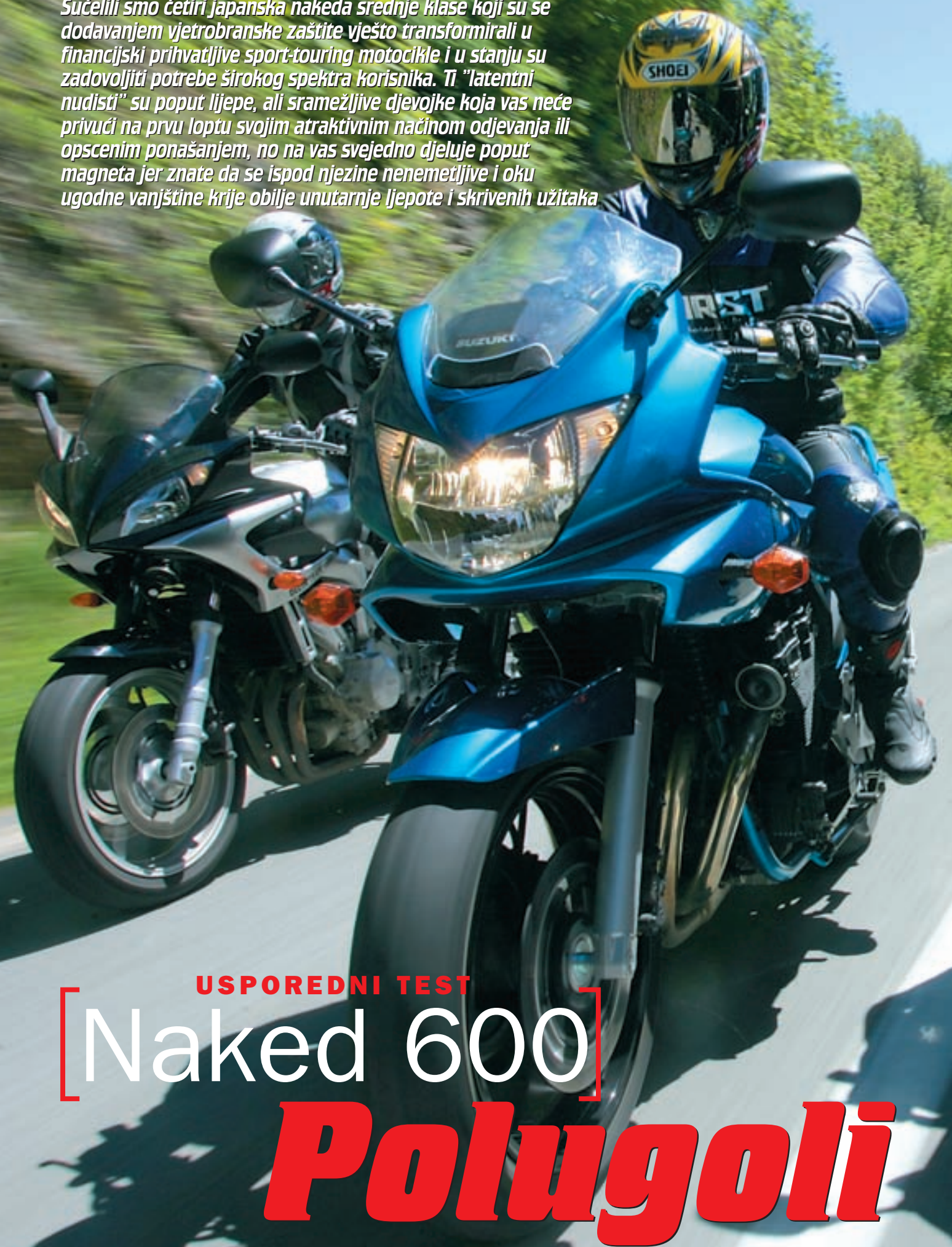


# YAMAHA FZ 6 FAZER | SUZUKI GSF 650 S BANDIT

*Sučelili smo četiri japanska nakeda srednje klase koji su se dodavanjem vjetrobranske zaštite vješto transformirali u financijski prihvatljive sport-touring motocikle i u stanju su zadovoljiti potrebe širokog spektra korisnika. Ti "latentni nudisti" su poput lijepe, ali sramežljive djevojke koja vas neće privući na prvu loptu svojim atraktivnim načinom odjevanja ili opscenim ponašanjem, no na vas svejedno djeluje poput magneta jer znate da se ispod njezine nenemetljive i oku ugodne vanjštine krije obilje unutrašnje ljepote i skrivenih užitaka*



USPOREDNI TEST

[Naked 600]

**Polugoli**



KAWASAKI Z 750 S

HONDA CBF 600 S



PIŠE:  
TOMISLAV  
BEŠENIĆ

Otkad postoje motocikli, a s njima i motoristi gladni brzina, traje i nemilosrdna borba s vjetrom. Iako će istinski ljubitelji nakada reći da se tek na muči poznaju junaci, mnogim "mazicama" neprekidno natezanje sa zračnim strujama ne predstavlja užitek, već nepotrebnu patnju koju žele izbjeći. Ako uz to ti "nesretnici" vole spretne i potentne cestovne motocikle, a na sportskim replikama im smeta vrlo neudoban položaj vozača, nervozni pogonski agregat ili visoka nabavna cijena, onda im se je sigurno ponekad učinilo da nikada neće pronaći motocikl koji bi ih «pogodio u žilu».

***rekreativci***





Testirani motocikli svojim vanjskim izgledom ne obaraju s nogu, posebno kad ih usporedimo sa njihovom puno ljepšom potpuno "golom" braćom, no ne može im se poreći moderno oblikovanje



Yamaha je sa svojim tvrdo podešenim ovjesom uvijek spremna uhvatiti se u koštac sa zavojitim dionicama. Sportski ovjes se odlično nadopunjuje sa sportskim agregatom, koji je preuzet sa R6, ali je malo prigušen



No, postoji rješenje i za takve složene konformiste i to su upravo motocikli koje vam predstavljamo u ovom usporednom testu. Oni nastaju po jednostavnoj recepturi japanskih kuhara koji ionako udoban i praktičan naked motocikl garniraju kvalitetnom zaštitom od vjetra i začine ga povoljnom cijenom koja neće izazvati osjećaj mučnine ni kod najškrtijih motorista. Na taj način se dobije sport-tourer nove generacije koji u jednom "složencu" može pomiriti dvije naizgled nepomirljive osobine: užitak u sportskoj vožnji i zavidnu udobnost. Do prije desetak godina kupci su mogli birati između nekoliko džepu prihvatljivih univerzalnih sportskih motocikala srednje zapremine poput Honde CBR 600 F, Kawasaki ZX-6 R i ZZR 600, Suzuki GSX 600 F i GSX 750 F ili Yamahe Thundercat 600. No, onda je Yamaha izbacila R6 i dotad pitomi sportaši svakom svojom novom generacijom sve više naglašavaju sportski karakter istovremeno se odričući oznake tourer. Od tipičnih sport-tourera srednje zapremine knjiga je praktički spala samo na jedno slovo, a to je posljednja generacija Honde CBR 600 F, koja svojom cijenom ionako više ne spada u najuži krug financijski prihvatljivih modela. Istina, tu su i Kawasaki ZZR 600 i Suzukijevi modeli GSX 600 F i GSX 750 F, no to su motocikli koji zadnjih petnaest godina nisu





HONDA CBF 600 S

YAMAHA FZ 6 FAZER

SUZUKI GSF 650 S BANDIT

doživjeli nikakav tehnološki napredak i stoga nisu previše zanimljivi prosječnom kupcu. Zbog toga je na tržištu nastao vakuum kojeg spretni Japanci već duži niz godina popunjavaju navedenim motociklima kojima su transplantacijom pogonskih agregata sa sportskih inačica osigurali potrebnu sportsku notu, a implementiranjem prednje maske i vjetrobrana su im podarili karakteristike tourera. Istina, u odnosu na nekadašnje tipične sport-tourere izgubili su dosta toga na području sportskog imidža, a samim time i "seksepila", ali su zato dobili ponešto u području praktičnosti i udobnosti. Dakle, stvoreni su pristupačni motocikli koji ne traže previše financijskih odricanja prilikom nabavke i održavanja i kojima možete satima bez napora putovati autocestom ili možete skrenuti na magistralu i bezbrižno juriti zavojima, bez da nakon prijeđenih 200 kilometara u komadu trebate posjetiti kiropraktičara.

Budući je u posljednje dvije godine japanska četvorka predstavila novu generaciju tih popularnih motocikala, odlučili smo ih sučeliti na usporednom testu kako bismo vidjeli koji od njih pruža najviše prosječnom hrvatskom kupcu. Iako se između njih mogu povući brojne paralele po pitanju cijene, vanjskog dizajna i položaja vozača, već nakon letimičnog pregleda tehničkih podataka postaje jasno da ih se može podijeliti na modele

koji njeguju sportski karakter i one koji imaju izraženiju tourersku crtu. U prvu skupinu spadaju Kawasaki Z 750 S i Yamaha FZ 6 Fazer, a u skupinu motocikala s izraženijim turističkim manirama spadaju Suzuki GSF 650 S Bandit i posebno Honda CBF 600 S.

Nažalost, povijest nas uči da dodavanje poluoklopa na čiste navedenim motociklima u pravilu rezultira narušavanjem ukupnog vizualnog dojma i motocikl gotovo nužno gubi na agresivnosti i čistoci linija. Većina promatrača će se složiti da to vrijedi i za četiri testirana motocikla koji su premalo klasični da bi bili nostalgично lijepi poput navedenih, a istovremeno su i premalo agresivni i nedovoljno ušminkani da bi bili atraktivni poput supersportaša. Iako im se ne može osporiti da su moderno oblikovani, dobro bi im došlo nešto smjelije i maštovitije linije prednjih oplata.

Tek se Kawasaki može pohvaliti agresivnim i namrgodenim licem koje savršeno odgovara njegovu karakteru. Iako će mnogi reći da je u odnosu na obični Z 750 verzija S izgubila na privlačnosti, ugradnjom vjetrobranske maske je sigurno dobila na udobnosti i svakodnevnoj primjenljivosti. I dok se oko kontraverznog dizajna prednjeg svjetla mogu voditi polemike, bočne linije i stražnji kraj djeluju vrlo skladno i sportski. Posebno lijepo djeluje stražnji kraj izrađen po uzoru na ZX-10 R, s tim da je kod Z-a

## Satovi

● Kod instrumenata vlada poprilična šarolikost, od analogne klasike do hi-tech rješenja. Honda posjeduje klasičnu i nemaštovitu instrumentu ploču koja kao da je preuzeta iz nekog jeftinijeg njemačkog automobila. Velika i pregledna, ali bez duše. I Kawasaki je svoj Z s poluoklopom opremio analognim instrumentima koji su, kao i kod Hondе, upotpunjeni LCD ekrančićima. Iako njihov dizajn ne spada u remek djela suvremene umjetnosti, dovoljno su lijepi i posjeduju sportski štih. Suzuki je sa svojim instrumentima na pola puta između klasičnih i modernih rješenja. Posjeduje veliki multifunkcionalni LCD ekran na kojem očitavate brzinu i brojne druge informacije i klasični analogni obrtomjer na kojem crveno polje započinje na 12.000 okretaja u minuti. Najmanje praktični su Yamahini hi-tech digitalni instrumenti, koji se pri danjem svjetlu teško očitavaju, a posebno teško se očitavaju vrijednosti broja okretaja.

sjedalo puno udobnije i izvedeno iz jednog dijela. Da se radi o modelu pogodnom za vožnju udvoje svjedoče atraktivni držači za ruke suvozača koji su savršeno uklopljeni sa linijom stražnjeg kraja i vizualno stavljaju točku na i.





Po tom je pitanju Honda doista najbolja u svojoj klasi. Visoko postavljene upravljače je pomaknut unazad kako bi bio bliže vozaču i sasvim je dovoljno otvoren, tako da ruke uživaju kraljevski tretman. Mislio se i na donje ekstremite, tako da će i dugajlije lako i udobno osloniti svoja teška stopala na nisko postavljene oslonce za noge, a oni kojima nikad nije dovoljno udobnosti mogu se poigrati i sa

Honda CBF 600 S je po tom pitanju čista suprotnost Z-u. Anemične linije oplata nikoga neće uzбудiti i ne morate se bojati da ćete kupnjom ovog modela izazvati zavist kod susjeda. CBF se pojavio na tržištu prošle godine i na prvi pogled je teško povjerovati da je nastao na osnovi agresivnog i razuzdanog Horneta. Prednja oplata bi puno više pristajala nekom maxi-enduru ili skuteru, a za stražnji kraj čistih linija možemo reći da nas nešto više dojmio, no svejedno nas nije oduševio.

Yamahini dizajneri su pristupili poslu nešto više mašte. To posebno vrijedi za dizajn stražnjeg kraja s ispušnim loncima trendovski smještenim ispod sjedala. Pri pogledu s boka pažnju plijeni lijepo izveden aluminijski okvir i razigrani spremnik za gorivo, dok prednji kraj, kao i kod Honde, pomalo podsjeća na maxi-enduro motocikle, iako je oblikovan s nešto više stila i sportskog ugođaja. Ukupno gledajući, motocikl djeluje dovoljno sportski, a takvom dojmu

pridonose i atraktivni naplatci i hi-tech pogonski agregat preuzet s modela R6.

Suzuki je za ovu sezonu predstavio novu generaciju svojeg Bandita koja se dizajnerski i mehanički oslanja na stari model, no ukupno gledajući u svakom pogledu predstavlja kvalitetan pomak naprijed. Dizajneri su si dali truda, pa prednje poluoplate ne izgledaju kao da su samo nataknete na prednji kraj, već su skladno uklopljene u cjelinu. Zašiljeni stražnji kraj se kiti dvostupanjskim sjedalom i djeluje puno sportskije od onog na starom modelu. Lijepo je vidjeti trokake naplatke kao i kontrast kojeg crni agregat stvara u kombinaciji sa sjajnim cijevima ispušnog sustava.

No, dizajn je stvar osobnog ukusa, pa ćemo za kraj ove rasprave upotrijebiti već otrcanu frazu da se o ukusima ne raspravlja. Posvetimo se stoga nekim egzaktnijim i opipljivijim stvarima. Krenimo s udobnošću koja ima vrlo važnu, ali ne i presudnu ulogu kod ove vrste motocikala.

podešavanjem visine sjedala. Na Hondi ćete se voziti vrlo udobno čak i prilikom jurnjave autocestom jer ima i podesivi vjetrobran koji pruža odličnu zaštitu od vjetera, ponajbolju od svih motocikala na testu. Istina, osjetit ćete lagani pritisak na nadlakticama, no glava i ramena su odlično zaštićeni. Ispod vjetrobrana su smješteni pregledni i nemaštoviti instrumenti koji jasno ukazuju na to da ova Honda nema pretjeranih sportskih ambicija. Zanimljivo je da je brzinomjer



**HONDA CBF 600 S**



**KAWASAKI Z 750 S**



**SUZUKI GSF 650 S BANDIT**



**YAMAHA FZ 6 FAZER**







Ova japanska četvorka definitivno spada u red udobnih motocikala. Honda je po tom pitanju gotovo bez mana, a Kawasaki se može prigovoriti tek na pretvrdom sjedalu. Suzuki bi bio bez premca da mu upravljač nije toliko zatvoren, a Yamaha ima malo pretvrd ovjes





HONDA CBF 600 S



KAWASAKI Z 750 S



SUZUKI GSF 650 S BANDIT



YAMAHA FZ 6 FAZER



graviran samo do 220 km/h iako CBF bez većih problema prelazi brzinu od 200 km/h.

Da nema previše zatvoren upravljač zbog kojeg bi vas nakon duže vožnje mogle boljeti šake, Bandit bi svojom ukupnom udobnošću možda i pretekao Hondu. Ovakvo je zbog tog detalja Suzuki vrlo udoban i prilagodljiv motocikl, ali ipak trunku nedorečen. Začudio nas je i prenisko postavljen vjetrobran, tako da smo se od svih testiranih motocikala upravo na Banditu najviše hrali s vjetrom. Ipak, Bandit je odličan motocikl. Uz brojne mogućnosti podešavanja, kao i kod Honde, oduševljava odlično pogodnim uspravnim položajem vozača s nisko postavljenim osloncima za noge, te vrlo udobnim ovjesom. Ti su detalji sasvim dovoljni da u tom pogledu iza sebe ostavi Kawasaki i Yamahu koji su na račun svog sportskog karaktera svjesno žrtvovali nešto udobnosti.

No, to ne znači da su Z 750 S i Fazer neudobni. Kawasaki se može pohvaliti sportskim, ali ipak dovoljno udobnim položajem vozača, a kao nedostatak ćemo spomenuti tek vozačevo sjedalo koje je malo pretvrdo, pa na duljim putovanjima postaje neudobno, a i postavljeno je tako da tijelo vozača lagano klizi ka spremniku goriva. Velika maska pruža odličnu zaštitu od vjetra, a ona je itekako potrebna jer se brzinomjer ne smi prikazati vrijednosti preko 260 km/h. Sam brzinomjer je jednako kao i obrtomjer ana-

lognog tipa, tako da, za razliku od digitalnih instrumenata s originalnog golog modela, nećete imati previše problema s očitavanjem vrijednosti.

To se ne bi moglo reći i za Yamahu FZ 6 Fazer koja je opremljena teško čitljivim digitalnim instrumentima. Što se tiče zaštite od vjetra i položaja vozača, tu sve štima, no ukupno odličan dojam kvari potvrđi i previše sportski ovjes zbog kojeg ćete osjetiti svaku, pa i najmanju neravninu na cesti.

Ako su po pitanju udobnosti ovi motocikli međusobno dosta blizu, prilično se razlikuju u pogledu pogonskog agregata i to kako po zapremini i maksimalnoj snazi, tako i po primijenjenoj tehnologiji i užitku kojeg pružaju u vožnji. Da bi neki agregat bio dostojan ugradnje u motocikl sport-tourer usmjerenja, on mora raspolagati solidnom ergelom konja, ali istovremeno mora biti i dovoljno elastičan kako ne bi zamarao vozača čestim promjenama prijenosnih odnosa i kako bi mu omogućio opuštenu vožnju na nižim i srednjim okretajima.

Krenut ćemo s agregatom koji nas je najmanje oduševio, a to je onaj koji pokreće Hondu CBF 600 S. Radi se o agregatu koji je preuzet s Horneta, ali je prije ugradnje prešao temeljitu apaurinsku terapiju koja ga je iz neobuzdanog mladića pretvorila u ugladenog gospodina. U odnosu na original, snaga mu je sa 95 KS pri 12.000 okr/min smanjena na 77,5 KS pri 10.500





**Suzuki je tipičan sport-tourer kojim se možete voziti udobno i brzo. Ipak, poželjeli bismo jači pogonski agregat koji bi pružio još više užitaka u sportskoj vožnji**

okr/min kako bi se ostvarila povoljnija linija okretnog momenta. No 5,9 kgm pri 8.000 okr/min nije nešto što će vas baciti iz sjedala i po pitanju elastičnosti Honda je iza, primjerice, Kawasaki Z 750 S ili Bandita 650. Manjim je dijelom to uzrokovano nešto dužim prijenosnim odnosima, a većim dijelom nedostatkom kubičnih centimetara u odnosu na spomenuti Kawasaki i Suzuki. U vožnji se osjeća izvjesna zadržka na niskim okretajima, no kasnije razvijanje snage postaje odlučnije, uz bitno pojačanu buku iz ispuha. Ni u visokim režimima vrtnje snaga se ne oslobađa brutalno, već prijateljski i predvidljivo. To će znati cijeniti početnici i smireniji vozači, no oni sa sportskim ambicijama bi mogli biti razočarani.

Yamahin agregat je jednake zapremine kao i onaj na Hondi, ali ima više soka. Ako znamo da je preuzet s modela R6, jasno je da mu ne nedostaje sportskih ambicija. Iako mu je snaga bitno smanjena u odnosu na original, svejedno razvija pristojnih 98 KS pri za tu klasu malo previsokih 12.000 okretaja u minuti, te 6,4 kgm pri jednako tako visokih 10.000 okr/min. Te brojke nam govore da Fazer nije kralj elastičnosti, ali je zato dovoljno potentan da vam porastom broja okretaja podigne razinu adrenalina. Na niskim okretajima je pitom, no jednom kada prijeđete granicu od otprilike 7.000 okretaja u minuti, potisak postaje snažan i raste proporcionalno s porastom broja okretaja. Dakle, Fa-



**HONDA CBF 600 S**



**KAWASAKI Z 750 S**



**SUZUKI GSF 650 S BANDIT**



**YAMAHA FZ 6 FAZER**





**Honda najviše od svih testiranih motocikala njeguje svoju tourersku crtu i stoga pruža najmanje oduševljenja u sportskoj vožnji**

okr/min ne obećava puno, no tajna iznimne elastičnosti leži u njegovoj gotovo idealnoj krivulji koja vas u kombinaciji sa kratko proračunatim mjenjačem lišava potrebe za čestim mijenjanjem stupnjeva prijenosa. Mjenjač ćete češće koristiti samo ukoliko želite voziti stvarno brzo, jer Bandit ipak raspolaže sa samo 78 KS, a to znači da je za ostvarivanje visokih brzinskih prosjeka potrebno voziti blizu crvenog područja. Ukupno gledajući, Bandit u okvirima svoje klase zaslužuje ocjenu dobar po pitanju maksimalne snage i ukupnih performansi, ali mu istovremeno elastičnost i prijateljsko razvijanje snage honoriramo sa čistom peticom.

Kawasakijev pogonski agregat svoje korijene vuče iz modela Z 1000, a taj je opet izravan potomak pogonskog agregata koji se nekoć ugrađivao u okvir slavnog sportaša ZX-9R. Kada imate takav pedigree, jasno je da vam bez obzira na smanjeni obujam ne nedostaje snage i okretnog momenta. Ukupnom zapreminom od 750 ccm Kawasakijev agregat je značajno kapacitetniji od agregata koji pogone ostale protagoniste ovog testa, tako da je posve normalno da se upravo on pokazao najjačim i najelastičnijim. Sa svojih 110 KS koje razvija pri umjerenih 11.000 okr/min i 7,56 kgm okretnog momenta pri 8.200 okretaja u minuti daleko je izvan dosega svojih konkurenata. Dobro i odlično vuče u svim režimima, no najbolje od sebe daje iznad praga od 6.000 okretaja, kada se, nažalost, počinju javljati vibracije tipične za Kawasaki. Ako vam se pretjerano ne žuri, možete ga staviti u šesti stupanj i lagano se vozikati dok razmišljate o tome kako cvate cvijeće u proljeće, ili ga možete spustiti brzinu, dvije niže i juriti poput vjetra. Ako smo Banditu dali trojku za maksimalnu snagu i peticu za elastičnost, onda Kawasaki zaslužuje petice u obje kategorije, plus još jednu peticu za dobro vladanje.

zer spada u one motocikle kod kojih se kod sportske vožnje treba igrati inače dobrim mjenjačem i ne dozvoliti da okretaji padnu ispod određene granice. Nažalost, digitalni obrtomjer je izuzetno nepregledan, tako da ćete trenutni broj okretaja najlakše procijeniti na temelju grmljavine iz ispušnih topova.

Takva vrsta grmljavine je potpuno strana Banditu, koji svoj posao voli obavljati u tišini. Za to su se pobrinuli Suzukijevi inženjeri koji su nakon gotovo 20 godina proizvod-

nje odlučili pomladiti legendarni uljnozračno hlađen redni četverocilindraš podarvši mu pritom novih 50 ccm zapremine. Nažalost, porast zapremine nije pratio i porast snage, već je taj novonastali prostor iskorišten isključivo za povećanje okretnog momenta. Nije to ništa loše, jer je Bandit u odnosu na stari model u pogledu elastičnosti napravio korak od sedam milja i doista nas je impresionirao. Sama vršna vrijednost okretnog momenta od 6,04 kgm pri 7.800

**Kawasaki je pravi sportaš. Uz obilje snage i okretnog momenta posjeduje i vrlo dobru ciklistiku koja može pružiti dosta zabave**







Nakon što smo ih nahvalili u pogledu udobnosti i spremnosti pogonskog agregata, vrijeme je da vidimo kako se japanska četvorka ponaša pri angažiranoj vožnji.

Kawasaki nas se najviše dojmio. Snažan pogonski agregat je nepresušno vrelo užitaka, a na njega se fino nadograđuje agilna ciklistika. Iako je suha težina motocikla na samoj granici 200 kg, Z 750 S je sasvim dovoljno agilna za ugodno prebacivanje u zavojima. Jednom kada ga postavite u za-

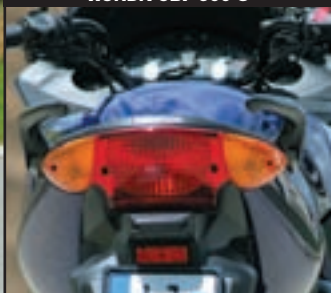
voj, motocikl je dovoljno čvrst i stabilan, tako da ovjes rijetko dolazi u krizu. Poželjeli bismo možda mrvicu konkretniji prednji kraj, jer nam se nekoliko puta učinilo da motocikl pokazuje blagu tendenciju širenja putanje u zavojima, no ti se problemi javljaju samo kada stvarno pretjerate s brzinom. To sa ovakvom zvjerkom i nije neki problem, jer je za postizanje dvostrukih većih brzina od onih zakonom dozvoljenih dovoljan sasvim kratak ravan dio između dva zavoja. Prednji ovjes se ne može podešavati, ali se zato možete igrati stražnjim amortizerom koji pruža dovoljno mogućnosti za podešavanje povrata i kompresije. Kočnice su odlične. Istina, s obzirom na performanse koje pruža pogonski agregat mogle bi biti i jače, no i ovako su se pokazale najboljima u klasi. To posebno vrijedi za prednju kočnicu koja se može precizno dozirati, a pritom ne traži presnažan stisak ruke. Zbog ranije spomenute elastičnosti, solidan mjenjač nećete često koristiti, a po zlu ćete ga se sjetiti samo onda kada ćete imati problema s pronalaženjem praznog hoda. Pridodajte svemu gore navedenom umjerenu potrošnju goriva koja rijetko prelazi granicu od 6,5

litara i dobili ste zanimljivi paket koji kao da je stvoren za zabavno i brzo gutanje kilometara.

Sa svojim tvrdo podešenim ovjesom i agregatom preuzetim s modela R6, Fazer već na papiru obećava sportske užitke. Iako naše ružinirane ceste nisu najpogodnije stanište za motocikl sa sportski tvrdim ovjesom, kombinacija ovjes-pogonski agregat pruža Fazeru sasvim dovoljno argumenata za brzo i stabilno savladavanje zavoja. Pod uvjetom da kolnik nije previše neravan, Fazer se vozi ugodno i predvidljivo i vozaču pruža osjećaj sigurnosti. S obzirom da se Fazer odlikuje najmanjom suhom težinom od 187 kg, prebacivanje u zavojima je vrlo lako i intuitivno, tako da ni brza vožnja najzavojitijim dionicama neće previše umoriti vozača. No, sve ponekad skrivene potencijale Yamaha mogu do kraja iskoristiti samo iskusni vozači kojima stalna vožnja na granici crvenog područja obrtomjera ne predstavlja nikakav problem. U rukama takvih majstora Fazer bi na zavojitim dionicama mogao iza sebe ostaviti i potentniji Z 750. Jasno, da bi Fazer mogao pripremiti snažnijem i elastičnijem Z-u potrebno je često se igrati polugom vrlo dobrog mjenjača, koji svoj posao obavlja go-



HONDA CBF 600 S



KAWASAKI Z 750 S



SUZUKI GSF 650 S BANDIT



YAMAHA FZ 6 FAZER





tovo besprijekorno i u relativnoj tišini. Ista ocjena bi se mogla dati i spremnim kočnicama koje su dovoljno snažne, no korištenje prednjeg diska će vam uz impresivne vrijednosti deakceleracije pružiti i neugodne vibracije. Nije to ništa opasno, no ipak je neobično kada ste za svaki stisak ručice prednje kočnice nagrađeni neželjenom "vibro-masažom" podlaktica. Ta se pojava djelom može pripisati i nemalom broju prevaljenih kilometara koje je do ovog usporednog testa Yamaha provela u rukama test-vozača koji sigurno nisu štedjeli kočnice. Aktiviranje dobre stražnje kočnice je srećom lišeno bilo kakvih vibracija, a treba pohvaliti i impresivnu otpornost na blokiranje.

Iako bi se iz svega što smo dosad rekli o novom Banditu moglo zaključiti da se radi o konju koji ne voli kada ga podbodete mamuzama i potjerate u galop, GSF je ipak do-

voljno utreniran i za nešto žešću vožnju, pod uvjetom da njegovu agregatu ne dozvolite rad ispod 7.000 okretaja. No, u takvim uvjetima eksploatacije Bandita će više cijeniti umjereni i manje radikalni vozači, dok relativno mekani ovjes i ne pretjerano snažan agregat neće previše mirisati onima koji su "željni krvi". Iako mu u tom pogledu nedostaje malo agresije, manje spretni vozači će znati cijeniti mekani ovjes koji lako oprašta greške i bez puno protivljenja omogućuje iznenadne korekcije putanje usred zavoja. Ako ovjesu uvijek spremnom na oprost pridodamo i prijateljski raspoložen pogonski agregat koji ovaj motocikl potjera do umjerenih 225 km/h maksimalne brzine, ispada da je Bandit izvršni odabir za sve početnike koji žele polako savladavati sve tajne sportske vožnje. Njima neće predstavljati problem ni previše turistički postavljeni os-

lonci za noge, koji bi se kod onih hrabrijih mogli često "grebati" sa asfaltom. Ono po čemu Bandit zaslužuje sve pohvale je lakoća prebacivanja u zavojima. Iako Bandit s deklariranih 204 kg «drži fenjer» po pitanju suhe mase, u zavojima se prebacuje zavidnom lakoćom i u tome je malo bolji čak i od agilne Yamahe, a o Kawasaki i Hondi da i ne govorimo. Osim po težini, moramo reći da je Bandit "fenjeraš" i po pitanju kočnica. Nije da koči loše, ali konkurencija je po tom pitanju spremnija. Solidnoj i modulabilnoj, ali ne pretjerano impresivnoj prednjoj kočnici pridružena je i slabašna stražnja kočnica sklona blokiranju.

Čim se uhvatite Hondina upravljača, koji je više udoban negoli spretn, postat će vam jasno da Honda CBF 600 nije prvi odabir sportski nastrojenih vozača. No, nakon nekoliko žešće odvoženih kilometara postaje



	<b>HONDA CBF 600 S</b>	<b>KAWASAKI Z 750 S</b>	<b>SUZUKI GSF 650 S BANDIT</b>	<b>YAMAHA FZ 6 FAZER</b>
<b>MOTOR</b>				
tip agregata	redni, četiri cilindra, četverotaktni	redni, četiri cilindra, četverotaktni	redni, četiri cilindra, četverotaktni	redni, četiri cilindra, četverotaktni
promjer x hod (mm)	65 x 45,2	68,4 x 50,9	65,5 x 48,7	65,5 x 44,5
zapremina	600 ccm	748 ccm	656 ccm	600 ccm
kompresija	11,6:1	11,3:1	10,5:1	12,2:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi
br. ventila	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru
hlađenje	tekućinom	tekućinom	uljno-zračno	tekućinom
napajanje	rasplinjači promjera 34 mm	elektronsko ubrizgavanje	rasplinjači promjera 32 mm	elektronsko ubrizgavanje
paljenje	elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko
max. snaga KS(kW) o./min.	77,5 (57) -10.500	110 (81)-11.000	78 (57)-10.100	98 (72)-12.000
okretni moment kgm-o./min.	5,91-8.000	7,56-8.200	6,04-7.800	6,4-10.000
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
br. brzina	6	6	6	6
<b>CIJENA</b>	<b>59.990 Kn</b>	<b>57.734 Kn</b>	<b>60.900</b>	<b>62.895 Kn</b>
<b>PREDNOSTI</b>	udobnost i zaštita od vjetrova, linearno razvijanje snage	sportski karakter, snažan i elastičan agregat, vjetrobranska zaštita, kočnice	udobnost, lakoća upravljanja, elastičan agregat	lakoća upravljanja, ponašanje kod sportske vožnje, vjetrobranska zaštita
<b>NEDOSTACI</b>	vanjski izgled, performanse, užitak koji pruža u vožnji	vibracije, pretvrdo sjedalo	maksimalna snaga, prezatvoren upravljač, kočnice	pretvrđ ovjes, instrumenti, elastičnost



jasno da ova Honda ipak nije izgubila baš sve od sportskog naslijeđa karizmatičnog Horneta. U zavojima je stabilna, no smetat će vam nisko postavljene oslonci za noge koji će vas ubrzo odvratiti od pretjeranih egzibicija pri svladavanju krivina. Ukupno gledajući, ako se ne pretjera, Honda se zavojima vozi dovoljno lagano, iako je po tom pitanju dosta iza Bandita. Zbog nekakog agregata kod forsirane sportske vožnje treba je, jednako kao i Bandita, držati blizu crvenog područja na obrtomjeru, a to nakon nekog vremena može postati zamorno. Mjenjač je sasvim prosječan i ne ističe se ni po dobrom ni lošem, a isto to se može reći i za kočnice, koje su dovoljno snažne za ukupne performanse koje pruža ovaj motocikl.

I što sad na kraju odabrati. U nekoj bogatijoj državi u kojoj ovakve motocikle kupuju motoristi koji više cijene udobnost i praktič-

nost negoli sportske karakteristike jedan Bandit ili CBF bi imali puno veće šanse. Ako kojim slučajem osjećate da pripadate tom spomenutom "europskom" krugu kupaca, onda ste vi rijetka biljka i imate privilegiju da u ovom slučaju ne možete pogriješiti jer će vama u osnovi biti dobar bilo koji od ovdje testiranih motocikala. No, ako spadate u za ovo podneblje puno tipičnije adrenalina željne motoriste koji će predstavljene polugole motocikle koristiti kao pristupačnu zamjenu za dvotočkaše racing orijentacije poput jednog R6 ili Ninje, ne treba biti posebno pametan da zaključite kako će vam jedan Z-750 ili Fazer pružiti puno više zadovoljstva. Uostalom, i prodajni rezultati to potvrđuju. Imajući sve to u vidu, Kawasaki se nameće kao ukupni pobjednik testa jer se uz zadovoljavajuću udobnost može pohvaliti i najboljim performansama i najnižom cijenom, no

Yamaha mu opasno puše za vrat jer ima spremniji ovjes koji se može uhvatiti u koštac i s natjecateljskom stazom, iako ćete zbog njegove tvrdoće u svakodnevnom prometu morati malo stisnuti zube. Treći u poretku je vrlo dobar Suzuki koji je zapeo na pola puta između sportski nastrojenog Kawasakija i Yamahe i čistokrvnog i dosadno dobrog, ali ničim posebnog tourera poput Honde CBF. Cijena je ovaj puta u drugom planu, jer su ionako slične cijene dodatno iznivekirane sezonskim popustima i akcijama, tako da su razlike manje-više simbolične. Za akcijskih 57.734 kuna možete postati ponosnim vlasnikom Kawasakija, a Honda, koja je također na akciji, stoji 59.990. Za Suzuki treba imati 60.900 papirnatih argumenata, a ako se odlučite izdvojiti 62.895 kuna za Yamahu, na poklon ćete dobiti i kofer zapremine 44 litara. Pa kako vam drago. ■



	<b>HONDA CBF 600 S</b>	<b>KAWASAKI Z 750 S</b>	<b>SUZUKI GSF 650 S BANDIT</b>	<b>YAMAHA FZ 6 FAZER</b>
<b>CIKLISTIKA</b>				
okvir	čelična obodna greda	diamond konstrukcija od čeličnih cijevi	čelične cijevi	dvostruke aluminijske grede
prednji ovjes	klasična vilica promjera 41 mm	klasična vilica promjera 41 mm	klasična vilica promjera 41 mm	klasična vilica promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	120 mm	130 mm	130 mm
stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
hod stražnjeg ovjesa	125 mm	126 mm	126 mm	130 mm
prednji kočnini sustav	dvostr. diskovi ø296 mm i čeljust s 2 klipova	dvostr. diskovi ø300 mm i čeljust s 2 klipova	dvostr. diskovi ø290 mm i čeljust s 2 klipova	dvostr. diskovi ø310 mm i čeljust s 4 klipova
stražnji kočnini sustav	disk ø240 mm i čeljust s 1 klipom	disk ø220 mm i čeljust s 2 klipa	disk ø240 mm i čeljust s 2 klipa	disk ø260 mm i čeljust s dva klipa
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	160/60-17	180/55-17	160/60-17	180/55-17
<b>DIMENZJE</b>				
međuosovinski razmak	1.480 mm	1.425 mm	1.440 mm	1.440 mm
duljina	2.170 mm	2.080 mm	2.110 mm	2.095 mm
širina	765 mm	770 mm	770 mm	750 mm
visina sjedala	770/785/800 mm	805 mm	770-790 mm	795 mm
spremnik goriva	19 litara	18 litara	20 litara	19 litara
težina (suha)	197 kg	199 kg	204 kg	187 kg