati da je po figuri najbliži natjecateljskim motociklima i to nas pali najjače. Vrlo kompaktan, kratak, šiljat i nabijen na prednju osovinu. Detalji stražnje vilice i ispuha svakome će zagolicati maštu. U cjelini se najveća raz-

lika osjeti u dimenzijama. Honda CBR je uvjerljivo najmanji motocikl u klasi. Rekli bismo: sve već poznato, uz novu prednju vilicu i radijalne kočnice. I to je sve.

Kawasaki je napravio najviše. Radikalno je promijenjen dizajn, a ponajviše detalji. Ispuh sada čuči ispod suvozača, pokazivači pravca su integrirani, usis zraka je narastao, svjetla se zaokružila i tako do sitnica. Pogle-

dajmo samo prednji trokut vilice, spremnik goriva i spojeve plastika na najvišem nivou. Završna obrada je zakoračila stepenicu više. Voljeli bismo da je tako i s preglednošću instrumenata. S obzirom da su ZX-6R i ZX-6RR identični, kad govorimo o jednom, to vrijedi za obojicu. Svojom pojavom Kawasaki ostavlja dojam najkрупnijeg motocikla, iako to u zbilji nije tako.



Prema dizajnu stražnjeg kraja niti jedan od testnih motocikala se nije puno odmaknuo od starih modela. Sve već viđeno i poznato



bude svjež i zanimljiv duže od dvije godine, a po novom i duže od jedne godine. Suzuki je elegantan, najpravilnijih linija i izgleda manji nego što to uistinu jest.

Tehnika

Ove motocikle bismo bez problema mogli prozvati blizancima. Kad su apsolutne performanse jedini zahtjev, tehnička se rješenja toliko približavaju, da se u nekim stvarima čak i poklapaju. S ovog stanovišta razlike su samo u detaljima. Iako smo ih pojedinačno sasjekli i opisali do detalja u pojedinačnim testovima, ovdje ćemo spomenuti samo razlike, tj. ono u čemu su neki specifični i izdižu se iz mase. Krenimo redom.

Svi koriste redne četverocilindraše hladene tekućinom. Konceptijski su identični: dvije bregaste osovine u glavi, 16 ventila, elektronsko paljenje, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupci i mjenjač sa 6 brzina. No, svaki ima neke specifičnosti.

Yamaha ima najduži hod klipa, što ide u prilog momentu na srednjim okretajima.

Honda i Kawasaki su ugradili dva injektora u usisnom dijelu, ukupno 8, što pokazuje njihovu razvojnu moć. Drugi red injektora puni cilindre na preko 6.000 okr/min. Kawasaki još dodatno ima, kao i Suzuki, dvostruko leptirasto tijelo na usisu. Svi protagonisti ove priče oplemenjeni su i ispušnim ventilom.



Kawasaki koristi četiri pločice prednje kočnice, dakle svaki klipčić potiskuje svoju kočionu pločicu. Poslastica je antihopping spojka protiv blokiranja stražnjeg kotača, koju ne ugrađuju niti neki litraši. Jasno, sve su ovo rješenja direktno vezana za natjecateljske odjele pojedinih marki.

Ciklistika je također vrlo, vrlo slična, rekli bismo gotovo identična. Aluminijski dvogredni okviri, stanjeni do minimuma, špricani su die-cast tehnologijom, kako bi debljine stjenke iznosile svega 2,5 mm. Nadalje, svi koriste upside-down prednju vilicu promjera 41 mm, osim Suzukija, gdje je ona promjera 43 mm. Stražnja vilica je izdužena i pojačana na svim konkurentima, a radijalna kliješta postaju pomodni hit. Svi osim Honde tu koriste i radijalnu pumpu prednje kočnice. Kawasaki opet optički prednjači nazubljenim poluplivajućim diskovima. Ka-

Yamaha je, kao i Honda, procijenila da dizajn još uvijek odolijeva vremenu. No, iako je prednji kraj i dalje modera,n zadnji to više nikako nije. Dugo je Yamaha predvodila u agresivnom izgledu, pa se čini kao da je sada malo stala na loptu. Doduše, instrumenti su i dalje najpregledniji i najviše racing. Ovoga puta Yamaha je iskoristila marketinški potencijal Rossija, te je R46, koji je bio na testu, posvetila upravo njemu. Mi možemo samo konstatirati: Bravo!

Suzuki je od zadnjeg usporednog testa izmijenio korjenito sve, ali ne i od lanjske godine. Poznato je da GSX-R serija kaska za ostalima iz, vjerujemo, marketinških razloga. I dok je jednu godinu jedini potpuno svjež i ima otvorene ruke u godini kad konkurenti spavaju, druge sezone već tradicionalno gubi na usporednim testovima. Danas je teško ostvariv san da sportski motocikl

Yamaha je po snazi najpunija u svim režimima rada, dok je Kawasaki 599 malo lijen na nižim okretajima



PRAZNA STRANICA



Suzuki je podbacio na ovom testu. Kao da ne pripada istoj klasi, godine su učinile svoje



Svi motocikli klase 600 daleko su okretniji i lakši za voziti od klase 1000. To im je i osnovna prednost



ko se i očekuje od klase supersport, i prednja i stražnja amortizacija se mogu vrlo fino podešavati u hidrauličnoj kočnici, kako za fazu kompresije, tako i za fazu istezanja. Također, predopterećenje opruge je moguće vrlo precizno zatezati prema želji svakog vozača.

Kut prednje vilice neki povećavaju poput Yamaha s 24 na 24,5 stupnjeva, a Kawasaki na čak 25. Rezultat je to povećanja snage agregata i smirivanja prednjeg kraja, kako bi ostali što je moguće mirniji nakon naglog odvrtnja gasa. S obzirom da jedna kota utječe na drugu, posljedica toga je i povećanje iskoraka prednjeg kotača. Kawasaki sa 106 mm je daleko ispred svih, ostali ispod 100

mm. Isto tako je povećavan i međuosovinski razmak, pa je Yamaha najkraća sa 1.385 mm, iako je razmak povećan za 5 mm. Svim natjecateljima je smanjena razdaljina između glave upravljača i klina stražnje vilice, čime je omogućeno postavljenje duže stražnje vilice, koja pak ima funkciju, kako smo naglasili, smirivanja ciklistike. Jedino Suzuki serijski ugrađuje amortizer upravljača. Vrlo pohvalno. Honda na ciklistici ima jedan specifični detalj: stražnji amortizer je okrenut nagla-vačke i gornji dio nije učvršćen za okvir.

Gume su 120/70-17 za prednju i 180/55-17 za stražnju standard. Jedino Kawasaki koristi profil 65 umjesto 70, što bi mu tre-

balo osigurati okretniji, ali i nemirniji prednji kraj. Upravo suprotno je učinio R6, koji se vraća s profila 60 na 70.

Zanimljivo je da su Yamaha i Kawasaki povećali ukupnu težinu, iako su te vrijednosti i dalje u okvirima klase.

S obzirom da je na svim motociklima prvenstveno rađeno na unutarnjoj ljepoti, svi su dobili par konja viška, a neki su i pretjerali. Kako drugačije objasniti više od 200 KS po litri obujma? Kawasaki tu prednjači sa 130 KS bez ram-aira. Suzuki i Yamaha se drže kao sestre sa 120 KS, dok je Honda naizgled podbacila sa svega 117 KS. Najveći napredak učinjen je na momentu. I tu Kawasaki prednjači, jasno onaj sa 636 ccm, jer višak kubika se ovdje itekako osjeti. Honda opet zaostaje.

Od zanimljivosti spomenut ćemo da Yamaha, u ovom slučaju R46, ima standardni karbonski Termignoni ispuh. Naravno, tu je i unikatan serijski broj na pločici 0004. Kawasaki ima ugrađen Lap timer kako bi posjetioći staza znali na čemu su. On je, mislimo na 636, ukupno i najveći tehnički biser klase.

To bi ukratko bila sva veća ili manja odstupanja motocikala od klase kojoj pripadaju. Još samo da vidimo kako se sve te nijanse u stvarnosti očituju na natjecateljskoj stazi u rukama iskusnih majstora.

Vožnja: Život počinje iznad 10 000 okretaja

Kategorija supersport je skupina uličnih kauboja gdje visoki okretaji, crveno područje, kotač u zraku i urlik motora predstavljaju sastavni dio lude igre na dva kotača. I tako, malo po malo, naši su puleni u kartaškoj igri godine podijelili bodove i stali na zasluženo postolje, pa pogledajmo ukupan poređak kako slijedi:

Kawasaki je po nekim apsolutnim mjerilima motocikl koji je najsigurniji u svim dijelovima zavoja



I zaslužena ribica na kraju dana nije bila loša, pa ni mala



**1. mjesto:
Kawasaki ZX-6R**

Pobjednik se piše zelenim slovima

Kawasaki ZX-6R je prvi Kawasaki na tronu jednog našeg usporednog testa. Potpuno zaslužen. I to ne samo uspoređujući cijene i važući što za tu sumu dobivamo. On je Best buy i Grand prix zajedno. To je motocikl koji luči najviše adrenalina. Jednostavno, stroj koji pali i one hladne na slovo R.

Najveća prednost očituje se u agregatu. Toliko snage i eksplozivnosti ne nudi niti jedan drugi motocikl. I dok se sve do praga od 10 000 okr/min ZX-6R ponaša kao čisto-krvni predstavnik klase, preko toga može potući i stariju generaciju klase 750. Pritom upravljač pokušava svoj ples i amortizer bi mu itekako olakšao zadaću. U drugoj ista priča, nos je ponovno u zraku. Ako zajašite ovu Kawu, nikako joj ne dopustite da predahne, jer na srednjim okretajima je to šestotica kao i svaka druga, no, mi od pobjed-

nika hoćemo ono što drugi nemaju: eksplozivnu napravu.

S obzirom na najveći kut upravljača i predtrag, nije najbrži na silasku u putanju, čak je i malo krući od prethodnika, ali je zato vrlo precizan i čvrst. Prednji kraj je malo

izdužen, donekle i proširen, pa ne možemo govoriti o pretjeranoj okretnosti kao kod, primjerice, Hondе. Kawasaki ne pruža osobiti i neposredan feeling jer je kotač malo predaleko, pa se nijanse jače filtriraju prije nego ih vozač osjeti. Zauzvrat je stabilnost

Ovako nepregledne instrumente već dugo nismo vidjeli



Kawasaki se doima najvećim i najkrupnijim motociklom



Paljenje guma je neizostavan dio testa

na pravcu nenadmašna. Istog smo dojma i nakon snažnijeg kočenja poslije pravca, ovdje i protublokirajući uređaj na spojki ima sjajnu funkciju.

Vozač sjedi nešto raširenijih ruku i nogu, što je posljedica otvorenijeg upravljača i širine spremnika. Kao da smo zajahali ZX-10R. Definitivno, motocikl će bolje odgovarati vozačima višeg stasa. Oslonci za noge su točno tamo gdje ih trkač želi. Jedini pravi nedostatak su instrumenti: bezlični, nepregledni i sitni.

Kawasaki daje najviše u rukama iskusnijih vozača. Jednostavno, ovo je čisti racing projektil. Zahtijeva malo više mijenjanja brzina nego bi se to po deklariranoj snazi reklo, te vozač mora biti malo aktivniji na leđima Ninje. Vožnja između 11 000 i 15 000 je pravi seks na dva kotača. A tek zvuk, prava simfonija kad se otvori usis. Bez sumnje, ovom motociklu odgovaraju brže staze gdje može doći do izražaja sav potencijal agregata. Kočnice zavrjeđuju pohvale više po snazi nego po modulabilnosti.

Na izlasku iz zavoja neobično je neutralan i precizan, pa i pri žestokom odvrtnju ručicom gasa. A kako bi se i drukčije vozio jedan zeleni motocikl nego žestoko. I to je dosta za pobjedu! ■

Snaga Kawasaki 636 naprosto fascinira i nema konkurenata među testiranim motociklima



JOSIP DRMEŠ Rekorder Grobnika - vozač Ducatija 996

● Prvo moram pohvaliti gume Bridgestone BT002 koje su mi se jako dopale i koje su me ugodno iznenadile. Imaju dobar grip i neobično su mirne u svim fazama vožnje.

Žao mi je što na testu nisam probao Kawasaki od 636 ccm, nego samo 599, jer su Ninje moji favoriti. **Kawasaki** ima fenomenalnu voznost, što je vrlo bitno, i odličan sportski položaj. Krasno se vozi, vrlo brzo i sigurno ulazi u zavoj a jedine loše točke su mu mlitav agregat na modelu 599 i oslonci koji lako stružu o asfalt.

Yamaha mi se u cjelini gotovo najviše dopala. Iako je pristrano jer

jedina ima serijski otvoren ispuh, najbrža je u svim režimima. Zasi-gurno je po snazi najbolja od svih. Ciklistika je vrlo uravnotežena i to joj je glavna prednost. Na njoj jednostavno ništa bitno ne smeta.

Kod **Honde** mi se sviđaju kočnice i ovjes. Snaga kočenja, ali što je još bit-

nije kvaliteta kočenja je odlična. U odnosu na Kawasaki ima nešto lošiji položaj koji previše pada naprijed i ono što me smeta je pretjerano opterećenje na rukama. Sama snaga motora je ležerna, dakle, ne presnažna već sasvim zadovoljavajuća. Čak na nižim režimima i bolja od Kawa-

sakija od 599 ccm. Ciklistika je odlična na ulasku u zavoj, dok na polu zavoja je izražena tendencija širenja putanje kada se otvara gas, odnosno centrifugalna sila vuče motocikl van zavoja pa ga je potrebno malo više rušiti.

Suzuki je mali autobus i uopće nije s ovim motociklima u klasi. Definitivno nije za pistu, mada bi po cesti imao što za reći. Vjerojatno je malo koncepcijski "fulan" ali ne zaboravimo da dolazi na tržište uvijek sa zaostatkom. Moram napomenuti da ja ove motocikle gledam iz čisto sportskog stanovišta.



PRAZNA STRANICA

TEST GUMA: Bridgestone BT002

Bridgestone BT002 je prava racing guma koja svoje korijene vuče izravno iz MotoGP prvenstva. Kada na temeljima tako stečenog iskustva konstruirate gumu koja se može nabaviti u slobodnoj prodaji, jasno je da krajnji rezultat ne može biti drugačiji nego odličan

Mala je čista petica

MotoGP prvenstvo, kao najviša stepenica svjetskog brzinskog motociklizma, svakako predstavlja najbolji poligon za testiranje novih ideja i tehnologija u proizvodnji guma. Iako je Bridgestone u kraljevskoj klasi svjetskog motociklizma prisutan tek nekoliko zadnjih godina, sa zadovoljstvom možemo ustvrditi da već sada i mi obični smrtnici možemo uživati u svim blagodatima koje mora iznjedrati jedan takav angažman. Strateška odluka o ulasku u MotoGP donesena je 2000. godine, da bi se 2002. prve Bridgestonice zakotrljale na utrkama svjetskog prvenstva. Već 2003. godine Makoto Tamada po prvi puta dovodi Bridgestone na pobjednički podij osvajanjem trećeg mjesta u Rio De Jeneirou. Samo godinu dana kasnije Makoto Tamada na istoj stazi suvereno pobjeđuje i tako ostvaruje povijesni uspjeh za tu gumarsku tvrtku. O tome koliko je njihov dosadašnji angažman bio impresivan najbolje govori činjenica da osim tvorničkih momčadi Kawasaki i Suzuki od ove godine na njihovim gumama nastupa i tvornička momčad Ducatia.

Prema navodima proizvođača brojna poboljšanja koja su implementirana u BT002 trebala bi osigurati bolju hvatljivost u zavoj uz istovremeno poboljšanje performansi prilikom kočenja. Uz standardno poboljšanje upravljivosti, stražnja guma je sada kruće konstrukcije i trebala bi omogućiti jače otvaranje gasa prilikom izlaska iz zavoja. Prilikom izrade korištena je složena MSB konstrukcija kod koje se oko unutarnjeg radijusa gume obavija neprekinuti čelični kabel i na taj način se izbjegavaju spajanja i preklapanja pojaseva. Bridgestone je prvi proizvođač koji je uspio u jedan takav čelični kabel staviti 5 međusobno odvoje-

nih čeličnih niti obloženih gumenim oplata. Ovakva konstrukcija trebala bi dati veću čvrstoću uz istodobno zadržavanje fleksibilnosti.

Budući se radi o čistokrvnoj racing gumi, prednja guma se proizvodi samo u dimenziji 120/70-17 dok se stražnja guma proizvodi u dimenzijama 180/55-17 i 190/55-17.

Kako bismo detaljno provjerili sve te hvalospjeve proizvođača, angažirali smo neke od najboljih hrvatskih motociklista i iskoristili ih na usporednom testu godine. U Bridgestoneu su bili široke ruke, te su svi naši testni motocikli bili obučeni u identične BT002 gume.

Inače, Bridgestone proizvodi četiri mješavine ove gume, a ovisno od tvrdoći poredane su u rasponu od 1 do 4, s time da je četvorka najmekša smjesa, uglavnom korištena za pole position, dok se najtvrdija jedinica koristi za dužinske utrke poput Endurancea. Jedinica, ultra hard, bit će dostupna tek dogodine. Zbog specifične konfiguracije i granulacije grobničkog asfalta preporuka iz Bridgestonea bila je da se montira tip 2 straga i tip 3 sprijeda. Dosadašnja praksa s ostalim proizvođačima da se straga montira nešto tvrda smjesa i ovdje se pokazalo idealnom. Iz naših iskustava, druge smjese za Grobnik ne trebate niti tražiti. Još jedna specifičnost iz Bridgestona je pritisak gume. Dok smo navikli na podešavanje od 2.1 bara za prednju gumu i 1.9 stražnju, ovdje je potrebno dići pritisak za 0.2 bara za oba pneumatika. Razlog je jednostavan: s povećanim pritiskom, a ponajviše s porastom temperature

zraka, drastično se smanjuje trošenje gume. I zaista, prvi par koji smo pumpali klasično istrkao je gumu neobično brzo i bila je gotova za nekoliko rundi. Nakon dopumpavanja temperatura se optimizirala i mi možemo konstatirati da je ovo najbolja guma za Grobnik koju smo ikad isprobali, a nismo probali još jedino Dunlop GPA kojeg čekamo uskoro. To tvrdimo nakon mnogo godina provedenih na utrkama i nakon bezbroj isprobanih varijanti pritiska, tvrdoća, proizvođača i raznih godišnjih doba. Guma je toliko sigurna da su svi naši testni vozači imali puna usta hvale. Vrlo je precizna, a najviše oduševljava grip na izlasku iz zavoja. Nema tu nikakve nesigurnosti i ovo je prava GP guma za pobjede.

Kada se zagrije, učinak je identičan, pa s njom možete isprobavati putanje koje se inače ne biste usudili sa takvom agresivnošću. Tu često druge gume dolaze u krizu kada je temperatura zraka visoka, no Bridgestone je pokazao da je razvojno jedna od vodećih gumarskih industrija. Profil gume je malo naglašeniji, ustvari zašiljeniji, pa se motocikli malo brže spuštaju u nagib nagašavajući pritom okretnost. S druge strane, prijanjajuća površina gume je maksimalna, kakva i mora biti za utrke. Još jedna dobra strana gume je da kada smo prešli na cestovnu upotrebu nismo imali potrebe dugo zagrijavati gumu. O trošenju ne možemo reći toliko hvale, no, to se od ove gume niti ne traži.

I zaključimo: od Bridgestonea ne tražite bolju homologiranu gumu, jer ne postoji. Možda jedino u istom rangu. Ako vam je natjecateljska staza u krvi, znat ćete cijeliti bezobrazno rano otvaranje gasa, kasno kočenje i višestruki izbor mješavina, ovisno o natjecateljskoj stazi. ■



Najbolja preciznost i grip koji smo do sada imali prilike isprobati na Grobniku

Trošenje je uzorno no samo ako povećamo pritisak za 0,2 bara



2. mjesto: Yamaha YZF R6

Srebro zlatnog tona



Yamaha ostavlja dojam najkompletnijeg motocikla. Potentan motor kroz cijeli raspon okretaja, opušten položaj vozača i udobno sportski podešen ovjes aduti su s kojima i srebrna medalja ima zlatni prizvuk.

Moramo napomenuti da su nova prednja vilica i radijalna kliješta dali itekako dobre rezultate. Iako u prvi tren nemate taj famozni osjećaj jurnjave, štoperica pokazuje da motocikl munjevito grabi. Ispucavanja iz zavoja su za nijansu slabija od brutalnog

Ninje, no to je još uvijek neuhvatljivo za konkurente. Yamahom će najbolje od prve povući neiskusniji vozači, koji će cijeniti te lako dostupne performanse. Naprosto je očaravajuće vidjeti s kojom lakoćom Yamaha prolazi varijante, upija neravnine i glatko odgovara na komande vozača. Što se same snage tiče, osnovna prednost leži u činjenici da je R46 u seriji opremljen Termignoni topom. Ovo se ponajviše osjeti na izlasku iz zavoja, kad R46 bez pogovora snažno ispaljuje vozača iz zavoja. Ovo je naj-

konkretniji motor na srednjim okretajima. I ne treba mnogo mudrosti da bi se ta prednost pretvorila u desetinke.

Yamaha više nije tako napadno okretna, vjerojatno je to odraz većeg kuta vilice i većeg pneumatika, no stabilnost kroz duge zavoje je izvrsna. Pritom je sam osjet onoga što se zbiva pod sjedalom potpun. Ovo ide u prilog onima manje naviknutim na jurnjavu, koji baš ne mogu uvijek "ukrotiti" hirove nemirnijih ciklistika. Neutralan je i na izlasku iz zavoja.



Osobnost Valentina Rossija odlično je marketinški ukomponirana u dinamičko lice R6

BORIS ZUJIĆ

Prvoplasirani u PH - vozač Honda CBR 1000RR

● Već na prvi dojam za upravljačima šestotica, kao vozač superstock motocikla od 1000 ccm bio sam nemalo iznenađen lakoćom upravljanja novih 600-tica. Osjećaj kao da vozim motociklima upola lakšim, a ne svega 10-tak kilograma, proživio me tijekom cijelog testa. Lakoća obaranja u zavoj, promjena pravca i preciznost vožnje zaista je fascinantna. Naravno, snaga je daleko manja, ali ipak dovoljna za vrhunski doživljaj na stazi. Oduševljavaju i Bridgestone gume koje mogu preporučiti svakome tko teži vrhunskim rezultatima na natjecateljskoj stazi. Vrlo su mirne, precizne, te ne pokazuje pregrijavanje niti nakon 20-tak odvoženih krugova.

U svakom slučaju, ove šestotice preporučio bih svakom tko povremeno posjećuje Grobnik. Ova klasa se toliko lakše vozi da će većina odvoziti ista vremena kao i na pedesetak konja jačim monsturmima litarske klase, a u isto vrijeme će dobiti više užitka. U prvom redu neće imati osjećaj da motocikl njih vozi.

Nakon cjelodnevne jurnjave izdvojio bih jedino **Suzuki**, ali kao nešto lošiji od ostatka društva. Iako mi se položaj na motociklu dopao jer ne umara previše, kočnice djeluju umorno, a odziv na gasu je slabiji nego kod konkurencije. Ostatak društva vodi borbu rame uz rame.

Položaj tijela na **Hondi** je najviše na upravljaču, što sam i očekivao. Slijedi **Yamaha**, dok je **Kawasaki** tradicionalno postavio tijelo najdalje od upravljača. Struganje nožnih oslonaca je bilo prisutno kod svih konkurenata, ali me je ipak najviše smetalo na **Kawasakijima**. Razlog je taj što oni najlakše idu u nagib. Mjenjač je na **Hondi** najmekši, dok na **Yamahi** i **Suzukiju** treba muški stiskati. Sa ovjesom bi se još dalo poigrati.

Kawasaki ponovno ima pretvrdu oprugu na zadnjem amortizeru, dok je **Suzuki** kompletno premekan, pa se motor dosta uznemiri na ulascima u zavoje.

Kočnice su solidne i snažne na svim modelima. Već spomenuti **Suzuki** nešto odskače, **Yamaha** i **Honda** su odradile dobar posao, dok mi je kod **Kawasakija** nedostajalo malo osjećaja prilikom doziranja, no, ne toliko da bi smetalo.

Yamahin agregat najbolje vuče iz nižih okretaja i to je po mom mišljenju najkompletniji agregat na testu. **Kawasaki 636** je u apsolutnim mjerilima najjači. **Honda** i **Kawa 599** su tu negdje, mada vam neće nedostajati snage niti na **Suzukiju**.

Sve u svemu, **Kawasaki 636** ukupno daje najviše. Moj prikriveni favorit je **Honda**, jer se na njoj najsigurnije osjećam i tu sam kao doma. **Yamaha** i **Kawasaki 599** su podjednako dobri, a **Suzuki** tradicionalno kasni godinu dana za konkurencijom.

Yamaha je vrlo čvrst motocikl, kako na pravcu, tako i u zavoj. Položaj vozača nešto je opušteniji čime ovaj motocikl je najprimjereniji cestovnoj upotrebi

Možda najviše smeta previsok upravljač. Dok će jedni to hvaliti, zbog cestovne upotrebe, mi bismo više voljeli napadačkiji položaj za stazu. U svakom slučaju, ovaj nedostatak je u većini slučajeva i prednost, ovisi samo tko ocjenjuje ergonomiju.

I ako nam se smješak javio na **Kawasakiju** tek iznad 10 000 okretaja, ovdje se osmijeh počeo širiti već iznad 8000 okr/min. Motor nije divlji, nego fluidan. Ustvari, točno na pola puta između **Kawasakija** i **Honde**. Ovo se najbolje doživljava negdje u sredini zavoja, kada treba početi precizno odvrtnuti ručicu gasa. Točno sa sigurnošću možemo osjetiti usklađenost motora i ovjesa. Potreba za mjenjačem je na ovom motociklu najmanje izražena. Gotovo cijelu stazu možemo odvesti u jednoj brzini, jasno, osim nekoliko ravnica.

Zaključimo kako je R46 kralj za cestu. Uspio je na čudesan način spojiti naizgled suprotno. Preko tjedna on je ugodna kočija za gradsku problematiku, a za vikend je to zapaljeni fitilj koji čeka na vaš znak. Jedno je sigurno, dinamična ciklistika, reski zvuk ispuha i "pun" motor pretvorit će vas u Valentina Rossija vaše ulice. ■

Termignoni ispuh serijski je dio opreme. Kontrast sunca i mjeseca čine Yamahu najvedrijim motociklom na testu



Yamaha još jedina njeguje sportski look instrumenata





[3. mjesto: **Honda CBR 600 RR**]

Na slavi se ne živi

Ovo je savršen motocikl zatupljenog karaktera. Motocikl koji je bio dosadašnji lider klase i dalje je fantastičan motocikl, izuzetno vozan, ali s agregatom malo slabijih performansi. Rekli bismo, spoj brze ciklistike i dosadnog motora. U svakom slučaju, Honda nije razočarala, nego je ostala na razini dosadašnjeg ugleda.

Kada sjednete za upravljač CBR-a kao da ste obukli cipele u kojima ste navikli hodati. Vrlo brzo ćete mu naći "žicu" i pratiti ritam koji vam nameće. Vi samo trebate zamisliti kuda želite, a Honda će se pobrinuti da tamo najbrže i stignete. Sama vas vodi kroz zavoje, najlakša je za upravljanje i vrlo okretna. Zamislite gdje trebate skrenu-

ti i ... već ste duboko u tjemenu zavoja. Vrlo profinjen ustroj čovjek-stroj, ovo je motocikl najzabavniji za vožnju. Istina, i najzamorniji, jer ste potpuno na rukama. Kao da držite prednju osovinu rukama i igrate se sa žiroskopskim efektom kako vas volja. Niti jedan motocikl ne nudi takav osjećaj za prednji kraj. Uz to, Honda je najmanja, najkraća, ali i najteža. Ako i na kojem motociklu vozač ima osjećaj da lebdi nad strojem, onda je to na CBR-u. Ergonomija će

Sav kompaktan i zašiljen CBR je zasigurno najmanji motocikl. Gotovo je ostao nepromjenjen



KREŠIMIR ERDEC

Aktualni prvak Hrvatske - vozač Suzukija GSX-R 1000

● Upravo je nevjerojatno koliko su ovi motocikli lakši od modela 1000 s kojim sam prošle godine osvojio prvenstvo Hrvatske. Čak niti nakon 80-tak krugova nema napora. Tu definitivno svi fasciniraju ulaskom u zavoje. Doduše mnogo su slabiji pa ih otvaraš kako hoćeš i ne trebaš previše paziti na otvaranju gasa pri izlasku iz zavoja. Nemojte misliti pritom da su ovo slabici, no, nisu niti sjena tisućicama.

Pojedinačno, **Suzuki** je deklariran po svim pitanjima. Velik je, "kilav", slabo koči i zaostaje u mnogo detalja. Sam agregat nije toliko loš.

Niti za **Kawasaki** ja nemam prevelike hvale a posebno smetaju vibracije, te pregrub mjenjač. Spremnik goriva je odličan jer se može opustiti na njemu. Ovjese se može lijepo podesiti za stazu. **Kawasaki ZX-6RR** djeluje vrlo kompaktan i ima odličan položaj.

Kada bi birao motocikl za utrke teško bih se odlučio između Yamaha i Honde. **Yamaha** mi je bolje legla od Kawasakija, isto tako kompaktan motocikl ali još ugodniji te se fino ispružiš na njemu, kao da je najduži od testnih motocikala. Odlično koči, mjenjač se lijepo šalta i imam osjećaj da je motocikl fino "zašpanan" u zavoju. Sam motor se čini kao da odmah odozdola diše, a to se i čuje.

Ipak, **Honda** mi najbolje štima, možda zato jer sam navikao na CBR 1000. Cijeli motocikl je ekstremno kratak, zašiljen te bih definitivno preferirao Hondu. Zbog preciznog mjenjača čak niti ne treba "abgasati dok šaltaš".

Zao mi je jedino što nisam probao Kawasakija 636 jer možda bi to bila sasvim druga priča.



Lakoća kojom Honda ulazi u zavoj nedostižna je za ostale konkurente

zadovoljiti i više vozače, mada to sa strane i ne izgleda tako.

Ovo je sjajan motocikl i odlična je osnova za preinaku u natjecateljski bolid. Tako je motor "najkraći" u standardnoj konfiguraciji, odnosno, tamo gdje ostali još imaju daha, Honda prva stane, negdje oko 13.500 okretaja. S druge strane, krivulja snage mu je homogena i iskoristiva u cijelom rasponu. Vrlo brz ulazak u zavoje, a onda poneki podbačaj i korekcija putanje. Ciklistika je toliko mirna da je motor nikada ne može izbaciti iz takta. Ipak, na oštrim zavojima pokazuje zube i daje do znanja da se ostali moraju ravnati prema



njoj. Kako smo već jednom napisali u testu: vozač kao da napada zavoje ramenom, a ne koljenom. Vjerojatno je to razlog jedne zanimljivosti: Honda ima najveći međuosovinski razmak, a vozač sjedi najviše prema naprijed. Sjedalo je tanko i daje poseban osjećaj za stanje na podlozi.

Od većih nedostataka spomenut ćemo aerodinamiku koja ne uspijeva niti približno skrenuti strujanja zraka sa prsa vozača. Buka mehanike je najmanja u klasi, a mjenjač tih i precizan. Na kraju zaključimo kako smo i počeli: ovo je rasni trkač bez duše. ■

Instrumenti su malo preozbiljni za jednog čistokrvnog sportaša



PRAZNA STRANICA



[4. mjesto: **Kawasaki ZX-6RR**]

Briljantna priprema za kit

Kako su ZX-6R i ZX-6RR pravi blizanci, većina onoga što vrijedi za pobjednika, vrijedi i ovdje. S jednom razlikom: motor od 599 ccm je daleko blažih karakteristika od modela 636. Prema svim ovim testnim snagatorima, a pogotovo nakon sislaska sa Ninje 636, ZX-6R je ostavio gorak

okus da jedino motor ne prati ono što ciklistika pruža. Naime, motor je vrlo jednoličan i u svim rasponima okretaja malo iza konkurencije. Čak je i Honda tu nešto jača i konkretnija, pogotovo na nižim okretajima. Iako iste zapremine kao i ostali, pa i sagledavajući svu tu silnu tehniku, smatramo da bi snaga, a pogotovo okretni moment, morali biti daleko konkretniji i izdašniji. Ponajviše se to osjeti na izlasku iz kratkih zavoja, negdje u rastojanju između druge i treće brzine, kada je češća upotreba mjenjača neminovna. Kada okretaji uzmu maha, razlika je minimalna, ali ipak primjetna. I tko tu loše

mijenja, gubi dragocjene desetinke.

Ciklistika je izvrsna: brza, reaktivna i tvrda. Baš kakvu bi svaki trkač poželio. Kao što smo napomenuli kod jače inačice, prednji kraj je nekako izduženiji i vrlo stabilan pri višim brzinama. Prebacivanja su odrešita, bez imalo otpora. Kawasaki je malo korpušteniji od ostalih, ali ne i teži. Širina spremnika i otvoreniji upravljač osjete se jedino kada se pokušamo sklupčati iza maske. U svemu ostalome to je onaj pravi osjećaj za prednji kraj koji je jedino CBR pogodio tako da odgovara vozačima svih tehnika vožnje. Kažemo: gotovo kao CBR, jer jedino na malim brzinama ovdje nedostaje nijansa sigurnosti.

I kao kod Honde zaključak je identičan: da je malo više poleta, bio bi to pakleni razarač u rukama iskusnog borca. Ovako, ovo nije motocikl za svakoga, već za one koji će uz pravi kit znati cijeniti sve prednosti koje nudi ovaj motocikl predodređen za utrke. ■



Preciznost kojom Kawasaki prolazi zavoje zaista oduševljava

Jedini pravi nedostatak Kawasakija je struganje oslonaca za noge o asfalt



ALEN VRDOLJAK

Petoplasirani u PH - vozač Suzukija GSX-R 1000

● Moram priznati da sam sa **Hondom** imao najviše zabave na Grobničkoj stazi. Fascinirala me činjenica s kojom lakoćom i neutralnošću motor prati zadanu putanju. Serijski podešen ovjes nikada nije pokazivao nekontrolirana poskakivanja, pa vjerujem da je za to itekako zaslužan okvir motocikla. Položaj vozača je iznad samog prednjeg kotača, ruke su za vozača moje visine (190 cm) vrlo malo opterećene, a same dimenzije motocikla definitivno nisu premale. Motor Honda je samo na osjećaju malo slabiji od konkurenata, što je posljedica izvrsnog ukupnog balansa koji ovaj motocikl posjeduje. Kočnice rade odlično, na ulasku u zavoj malo šire putanju, a s velikim brojem uzastopno odvoženih krugova vrlo malo gube na svojoj efikasnosti. Ovjes, iako standardan, zadovoljava upotrebu na stazi. To je najviše zasluga izvrsnog okvira motocikla koji zajedno sa amortizacijom prenosi potpuni osjećaj sigurnosti na vozača. Motor sa standardnim set up-om ide gdje vozač zamisli.

Kawasaki je odmah uz rame Hondi po osjećaju u vožnji. Prati određene putanje bez odstupanja. Položaj vozača je malo dublje u sjedalu, ruke su dobro postavljene, a motocikl je malo duži od ostalih. Jedina zamjerka je ipak malo preizak vjetrobran. Motori testnih motocikala vrlo su se rado vrtjeli i po osjećaju čak ni 599 nije zaostajao od konkurencije. Naravno, 636 je ipak prejak za konkurenciju. Kočnice su vrlo dobro funkcionirale, iako me nisu zadivile reakcije na prvi stisak ručice. Nakon te početne faze izvrstan je osjećaj daljnje kočnja. Kočenjem pri ulasku u zavoj neznatno širi putanju. Na ovjes i okvir nemam nikakve zamjerke. Oba motocikla ostavljaju dojam da su za koplje ispred konkurencije kao baza za natjecateljsku upotrebu.

Yamaha R6 : Niži položaj vozača u sjedalu i malo viši položaj upravljača nisu mi baš idealno xleglflif. Imam dojam kao da je i cjelokupni motocikl kod obaranja u zavoj malo viši od konkurencije. Sam motor Yamaha vuče izvrsno. Po dojamu u vožnji rekao bih da ima više konjskih snaga od Honde, iako to mjerenje na probnom stolu demantira. Kočnica mi se sviđala. Na početku fali malo "ugriza" ali je u nastavku kočnja dobro modulabilna, dakle pruža dobar osjećaj pritiska pločica na diskove. Ovjes je jasno premekan za stazu kod serijskog podešenja. Cijeli motocikl malo poskakuje pri ekstremnijim dodavanjima gasa ili kočnjima. Mišljenja sam da je Yamaha uz malo podešavanje ovjesa vrlo konkurentan motocikl.

Suzuki GSX 600 R : S obzirom da i u prvenstvu vozim Suzukija, doduše 1000 kubika, položaj na motociklu mi je najpoznatiji. Vozač za razliku od položaja na Hondi sjedi duboko u motociklu, a položaj ruku je malo zatvoreniji. Kao ni kod konkurencije, tako ni kod Suzukija nisam imao problema s položajem nogu, iako sam višeg stasa. Po zvuku bi se reklo da Suzuki ima najjači motor, a i osjećaj razvijanja snage lako bi dao zaključiti isto to. Međutim, ipak nije tako. Agregat zaista lako diše, ali po svemu u rangu s konkurencijom. Testni motocikl imao je definitivno premekan i previše nemiran prednji kraj. Imao sam problema s njim na otvaranjima gasa, a i cijeli motocikl mi je ostavljao dojam kao da je premekan, puno mekši od svih testiranih motocikala. Kočnica je, rekao bih, standardna. Dok mi se kod Honde sviđa ukupna snaga kočnja, a kod Kawasakija i Yamaha doziranje kočnice, moram reći da mi je kod Suzukija taj dio malo ispod prosjeka.

Da rezimiram: Broj 1 po meni je **Honda CBR 600 RR**. Ukupni dojam je da sam jedva čekao da sjednem na ovaj motocikl zbog izuzetne lakoće upravljanja i dojma sigurnosti zbog kojeg sam ovim motociklom jurio kroz zavoje brže nego s drugima.

Broj dva su **Kawasakiji**. Vrlo tijesno drugi. Kad bolje razmislim Hondi dajem prvo mjesto samo zbog seksepila koji u meni izaziva i izgledom i radom. Kawasakiji zasigurno imaju više potencijala da se s njima odvozi brzi krug po stazi.

Broj tri je **Yamaha R6**. Opet samo malo iza konkurenata, uglavnom zbog malo mekšeg ovjesa i položaja sjedenja za višeg vozača.

Broj četiri je definitivno **Suzuki**. Moram reći da motor vuče izvrsno, ali kočnica i ovjes nisu kod testiranog motocikla bili na nivou konkurencije.



[5. mjesto: Suzuki GSX-R 600]

Ovo nije godina

Suzuki nam ove godine ponovo pada u krizu. Na svim testovima, pa tako i na našem, prolazi naizmjenično toplo-hladno. I dok jedne godine kao da udahnjue malo života u klasu, u drugoj ga ocjenjujemo potpuno hladno, bez emocija. Ne želimo reći da je Suzuki potpuni outsider ove godine, ali pod euforičnim dojmom ostalih Japanaca ostaje malo u sjeni.

Kao i kod Kawasakija, Suzuki najviše plijeni snagom, ali ovaj puta u srednjim režimima. Svug-

dje je pun i ničim ne zaostaje za konkurentima. Jedino mu na vršnoj snazi nedostaje onaj nagli potisak koji govori da je dao sve iz petnih žila. Možda bismo motor mogli okarakterizirati poput onog na Hondi: voli visoke okretaje, ali sve obavlja sasvim mirno, bez provala snage. Buka usisa, ali i mehanike, davala je Suzukiju



Suzuki dok čeka zamjenu teško može odoljevati ovako spremnim momcima iz klase





Podugačak Suzuki ima najčistije linije

motocikl na testu. Položaj vozača nipošto nije previše ekstreman i umor se javlja tek na kraju radnog dana. Doduše, imali smo malih prigovora na noge zbog naše visine, jer su nam se oslonci učinili suviše visokima. Suzuki je uz Yamahu motocikl koji najmanje umara. Ima to za posljedicu da ga na cesti ocjenjujemo čistom peticom, jer ne poskakuje, sigurno upija neravnine i ima kompromisno podešen ovjes. No, ne očekujte previše od jednog predstavnika klase supersport.

Mjenjač je, vjerujemo, najlakši i najprecizniji u klasi. Bez spojke možete mijenjati glatko i bez trzaja. Zaista prava japanska urica.

Zaključno možemo reći kako je Suzuki ocijenjen identično kao i zadnji puta, onako u stilu izjave Lorisa Valjana: "Sve fino ali..." Jednostavno, svi testni vozači složili su se da Suzukiju nešto fali, ali ništa određeno. Vjerojatno svugdje po malo, a kako su ovo vremena nijansi, detalji ipak čine razliku. ■

Suzukija

poseban šarm. I što smo ga više vozili, puls nam je bio sve brži. Motor je vrlo linearan i neodmjerena igranja sa ručicom gasa u zavoju neće biti kobna. Dakle, raspon razvijanja snage vrlo je širok.

Donekle mekani ovjes zadavao nam je male poteškoće na izlazi iz zavoja, gdje je mijesio i širio putanju. Ponajviše kada je asfalt bio valovit, ovjes je znao primiti neku čudnu rezonanciju. Jasno, to je mali danak ugodnijoj podešenosti amortizacije.

Mala težina ima za posljedicu brze promjene pravca. To nije niti čudno, jer GSX-R je najlakši



Pred nama je klasičan i pregledan ustroj instrumenata



Tražimo distributere



Visoka kvaliteta uz niske cijene.



• TERMIČKE GRUPE - VARIJATORI - ROLICE - RADILICE
• KARBONSKI REMENI - SPORTSKI FILTERI -

Klipovi i klipnjače VERDEX, BONES, koferi GIVI, lanci i lančanici D.I.D, SUZUKI, Akumulatori EXIDE UNIBAT, kočnice Brembo, NIVIN, svjetlice DENSO, Ergal vijci i kočiona crijeva



Silkolene, PIRELLI, MOTUL, Castrol

Varaždinska 46, Sesvete, tel.: 01/20 59 960, fax: 01/20 10 003

vlada.bencic@zg.kinet.hr



	Honda CBR 600 RR	Kawasaki ZX-6R	Kawasaki ZX-6RR	Suzuki GSX-R 600	Yamaha YZF-R6	
MOTOR	broj cilindara	4	4	4	4	
	promjer x hod (mm)	67x42,5	68x43,8	67,0x42,5	67x42,5	65,5x44,5
	zapremina	599	636	599	599	599
	kompresija	12,0:1	12,9:1	13,5:1	12,5:1	12,4:1
	tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem
	br. ventila	16	16	16	16	16
	napajanje paljenje	elektronsko napajanje elektronsko digitalno	elektronsko napajanje elektronsko digitalno	elektronsko napajanje elektronsko digitalno	elektronsko napajanje elektronsko digitalno	elektronsko napajanje elektronsko digitalno
	max. snaga KS(kW)-o./min.	117 (86)-13.000	130 (95,5)-14.000	123 (90,5)	120 (88,3)-13.000	120 (88,2)-13.000
	okr. moment kgm(Nm)-o./min.	6,73 (66)-11.000	7,2 (70,5 Nm)-11.500	-	7,1 (69,6)-13.000	6,99 (68,5)-12.000
	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	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6	
CIKLISTIKA	Okvir	dvostruke alum. grede	dvostruke alum. grede	dvostruke alum. grede	dvostruke alum. grede	dvostruke alum. grede
	predtrag	95	106	-	93	95
	kut upravljača	24°	25°	24,5°	23,25°	24,5°
	prednji ovjes	up-side down	up-side down	up-side down	up-side down	up-side down
	promjer cijevi pr. ovj.	41 mm	41 mm	41 mm	43 mm	41 mm
	hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm
	stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
	hod stražnjeg ovjesa	130 mm	135 mm	130 mm	130 mm	120 mm
	prednji kočinski sustav	dvostruki disk Ø 310 mm i radijalna kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki disk Ø 280 mm i radijalna kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki disk Ø 300 mm i radijalna kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki disk Ø 300 mm i radijalna kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki disk Ø 310 mm i radijalna kočiona klješta sa 4 klipića
	stražnji kočinski sustav	disk Ø 220 mm i čeljust sa jednim klipićem	disk Ø 220 mm i čeljust sa jednim klipićem	disk Ø 220 mm i čeljust sa jednim klipićem	disk Ø 220 mm i čeljust sa dva klipića	disk Ø 220 mm i čeljust sa jednim klipićem
gume	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/65-ZR 17 180/55-ZR 17	120/65-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	
DIMENZJE	međuosovinski razmak	1.395 mm	1.390 mm	1.390 mm	1.385 mm	1.385 mm
	duljina	2.010 mm	2.025 mm	-	2.055 mm	2.045 mm
	širina	695 mm	715 mm	-	715 mm	690 mm
	visina	1.115 mm	1.110 mm	-	1.150 mm	1.105 mm
	visina sjedala	820 mm	820 mm	820 mm	830 mm	830 mm
	težina (suha)	163 kg	164 kg	164 kg	161 kg	163 kg
MJERENJA	max. snaga na radilici KS-okr./min	104,28-13.250	109,93-13.750	-	98,52-13.100	106,17-12.750
	okr. moment na radilici kgm-okr./min	6,05-10.750	6,46-11.000	-	6,10-10.500	6,07-12.000
	ubrzanje 0-400 m	10,91 s - 211,9 km/h	10,86 s - 218,8 km/h	-	11,17 s - 203,6 km/h	11,03 s - 211,7 km/h
	max. brzina	263,1 km/h	265,8 km/h	257 km/h	250,1 km/h	260,7 km/h
	težina s tekućinama (srijeda-straga)	182,2 kg (94,2-88)	180,4 kg (89,2-91,20)	180,4 kg (89,2-91,20)	184,4 kg (94-94,4)	179,6 kg (91,6-88)
CIJENA	83.990 Kn	76.700.Kn	82.000 kn	84.500 Kn	79.855 Kn	