

Savršena mirnoća na 300 km/h

PIŠE: BORIS ZUJIĆ

Na čuvenoj talijanskoj stazi Mugello isprobali smo Hagin Superbike kojim je ove godine jurišao na naslov prvaka. Ovo je uz Ten Kate Hondu i Sterilgarda Ducati već treći punokrvni Superbike motocikl koji smo vozili ove godine i sada sa sigurnošću možemo reći da je razbijena fama o racing motociklima kao tvrdim i neudobnim zvijerima koje obični smrtnici ne bi mogli voziti

Mugello: Kada su novinari Valentina Rossija pitali u kojem bi razdoblju volio živjeti, odgovorio je da bi to bile 70-te godine, kada je bilo puno manje kontrola i elektronike. Na pitanje što misli o svom natjecateljskom motociklu, Noriyuki Haga je izjavio "boring", što bi u prijevodu značilo "dosadan". Dodao je da je istinski uživao u utrivanju dok je vozio R7. Nije nam trebalo puno da se uvjerimo o čemu govore ova dvojica velikana motociklizma. Da se razumijemo, motocikl je daleko od ičeg dosadnog, ali krenimo redom...

Zahvaljujući generalnom uvozniku za Yamaha motocikle "Delta Team" Krško, dobili smo poziv i priliku da testiramo SBK Yamahu Noriyukija Hage. Koliku čast smo imali govori podatak da je poziv dobilo samo 19 redakcija iz cijeloga svijeta. Za mjesto testa Yamaha je izabrala stazu u Mugellu. Staza je izgrađena 1974. godine, a nakon što ju je krajem 80-ih kupio Ferrari, postala je jedna od najmodernijih i najsigurnijih staza u







'Dosada' za upravljačem prilikom upoznavanja staze u Mugellu

Gola zvijer

Europi, a od 1991. godine na njoj se održavaju Moto GP utrke.

Kada smo dolazili, prostranim box-om dominirala je crvena boja Motor Italia Yamaha tima.

Na dva motocikla koji su bili namijenjeni testu još se intenzivno radilo, pa smo iskoristili priliku da detaljnije proučimo na koji način funkcionira tim. U zadnjem dijelu boxa nalaze se gume i naplatci, raspoređeni prema utrkama. Osim što se za različite staze koriste drugačije veličine i širine naplataka, zanimljivo je da se za svaku utrku montiraju potpuno novi naplatci jer, kako tehničari kažu, "stari" nisu više 100% sigurni. Isto vrijedi i za diskove. Prema broju komputera u boxu činilo nam se da broj inženjera koji obrađuju podatke dobivene telemetrijom premašuje broj mehaničara koji rade na samom motociklu. Na motociklu ništa nije kao na serijskom. Brdo dodatnih sklopova, kutijica, kablova i cjevčica načičkanih po cijelom motociklu, a usprkos tome njegova težina ne prelazi minimalnu dopuštenu od 165 kg. Nakon pomnog pregledavanja prepoznali smo prekidač za paljenje sa serijske R1. U boxu je cijelo vrijeme bio i Haga, koji je odgovarao na sva naša pitanja. Na pitanje što može reći o svom motociklu dobili smo neočekivani odgovor: "It is boring". Dosadan? Kako SBK motocikl može biti dosadan? Upravo u tom trenutku smo pozvani da se pripremimo. Evo nam prilike da



Yamaha R-1 u Superbike izdanju. Promatraču najviše upada u oči golemi hladnjak



1. i 2. Ispušni sustav Termignoni posebno razvijen za ovaj motocikl. 3. Iako nije pozamašnih dimenzija, stražnji disk više nego dobro ispunjava svoju zadaću, a tu je i senzor brzine vrtne kotača, jedan od sastavnih dijelova kontrole proklizavanja. 4. Na lijevoj ručici upravljača nalaze se prekidači kojima se upravlja svom silom elektronike kojom je motocikl opremljen. 5. Pojačana stražnja vilica.

vidimo u čemu to simpatični Japanac priča i da se nakratko osjećamo kao SBK vozači.

U sjedalu...

Sjedamo na motocikl i upoznajemo se s položajem sjedenja i komandama. U vidokrugu su osim preglednog LCD displeja u boji i prekidači koji se na serijskim motociklima ne mogu naći. Moguće je izabrati dvije mape paljenja, uključiti i isključiti sustav protiv proklizavanja, što mi, nažalost, nismo smjeli, a možda je tako i bolje. Tu se još se nalazi tipka za ograničenje brzine u boxu. Primjećujemo da je amortizer upravljača jako slabo namješten. Pogledavamo mehaničara koji sliježe ramenima i kaže da Haga to tako voli. Da bi motocikl upalio, potrebno je puno gasa. Minimum je namješten na 2.400 okretaja. Vibracije i buka nam dodatno podižu adrenalin. Mehaničar nas



1. Prednja Ohlinsova TTX vilica i olakšani Machesini naplatci. Snažna kočiona klijesta tvrtke Brembo u kombinaciji s nazubljenim diskovima. **2.** Stražnji Ohlinsov amortizer, mekši za ovu godinu, brine se za poboljšanje hvatljivosti stražnje gume. **3.** Amortizer upravljača smješten ispod oplata



upozorava na nove slikove i oprez u prvom krugu. Ubacujemo u prvu uz glasni udarac mjenjača i polako krećemo. Prvi dojam je da ovaj motocikl može voziti svatko. Položaj je pravi natjecateljski. Izrazito na rukama, zbog dodatno povišenog sjedala za ne baš visokog Hagu, a pošto ni vaš novinar nije baš visok, položaj mu je idealno odgovarao. Mekana spojka, iznenađujuće mekan ovjes, gas koji se bez problema dozira bez naglih reakcija. Odmah se osjeti besprijeborna ciklistika i golemi okreni moment motora. U usporedbi sa serijskom R1, kojoj su okretni moment i snaga na niskim okretajima najveća mana, Hagina Yamaha nema tih problema. Motocikl od niskih okretaja silovito "vuče" i najveća razlika u snazi u odnosu na serijsku R1 je upravo u donjem režimu rada. S kočnicom već valja biti oprezan, jer je toliko jaka da se do kraja nismo na nju navikli. Dolazimo do kraja prvoga kruga i u silnom uzbuđenju izlazimo

iz zadnjeg zavoja prije ciljne ravnine, jer ćemo napokon osjetiti što znači imati preko 200 KS na kotaču. Još u nagibu otvaramo gas postupno do kraja i osjećamo kako prednji kotač "lebdi", a volan nam "ostaje u rukama", na što motocikl reagira jedva zamjetnim "plesanjem". Prebacujemo u četvrtu, već smo izravnati. Motocikl ne može biti mirniji, a osjećaj ubrzanja je još bolji nego u trećoj brzini. Intenzitet ubrzanja se ne smanjuje niti u petoj i šestoj brzini. Telemetrija kasnije pokazuje brzinu veću od 290 km/h, što i ne bi bio neki podatak da se ne radi o ravnici dugoj 1.100 metara. Neopisiv osjećaj, ali nemamo puno vremena za razmišljanje jer dolazimo na "slijepo kočenje", što bi značilo da se zavoj ne vidi onda kada se počinje kočiti. Prejak početni stisak uznemiruje motocikl, a mi se nepripremljeni nabijamo na spremnik goriva. Srećom, kočili smo prerano, pa se bez problema namještamo za ulazak u zavoj. Ulazak u za-



Noriyuki Haga ovim je motociklom ove godine osvojio treće mjesto u konačnom poretku svjetskog prvenstva u Superbikeu



U usporedbi sa serijskom R1, kojoj su snaga na niskim okretajima i okretni moment najveća mana, Hagina Yamaha nema tih problema.



S kočnicom treba biti oprezan. Toliko je jaka da se na nju tijekom vožnje nismo uspjeli naviknuti.

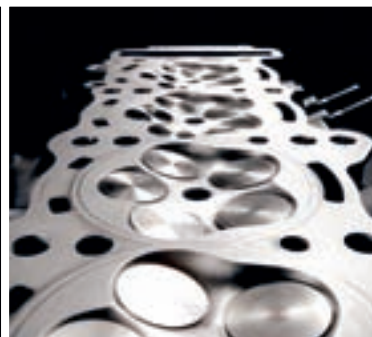
voj nije toliko lagan, koliko je precizan. Zamišljenju putanju se prati bez problema, čak kada se čini da ste pretjerali s brzinom. Otvaranje i izlaz iz zavoja je uz kočnicu najfascinantniji. Čini nam se da tu elektronika igra najvažniju ulogu, jer koliko god gasa dali, motocikl se ne diže na zadnji kotač i ne dolazi do njegovog proklizavanja. Pošto znamo da se to događa kod puno slabijih motocikala, očigledno je da sustav protiv proklizavanja ne dopušta nikakve nepredvidive reakcije. Sada znamo o čemu je Haga govorio i zašto mu je dosadno. Pretpostavljamo da elektronika punu snagu otpušta tek u četvrtoj brzini, što objašnjava osjećaj

ubrzanja koji je nevjerojatan u višim brzinama. Iz kruga u krug vozimo sve brže, a osjećaj je sve bolji, a onda nas ciljna zastava upozorava da sljedeći krug moramo u box. Zar već? Taman smo donekle upoznali ovu fantastičnu stazu o kojoj ćemo pisati nekom drugom prilikom.

Vožnja je gotova i to nam je prilika da s Hagom još malo porazgovaramo o motociklu. Osim što se žalili na već spomenutu elektroniku koja, kako on kaže, svakome omogućava da motocikl vozi brzo, najveće probleme tijekom sezone imao je s prednjim krajem, kojeg nikako nisu uspijevali namjestiti kako treba. Posljedica toga je pretjerano troše-

nje prednje gume, koja ne bi izdržavala do kraja utrke. Ohlinsovi stručnjaci se nadaju da će problem riješiti do početka iduće sezone.

Ne možete zamisliti kako se brzo može naviknuti na ovakav motocikl. Poznato je da je natjecateljski motocikl lakše nabaviti nego «poštelati». Znamo to i mi u redakciji, jer smo naš motocikl za stazu opremili svakakvim natjecateljskim dijelovima, ali još nismo uspjeli dobiti mirnoću serijskog motocikla, a o mirnoći Haginog motocikla možemo samo sanjati. Nama se taj san barem na trenutak ostvario, što i svima vama, dragi čitatelji, uistinu želimo. ■



Elektronika igra najveću ulogu pri otvaranju gasa na izlascima iz zavoja. Sustav protiv proklizavanja ne dopušta nikakve nepredvidive reakcije.



U STALNOJ POTRAZI ZA BRZINOM

● Kad se Yamaha 2005. godine odlučila vratiti u Svjetsko prvenstvo u Superbikeu, povjerila je razvoj svog modela YZF-R1 timu Yamaha Motor Italia (talijanskom Yamahinom distributeru). Kao baza su poslužili dijelovi koje tvornički Yamahin odjel za utrke pušta u slobodnu prodaju, a zatim su iskusni inženjeri Yamaha Italije nastavili razvijati te dijelove u suradnji s najboljim dobavljačima u moto industriji, da bi do kraja sezone Noriyuki Haga na tom motociklu uspio osvojiti dvije pobjede, osam puta se popeti na podij i završiti sezonu na trećem mjestu. Na kraju 2005. godine tim je kao dobre karakteristike motocikla navodio pouzdan agregat, elektroniku Magnetti Marelli i dobar rad Ohlinsovog ovjesa. Vozači su imali najviše primjedbi na lošu krajnju brzinu motocikla, te neujednačen rad motora, a i odziv na gas je bio nemiran. Uz to su se i gume pretjerano trošile, pa bi njihove performanse počele opadati sredinom utrke, a ni ubrzanje od sredine zavoja nije bilo jača strana motocikla.

Služeći se informacijama koje su osigurali vozači, Yamaha Motor Italija je za 2006. godinu poradila na voznim osobinama motocikla i pogonskog agregata, pa je tako ovaj Superbike već na početku sezone imao povećanu snagu motora, a i njegov rad u srednjim režimima je bio puniji i uglađeniji. Tijekom sezone je Ohlins osigurao najnoviju inačicu svojeg TTX ovjesa, pa su

tako vozači dobili bolje povratne informacije prednje gume. Povećana čvrstoća stražnje vilice rezultirala je manjom potrošnjom guma, a mekši stražnji amortizer i modificirano polužje pobrinuli su se za poboljšanje hvatljivosti. Magneti Marelli osigurao je svoj najnoviji sustav elektronskog upravljanja radom motora, isti kakav se koristi u Moto GP-u, a niz dodatnih sitnih poboljšanja na motoru i ovjesu učinio je da motocikl bude puno snažniji, a ujedno i lakši za vožnju. Jedino što nimalo nije izmijenjeno od serijske verzije Yamaha YZF R-1 je Deltabox V okvir. Tijekom cijele ove godine, motocikl se neprestano razvijao i unapređivao. Negdje oko sredine sezone bio je usavršen i sustav kontrole proklizavanja, koji je dodatno pomogao vozačima Andrewu Pittu i Noriyukiju Hagi u lovu na dragocjene desetinke sekunde. Kad se ispod svega toga podvuče crta, dobije se motocikl koji teži svega 165 kilograma i ima više od 200 KS na stražnjem kotaču, a kojega je tako lako voziti, da Noriyuki Haga kaže da mu je "dosadan".

Ovdje priča završava za naš testni tim, ali ne i za Yamahu Motor Italia. Njihovi se inženjeri već naveliko pripremaju za novu sezonu i pripremaju novu R-1 koja je tek nedavno imala svoju svjetsku premijeru. Jer sezona je možda završila za nas, gledatelje, ali njih čeka mukotrpan razvoj novog motocikla, kako bi se i iduće godine već od prve utrke mogli uputiti u borbu za naslov.

TEHNIČKI PODACI

Motor: 4T, tekućinom hlađeni, 4 cilindra, 20 ventila
Obujam: 77.0 x 73.6
Snaga: 998 ccm
Okretni moment: 55 Nm pri 5500 o/min
Napajanje: Magneti Marelli elektronsko ubrizgavanje goriva
Ispušni sustav: Termignoni
Maksimalna snaga: Preko 200 KS na stražnjem kotaču
Podmazivanje: Shell Advance Ultra 4
Tip: 6 brzina
Spojka: U uljnoj kupci, višestruki diskovi s kliznom spojkom
Završni prijenos: Lanac Regina
Tip okvira: Deltabox V aluminijski
Međuosovinski razmak (mm): 1.395
Prednji ovjes: Potpuno podesiva Ohlins vilica s cijevima promjera 42 mm
Stražnji ovjes: Pojačana stražnja vilica s Ohlinsovim amortizerom i polužjem podesivim po visini
Prednji i stražnji kotač: 120/75-16,5 naprijed 190/65-16,5 straga
Prednja kočnica: Dvostruki plivajući disk promjera 320 mm
Stražnja kočnica: Disk promjera 220 mm
Težina: 165 kg sa svim tekućinama (u skladu s pravilima FIM-a)
Spremnik goriva: 24 l