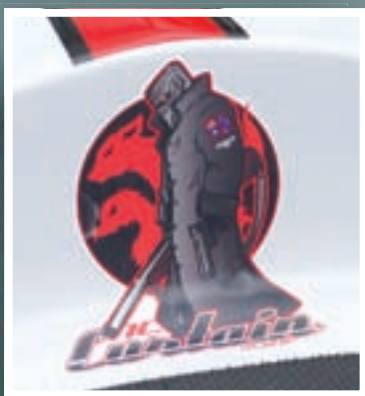


R6 Curtain vs R6 Valjan

Klasa Super Sport ne dozvoljava drastične preinake kao što je to slučaj u Superbike-u,



ali i pored toga su od serijskih R6 za Curtaina i našeg Valjana načinjeni potpuno neumoljivi natjecateljski motocikli koji zahtijevaju veliku snagu, vještinu i preciznost, kako bi ih se vozilo zaista brzo



Kao jajete jajetu

Uživali smo testirajući motocikl svjetskog viceprvaka u Super Sport klasi. Vrlo kompaktan motocikl učinio se skučen i našem test vozaču umjerene visine, ali rezultat toga je nevjerojatna okretnost

PIŠE:
BORIS
ZUJIĆ

FOTO:
MARKO
GUZINA

Svatko u svom poslu ima ugodne i manje ugodne zadatke. Ovaj put je urednik pred nas postavio iznimno ugodan, ali i zahtjevan zadatak. Ugodan, jer je testiranje motocikala za utrivanje nešto najljepše što novinar revije za motociklizam može raditi, a zahtjevan zato što moramo usporediti dva "ista" motocikla koje smo vozili na različitim stazama s različitim gumama u različitim vremenskim uvjetima. Dakle, usporedili smo dvije natjecateljske Yamahe R6 Super Sport.

Prvi je vlasništvo "Migo moto" tima, kojem se ovim putem zahvaljujemo na ukazanom povjerenju, jer smo vozili motocikl koji je bio netom pripremljen za ovogodišnje Europsko prvenstvo, samo jedan dan prije odlaska našeg trenutno najbržega vozača Lorisa Valjana na zimske pripreme u Cartagenu. Ne smijemo ni pomišljati što bi bilo da smo kojim slučajem oštetili motocikl. Kao što vjerojatno znate, Loris je jedini hrvatski vozač koji pokušava napraviti rezultat izvan državnog i Alpe Adria prvenstva. Test smo radili na prohladnom Grobniku pri temperaturi od 10-tak stupnjeva. Koristili smo Dunlop GP gume, za koje je motocikl pripremljen.

Uz prave natjecateljske motocikle ide i zavidna zaliha kotača s gumama i grijačima. Mehaničari samo moraju izabrati odgovarajući par



Naš urednik nije odolio prilici da isproba Valjanov motocikl. Nakon nekoliko krugova predao je "štafetu" našem test vozaču Zujiću, kako bi usporedio ovu Yamahu s onom Curtainovom



Već serijska Yamaha R6 ima iznimno agresivan položaj, a natjecateljska izvedba iznimno opterećuje ruke i čini oslanjanje na spremnik goriva gotovo nemogućim. Radi se o motociklu koji treba voziti aktivno, bez trenutka odmora



R6 vs R6SS

● Sigurno se pitate što u praksi znači pretvoriti R6 u R6SS. Naravno da smo razlike tražili u natjecateljskom okruženju, jer samo tamo imaju smisla. Prvo pitanje na koje ćemo odgovoriti je ima li serijska

R6 ikakvu prednost na pisti u odnosu na višestruko skuplju preradu? Odgovor je, naravno, ne. Njene osobine poput udobnosti, elastičnosti na niskim okretajima i manje potrošnje goriva ne može-

mo okarakterizirati kao prednosti. S druge strane, R6SS je prije svega lakša i jača od serijske sestre. Kada tome dodamo vrhunski ovjes i kočnice, razlika je sve veća i veća. Na SS Yamahi sjedi se puno više na rukama, što znači da vozač mora biti u dobroj fizičkoj spremi ako u visokom ritmu misli odvoziti više od nekoliko krugova. Prvo što se pri-

mijeti kao bitna razlika su odnosi u mjenjaču, koji su kod SS verzije nakon duge prve brzine jako skraćeni. Odaziv na gas je također potpuno drugačiji. Dok se kod serijske Yamahе okretaji dosta linearno penju od samog početka sve do nekih 10.000 okr/min, kada već solidno vuče i može se koristiti na stazi, SS Yamaha dosta teško prima gas i uz povremeno "kašljanje" diže okretaje do nekih 12.000 okr/min, kada "poludi" i nastoji opravdati sve što je mukotrpno ulagano u nju. Kočnice su priča za sebe. Na serijskoj Yamahi se na njih definitivno ne možemo požaliti jer kočnice su izvršne, uz doziranje koje je u vrhu klase 600. Usprkos tome SS model je i u tom segmentu puno bolji. Kočnica je konkretnija, brže reagira, doziranje je maksimalno precizno i ne pokazuje nikakve znakove umora ni nakon dužeg naprezanja. Ipak, najveća razlika i najveća prednost trkaćeg modela je u ovjesu, koji u kombinaciji s manjom težinom savršeno drži motocikl u putanji koju zamislite. Veća snaga i bolje kočnice ne bi imali puno smisla bez mogućnosti dobrog set up-a. Zahvaljujući set up-u možemo puno jače i dublje kočiti, povećavati brzinu kroz zavoj bez "otvaranja" putanje i puno, puno prije otvoriti puni gas na izlasku iz zavoja. Kada se sve to zbroji, dobiju se te dvije do tri sekunde prednosti, koje će nekima izgledati malo, ali su ipak svemirski velike kada govorimo o natjecanjima, gdje je svaka stotinka bitna.



Natjecateljska Yamaha R6 opremljena je vrhunskom tehnologijom, a granica su samo stroga pravila klase. Motocikl za odlikaše, nema sumnje



Iznenadila nas je mala primjetna razlika u snazi između serijske i natjecateljskih R6, pogotovo ako uzmemo u obzir znatne iznose izdvojene na dorade, ali tek štoperica pokazuje prave razlike

Druga Yamaha je, uz dužno poštovanje Lorisu, je još veća poslastica. Vlasništvo je "Yamaha World Super Sport" tima a "kroti" je svjetski viceprvak Kevin Curtain. Četrdeset jednogodišnji Australac rodnom iz Sidneja relativno je kasno ušao u svjetsko prvenstvo. Yamaha mu je ukazala povjerenje nakon 12 nacionalnih titula u raznim klasama. Posljednje dvije sezone Curtain je završio na drugom mjestu iza Charpentiera. Motocikl smo vozili u talijanskom Mugellu, na gumama Pirelli Diablo Supercorsa, pri temperaturi od 15 stupnjeva.

Tehničke razlike

Pravila SS klase dozvoljavaju niz preinaka na motociklu. U samom agregatu dozvoljeno je mijenjati bregaste osovine, opruge ventila, kompletnu spojku i mjenjač, rotor, stator, elektroniku i električne instalacije. Također je dozvoljena obrada glave. Što se ovjesa tiče, pravila su ista kao u Stock klasi, odnosno promjena kompletnog zadnjeg amortizera i prednjih uložaka za prednje vilice. Sljedeće razlike u odnosu na Stock klasu su mogućnost korištenja karbonskih oklopa, telemetrije, sustava brzog mijenjanja brzina (quick shifter), promjena instrument ploče, skraćeno hoda gasa te promjena hladnjaka rashladne tekućine.

Razlike u opremi testiranih modela su minimalne. Curtainov motocikl je opremljen Ohlinsom i racing LCD kontrolnom pločom, dok Valjan koristi Matris ovjes i standardnu, elektronikom modificirane instru-

mente. Na oba motocikala se nalazi indentičan Akrapović ispušni sistem.

Za upravljačem treba biti aktivan

Kada se sve gore navedeno prenese na stazu, dobiva se beskompromisni trkači stroj koji će iz vas izvuci posljednji atom snage. Koliko god lagana bila (a vjerujte, jako je lagana!), SS Yamaha zahtjeva puno snage da bi se brzo vozila. Prvenstveno je tome zaslužan izrazito naglašen položaj "na rukama" zbog visokog sjedala i nogara te nisko postavljenih ručica upravljača. Vozač se teško može nasloniti na rezervoar u zavoju i time barem malo

rasteretiti ruke. Iako vašeg test vozača ne krasi neka visina (174cm), nije se mogao oteći dojmu da je motocikl maksimalno kompaktan, da ne kažemo: mali, i da se na njemu teško ugodno smjestiti. Prvo što primjećujemo nakon kretanja je iznimno duga prva brzina. Ostalih pet je nagurano maksimalno blizu. To je posebno važno kod agregata koje se vrte na visokim okretajima, a blokada je Yamahama R6SS podešena na 16.100 okr/min. Vjerojatno će se neki od vas zapitati kako se SS Yamaha "vrti" manje nego serijska. Odgovor je: Ovo su precizna mjerenja, dok ona na serijskim modelima nisu precizna i pod utjecajem su marketinga.



► Iako odjevena u oklope drugačije boje, Valjanova Yamaha je pripremljena do zadnjeg detalja koji pravila dopuštaju, kao i Curtainova



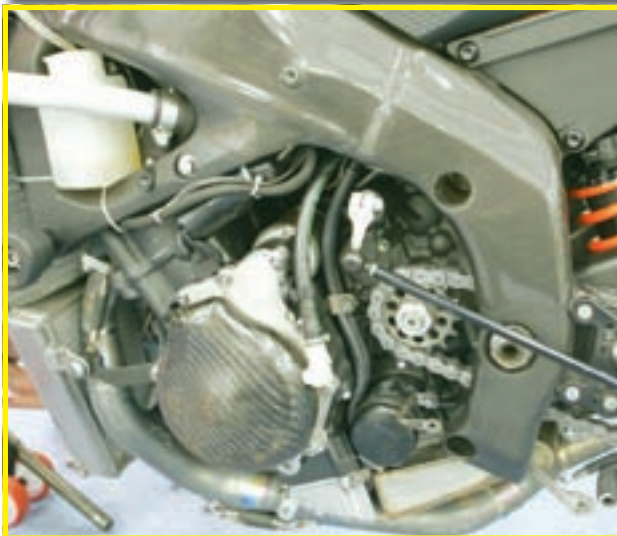
Potpuno spremna za natjecanje Yamaha R6 je zahtjevan stroj koji treba iskusnog i spremnog vozača za postizanje vrhunskih rezultata



▼ Prednji ovjes naoko je serijski, ali na Curtainovoj Yamahi u unutrašnjosti tvorničkih vilica sada rade Ohlins komponente. Slično je s kočnicama, pa serijska kočiona klijesta pritišću zamjenske diskove. Unutar serijskih vilica Valjanove Yamaha rade Matris komponente ovjesa



▼ Pravila klase dopuštaju zamjenu stražnjeg amortizera. U Valjanovom slučaju zamjenski je proizvod tvrtke Matris, a rad stražnjeg ovjesa Curtainove Yamaha kontrolira amortizer prestižne tvrtke Ohlins



◀ Curtainov agregat pripremljen za utrke razvija preko 140 konjskih snaga. Na Valjanovoj R6 okvir motocikla i dragocjeni agregat zaštićeni su dijelovima od ugljičnih vlakana





Kao i Curtainova, Valjanova Yamaha je opremljena Akrapovič ispušnim sustavom. Zamjenski oslonci za noge te natjecateljski ispušni sustav podrazumijevaju se na jednom sportskom motociklu



Naoko najveća izmjena na agregatu odnosi se na veliki natjecateljski hladnjak rashladne tekućine



▲ I zamjenski ispušni sustav ima sondu, kako bi elektronika čim bolje upravljala radom agregata



◀ Na Curtainovom bolidu, što god se smije, zamijenjeno je lakšim dijelovima od ugljičnih vlakana, dok je na Valjanovom novi usis zraka i nosač oklopa izrađen od kevlar



Kada se skinu oklopi postane jasno da je potreban veliki trud kako bi serijski motocikl postao konkurentan u Super Sport klasi. Velika pozornost posvećena je detaljima. Stražnja vilica i kočione čeljusti moraju ostati nepromijenjeni, ali je zato kočioni disk drugačiji



▲ Jedna od razlika između Valjanove i Curtainove Yamah je i u instrumentima: Curtain koristi zamjensku "tablu", dok Valjan ima serijske, ali preprogramirane instrumente.



Nešto mekše podešena od Valjanove, Curtainova Yamaha je i nešto lakše za vožnju, iako su razlike minimalne, a preciznost na oba motocikla fascinantna



bacivanja nevjerojatna. Čak i pod jakim i dubokim kočenjem, ulazimo u zavoj točno tamo kamo smo zamislili, a zacrtanu putanju slijedimo bez problema. Otvaranje gasa ne uzrokuje otvaranje putanje, što smo i očekivali od vrhunski pripremljenih motora. Ono što nismo očekivali je mala razlika u snazi u odnosu na stock verziju motocikla, pogotovo s obzirom na "paprenu" cijenu promijenjenih dijelova. Razlika se više osjeti na štoperici nego u zbilji. To je najbolji pokazatelj koliko su se serijski motocikli približili natjecateljskima. Razvijanje snage je očekivano loše do 10.000 okr/min, kada se počinje "nešto" događati. Eksplozija snage počinje na 12.000 okr/min i traje sve do 15.800 okretaja agregata, nakon čega naglo pada. Puno oprezniji nego s gasom treba biti sa kočnicom, koju je na oba motocikla dovoljno stisnuti jednim prstom ako se želite voziti na prednjem kotaču.

Yamaha je konkurentna već u startu

Ako se sada vratimo na početak priče i na motocikle montiramo iste gume, vjerojatno bi se izgubila svaka bitna razlika. Čak i LCD displej koji Curtain ima na svojoj Yamahi nije neka prednost jer se na standardnim "uricama" koje ima Loris sa lijeve strane, gdje je inače brzinomjer, nalazi veliki pokazivač temperature motora, a sa desne strane, gdje je standardno temperatura motora, nalazi se digitalni pokazivač broja okretaja. Zaključak bi bio da tvornica Yamaha brine o svim svojim vozačima, bili oni službeni ili ne, odnosno da se do kvalitetnog materijala za super sport motocikl može doći i bez podrške tvornice, što često nije slučaj. ■

Razlike među jednakima

Nakon početne prilagodbe i upoznavanja s motociklima zaključujemo da su oba savršeno izbalansirana, ali ipak primjećujemo i bitne razlike u samom "set-up"-u. Lorisov R6 je osjetno tvrdi zbog Dunlop guma koje traže tvrdi ovjes. Samim tim se motocikl nešto teže vozi nego Courtainov, dok razliku u snazi nismo baš osjetili, a zna se da Dunlop guma "pojede" pokoju konjsku snagu. Na oba motocikla se mora "puno raditi" da bi se iz njih izvuklo najbolje. Osjetite svaku promjenu u položaju vozača, tako da premještanje po motociklu treba biti pravovremeno i nježno. Tada je preciznost zapanjujuća, a lakoća pre-

Našeg test vozača Borisa Zujica zapao je posao testiranja ovih natjecateljskih bolida, a mi ga nismo morali previše nagovarati



WSS? Što je to?

● Svjetsko Super Sport prvenstvo (WSS) predstavljeno je kao popratni događaj Superbike utrka 1999. godine. Prije toga je ta klasa bila jedna od najpopularnijih u raznim nacionalnim prvenstvima diljem svijeta. Pravila stroža od onih za Superbike motocikle diktiraju da šasije Super Sport motocikala ostanu gotovo identične tvorničkima, dok su dorade na agregatima moguće, ali strogo definirane. Bitno je spomenuti da pravila određuju upotrebu guma homologiranih za cestovnu upotrebu, što samim time isključuje "slick" gume. Za sada se u sklopu svakog Superbike vikenda vozi po jedna Super Sport utrka, za koju se startne pozicije određuju na osnovu najbržih krugova koje vozači ostvare tijekom dva službena treninga od po 45 minuta. Napete i atraktivne utrke voze se približno 100 km, a broj krugova se određuje prema duljini staze gdje se održavaju. Od svog početka ova klasa bilježi stalni rast i razvoj, pa je sve popularnija kod navijača, ali i kod proizvođača, kojima pruža mogućnost pokazati što znaju i umiju.

Snaznu prednju kočnicu dovoljno je stisnuti jednim prstom da se podignete na prednji kotač, a odličan ovjes omogućuje kočenja do duboko u zavoj



10.000 Euro po sekundi!

• Ako pratite domaću scenu brzinskog motociklizma i razgovarate s vozačima, vjerojatno ste i sami došli do zaključka da kada vozač i motocikl dosegnu određenu razinu, odnosno vrijeme po krugu, cijene poboljšanja iznimno rastu. Primjer toga možemo vidjeti i kroz troškovnik dijelova za natjecateljski motocikl Lorisa Valjana, koji je približno tri sekunde brži od serijskog, dok je približno 30.000 Euro skuplji. Ne treba biti vrstan matematičar da zaključimo kako ubrzanje od jedne sekunde tada košta nevjerovatnih 10.000 Euro. Za one koji su se pitali koliki bi im budžet trebao za nastupe koje ostvaruje Valjan, evo cjelovitog troškovnika:

MOTOCIKL YAMAHA R6 12.500

DJELOVI MOTORA

Svećice NGK R0045Q-10 Set 4 kom	165
Brtva glave 0.45mm (Standard: 0.60mm)	67
Modificirane bregaste osovine set 2 kom	1.050
Zupčanci za modificirane bregaste	306
Opruge ventila	330
Modificirani usis zraka (bolji protok na višim okretajima)	330
Poklopci AIS (Air Induction System)	54
Opruge kvačila	29
Manji olakšani rotor sa statorom	2.139
Poklopac rotora	225
Filter zraka	100
Olakšani modificirani kablovi elektronike sa dodatkom ograničenja brzine kroz box CD-ROM sa modificiranim mapama i uputstvom za upotrebu software-a	394
INTERFACE kabel za komunikaciju sa kompjuterom	144
Pumpa ulja sa jačim pritiskom	197
Akrapović kompletan ispušni sistem	1.590
Veći hladnjak rashladne tekućine sa konektorima	2.222
Set lamela za kvačilo	42
Mjenjač sa modificiranim stupnjevima prijenosa	3.292
Obrada glave u specijaliziranoj radionici (Italija)	1.500
Slaganje agregata	500

Ukupno EUR: 14.890

DJELOVI SASIJE

Set za kraći hod gasa sa bržim odpuštanjem	534
Zadnji amortizer Matris	1.000
Ulošci za prednje amortizere Matris	1.300
Amortizer volana Matris	290
Telemetrija sa kontrolom svih parametara mašine, ovesa i brzine	7.800
Karbon-kevlar oklopi i dodatne zaštite	1.400
Diskovi prednji i zadnji	600
Tanji lanac sa zupčanicima	200
Čelična kočiona crijeva	150
Povišeni vjetrobran	80
Spužva za rezervar (sprečava naglo istjecanje benzina prilikom puknuća istog)	50
Nogare sa mogućnošću namještanja pozicije i kontra mjenjačem	350
Ručke volana sa utezima	180
Lakiranje	300
Naljepnice	100
Rezervni prednji naplatak sa diskovima	1.000
Rezervni zadnji naplatak sa diskom i pripadajućim djelovima	750

Ukupno EUR: 16.084

OKVIRNO GODIŠNJE ODRŽAVANJE

I TROŠKOVI NA BAZI 12 UTRKA (EP+AA)

Disk pločice	
1 komplet po utrci 150,00 x 12 utrka	1.800
Gume Dunlop GP 200,00 x 150 kom	30.000
Benzin cca 1000 lit za sezonu	
4,75 x 1000 lit	4.750
Ulje cca 60 lit	
30,00 x 60 lit	1.800
Prijevoz, smještaj i troškovi na putu 4000,00 x 12 utrka	48.000
Serviseri i pomoćno osoblje 1000,00 x 12 utrka	12.000
Revizija agregata svakih 2000 km 3000,00 x 5 puta	15.000

Ukupno EUR: 113.350

Sveukupno EUR: 156.824

Vjerovatno vam se od ovih cifri zavrtjelo u glavi. Ako uzmemo u obzir troškove treninga, održavanja, kompletne logistike cijena sekunde se višestruko penje. Moramo još napomenuti da bi za pravi rezultat trebalo imati dva spremna motocikla i naravno ne smijemo zaboraviti troškove na koje se mora računati a to su kvarovi i padovi.



Agregat za Super Sport klasu prerađen koliko pravila dopuštaju, sa zamjenskim brtvama glave motora, zamjenskom mjenjačkom kutijom, lamelama spojke, većim hladnjakom rashladne tekućine i lančanicima za regulaciju prijenosa



▲ Pravila dopuštaju zamjenu kočionih obloga i lančanika, te ugradnju ručice gasa kraćeg hoda

▼ Specijalizirane tvrtke poput Akrapovića natječu se tko će izraditi ispušni sustav koji će omogućiti razvijanje veće snage



U klasi Supersport moguće su određene izmjene na agregatu, pa se tako smije mijenjati elektronika, bregaste osovine, brtve glave motora te opruge ventila

