

Performanse koje



Punih 6 godina čekali smo da Suzukijevi marketing menadžeri odluče kako je konačno došlo vrijeme da jedan velik san pretvori u javu. I nisu se prevarili, B-King još uvijek očarava mnoge ljubitelje motocikala, ponajviše svojim rekordnim dimenzijama i snagom. 'Najveći' i 'najjači'

sasvim su opravdani epiteti za novog Kralja nakeda. Prilikom svjetske prezentacije na njemačkoj pisti EuroSpeedWay, kojoj smo ekskluzivno prisustvovali, uvjerali smo se da nema ništa slično na tržištu. Mehanika je preuzeta sa najnovije Hayabuse, a dizajn ostao vjeran izvornom prototipu iz 2001.

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

DRESDEN: «Za sve koji su rekli da to nije moguće...» Tako nekako započinje reklama koja se već mjesecima vrti na Eurosportu i brojnim drugim satelitskim TV programima. Doista, malo bi se koji proizvođač usudio svojim kupcima ponuditi jedan tako snažan motocikl u naked izvedbi. Uvriježeno je mišljenje da bi agregat zapremine 1.340 kubičnih centimetara i snage koja prelazi brojku od 180 KS daleko bolje pristajao u motocikl zaštićen aerodinamičkim oklopima, koji omogućava postizanje velikih putnih brzina i svladavanje velikih udaljenosti bez većih napora za vozača. No, Suzuki je već napravio takav motocikl, a ime mu je Hayabusa, i mi smo vam ga predstavili u prošlom broju Moto Pula. Ali B-King je nešto drugo, on predstavlja relativno ekstremnu filozofiju u svijetu power nakeda, a ona se već opasno približila takozvanim 'Streetfighter' preradama koje sve češće možemo vidjeti na ulicama. Zapravo, cijeli motocikl izgledom više podsjeća na preradu nego na nešto što je upravo sišlo s proizvodne trake. Zato nas nimalo ne čudi slogan kojim završava reklama s početka testa: «Koncept koji je postao stvarnost.»

Ovaj Suzukijev brutalni naked prvi je put svjetlo dana ugledao na sajmu u Tokyju još 2001. godine i iako je tada bio samo koncept, mnogi su mu predviđali svijetlu budućnost. Kako je tada B-King predstavljao čudo dizajna i bio svemirski nestvaran, danas, nakon 6 godina toliko smo «omekšali» da su nam čak i mega ispušni

topovi postali gotovo normalni. Kamere na stražnjem dijelu umjesto ogledala i veliki displej nisu zaživjeli u proizvodnji, ali zato je svakako zaživjela brutalna snaga razvijena za postizanje brzinskog rekorda u klasi serijskih motocikala i za novu Hayabusu. Usprkos tome, dizajn je kao rijetko do sada sačuvao originalan izgled tada prikazanog prototipa.

Što je prioritet u izradi ovog modela govori i njegov sam naziv 'B-King', koji je skraćenica od Boost King, odnosno «pojačani kralj». Njegov agregat je u konačnoj verziji s 1.299 ccm povećan na 1.340 ccm, a i oplata imaju rekordnu širinu za ovu klasu. Kad malo bolje razmislimo, ona je rekordna za bilo koju klasu. Dimenzije su toliko impo-

zantne, da naš inače visoki test vozač na B-Kingu izgleda malo kao Capirossi na Desmosediciju. I dok posljednjih godina tendencija u konstruiranju motocikala kreće prema što manjim dimenzijama i okretnijim ciklistikama, novi Suzuki je potpuna suprotnost željna pretjerivanja i slave. Za njim će se svakako svi okrenuti, gdje god parkirajte.

Brutalna snaga

Sve oko ovog Suzukijevog 'zločestog dečka' odiše neskrivenom, sirovom i nadasve brutalnom snagom. Već pri prvom pogledu na njega jasno vam je da s jednim takvim motociklom nema šale i da je u rukovanju njime potrebna velika doza opreza, gotovo strahopoštovanja. Ako vas u to ne uvjeri njegov robustan izgled, onda će to učiniti agregat od 1.340 ccm zapremine, preuzet izravno sa Suzukijevog novog maksitourera koja napada rekorde, Hayabuse. Razlike između njih su vidljive jedino u ispušnim sustavima i samom usisu.



oduzimaju dah



OČEKIVANA CIJENA
100.000 Kuna

Doduše, taj agregat i ne razvija istu snagu kao na Hayabusi (cca 200 KS) niti brzine koje vas u većini zemalja mogu dovesti izravno pred suca za prekršaje, a u nekima čak i u zatvor, već B-King ipak prema najavama razvija «samo» nešto preko 180 KS. Naime, tvornica još uvijek čuva taj podatak u strogoj tajnosti, a na svjetskoj prezentaciji je svaki japanski djelatnik baratao drugačijim podacima. Tako su engleskom MCN-u najavili 181,5 KS, talijanskom Motociclismu 183,6 KS, a mi nećemo objaviti što su nama rekli, već ćemo pričekati još mjesec dana, kada bi prvi primjerak trebao stići u Europu gdje Suzuki obavezno mora službeno deklarirati snagu u homologacijskim formularima. Bilo kako bilo, preko 180 KS čini ga najjačim naked motociklom koji je ikada ugledao svjetlo dana.

Agregat sa Hayabuse

Spomenute vrijednosti je proizveo četverocilindrični tekućinom hlađeni agregat koji je do zapremine od 1.340 ccm došao uz vrijednosti provrta i hoda od 81,0x65,0 mm. No, to ne znači da je golema snaga koja pokreće B-Kinga postignuta uz onu staru poznatu uzrečicu: 'nema zamjene za zapreminu.' Istina, zapremina je tu igrala veliku ulogu, ali uza sve to Suzukijev je agregat posljednja riječ tehnike. Tome u prilog govori i upotreba ventila od titana, klipova od legure aluminija, koji omogućavaju omjer kompresije od 12,5:1, karika presvučenih krom-nitridom kako bi se smanjilo trenje, te unutrašnjosti cilindara presvučenih kompozitnim elektrokemijskim materijalima, koji poboljšavaju odvođenje topline, trajnost te omogućavaju bolje brtvljenje.

Za hlađenje se brine veliki zaobljeni hladnjak potpomognut s dva električna ventilatora promje-

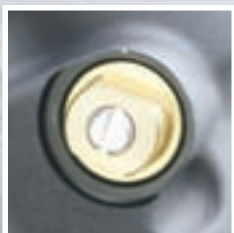
ra 160 mm, dok je dodatni uljni hladnjak smješten ispod glavnoga.

Novi B-King opremljen je posljednjom verzijom Suzukijevog sustava ubrizgavanja koja uključuje dvostruko leptirasto tijelo pozicionirano jedno iznad drugog, a u njima se nalaze dvostruki injektori sa 12 finih spray mlaznica. Prvi injektori rade cijelo vrijeme, dok se drugi uključuju samo na visokim okretajima. Promjer leptirastih tijela B-Kinga je 44 mm, za razliku od onih 46 mm ugrađivanih na dosadašnjim modelima Hayabusa. Prva leptirasta tijela otvara sajla kojom se upravlja direktno s ručice gasa, dok druga otvara kompjuter izračunom iz podataka prikupljenih s brojnih senzora. Za usklađivanje rada motora, kao i za upravljanje ubrizgavanjem goriva i paljenja, brine se novo 32-bitno računalo s 1024 kB ROM-a, a od elektroničkih pikanterija vozaču je na raspolaganju i S-DMS, Suzukijev sustav mijenjanja mapa rada motora, prvi put primijenjen na ovogodišnjem Suzukiju GSX-R-u 1000. No, dok supersportski GSX-R posjeduje tri mape rada, B-King ih ima samo dvije, a njihov



◀ Završna obrada je za svaku pohvalu. Na spremniku goriva nalazi se bravica za ključ sa sustavom protiv krađe, koji sadrži promjenljivi kod. Naime, svaki puta kada gurnete ključ u bravu elektronika promijeni njegov kod. Na kromiranom poklopcu nalaze se prekidači za ulazak u izbornik kompiutera

▼ Oslonac nogu je napravljen iz jednog masivnog komada, a guma na nogaru potpuno neutralizira vibracije



◀ Potpuno podesiva prednja vilica rijetkost je na naked motociklima



▼ Pokazivači smjera smješteni su u izbočenja na širokom spremniku



▲ Radi širokog spremnika goriva noge su vam uvijek raširene i spremne za napad prema zavoju. B-King je velik i težak motocikl, pa ga morate rušiti muški. No, to nije nimalo teško, jer je novi power naked uvijek vrlo stabilan i miran, te ga je teško izbaciti iz "takta"



Najljepši detalj za Kralja: U analognom kromom obrubljenom brojaču okretaja nalazi se veliki displej sa mnoštvom informacija poput odabira moda paljenja "A" ili "B", mjerac temperature rashladne tekućine, mjerac goriva, sat te brojač kilometara, ukupni i parcijalni. S desne strane je još jedan displej sa trenutnom brzinom i praktičnim podatkom u kojoj se brzini trenutno nalazite. No, taj podatak je teško vidljiv jer se ispred njega nalaze crijeva kočnice koje ga zaklanjaju od pogleda

odabir je vozaču dostupan preko prekidača smještenoga na spremniku za gorivo. Tako je moguće odabrati posve sirovu snagu, gdje vam je jedini ograničavajući čimbenik vaša desna ruka, ili nešto blažu mapu rada motora, rezerviranu za lošije vremenske uvjete. Uz to vozaču život olakšava i SCAS, što je Suzukijeva skraćenica za sustav klizne spojke.

Ispušni sustav 4-2-1-2 završava s dva doista golemu ispušna topa izvedena u obliku nepravilnih četverokuta, koji su smješteni ispod sjedala suvozača i jedan su od najupečatljivijih dijelova motocikla kada ga gledate sa stražnje strane. Njihova je veličina dijelom uvjetovana Euro 3 normama, jer se u njemu nalaze ogromni katalizatori, zahvaljujući kojima je novi B-King najčišći Suzuki ikad napravljen.

Ciklistika dostojna supersportaša

Obzirom na golemu snagu, u Suzukiju su na ovaj motocikl ugradili još jedan tehnički element koji je dosad uglavnom bio rezerviran za supers-

portske jurilice - amortizer upravljača. To je još jedna vrijedna komponenta koja smiruje brutalnu snagu ovog 235 kilograma teškog motocikla. No, amortizer upravljača nije jedini element preuzet sa sportskih motocikala, pa se u jednu ruku nadamo da je B-King otvorio vrata nečemu što već duže vrijeme priželjkujemo i na ostalim motociklima klase naked. Ovaj 'Streetfighter', naime, ima potpuno podesivu upside-down vilicu, kao, uostalom, i stražnji monoamortizer. To znači da se i na prednjem i na stražnjem ovjesu može podešavati predopterećenje opruge te sila kompresije i povrata amortizera. Isto možemo reći i za stražnju vilicu izrađenu od legure aluminija, sastavljenu od tri lijeva, kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri izbjeglo nepotrebno zavarivanje. Njezin trokutasti oblik i lijepa izvedba također kao da su izravno preneseni s nekog GSX-R-a, a ne razvijeni posebno za ovaj naked. Već i same te činjenice, čak ako i izuzmemo potentni agregat, smještaju B-Kinga u zasebnu klasu, jer tim su mogućnostima podešavanja ovjesa opremljeni



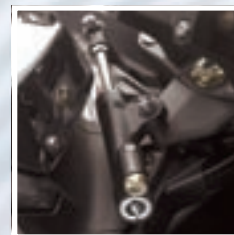
Ovaj detalj kao da je skinut sa Supersportskog motocikla



Radialna klijesta su nisko smještena i lijepe su kontrastne crno-sive kombinacije, ali samo za crnu verziju motocikla. Bravo za Nissin i Suzuki!



Agregat je preuzet sa Sport Tourera i dodatno ukrašen detaljima kao na nekom power customu



▲ Amortizer upravljača je izuzetno potreban na ovakvom tipu motocikla. Bez njega bi let bio vrlo opasan. Ova jedinica opremljena je i dodatnim povratnim spremnikom

Iz dva ogromna ispušna topa izlaze male cjevčice oko kojih je zaštitna plastika. Baš nas zanima što će Akrapovič ili Yoshimura ovdje napraviti

doista rijetki naki motocikli. Ipak, nemojte se zavaravati, B-King nije sportaš bez oklopa, poput, na primjer, Aprilije Tuono. Ovo je maksi-naked u pravom smislu te riječi, a njegovu golemu snagu u kombinaciji s 235 kilograma 'suhe' težine treba nekako priptomiti. Stoga B-King ima kut upravljača od 25,5 stupnjeva, dok mu predtrag iznosi 107 mm, a međuosovinski razmak mu je nemalih 1,525 mm. Uz to je tu i stražnja guma pozamašnih dimenzija 200/50-17, dok je prednja zadržala uobičajene dimenzije od 120/70-17.

Kočioni sustav jedan je od važnijih elemenata kod ovako snažnog i teškog motocikla, pa su se zato u Suzukiju pobrinuli da ni u tom segmentu B-King ne bude zapostavljen. Naprijed su plivajući disko- vi promjera 310 mm, a na njih djeluju radijalno postavljena klijesta s četiri klipčića. I glavni cilindar je radijalan, što uz snagu kočenja omogućava bolji osjećaj na poluzi kočnice. Straga je jedan disk pozamašnog promjera od čak 260 mm, a na njega djeluju klijesta s jednim klipom.

Aerodinamika je za slabiće

Na ovom motociklu nećete moći predugo uživati u njegovoj snazi, tj. zadržavati se na brzinama većima od 200 km/h, osim ako posjedujete nadljudsku snagu koja bi vam to omogućila. To je vidljivo već na prvi pogled, čim ugledate prednje svjetlo iznad kojeg se nadovezuje minijaturna maskica, koja djeluje kao da više štiti instrument ploču, nego što ima aerodinamički učinak. No, zato su prednjoj maski čista suprotnost široke bočne poluoplate, koje zapravo služe za smještaj ogromnih usisnika za zrak, a iznad njihovih otvora su u te oplate integrirani pokazivači smjera, tako da ničim ne narušavaju siluetu motocikla. Istovremeno su one odličan štitnik za noge.

Sve na B-Kingu djeluje glomazno i pomalo predimenzionirano, pa tako ni spremnik goriva nije nikakav izuzetak, iako je pomalo razočaravajuća činjenica da u njega stane samo 16,5 litara goriva. No, to je zato što je veliki dio prostora inače predviđenoga za spremnik goriva zapravo zauzima veliki airbox, koji velikom agregatu omogućava disanje punim plućima.

Sjedalo je prema deklariranim podacima postavljeno relativno nisko, udaljeno od tla svega 805 mm, pa tako visoko postavljeni spremnik za gorivo pruža vozaču izvrstan oslonac pri snažnim kočenjima. Na široko i dugačko vozačko sjedalo nastavlja se rep motocikla, koji je postavljen zakošeno prema gore, a ujedno služi i kao sjedalo za suvozača, ukoliko se odlučite skinuti njegov lijepo izvedeni poklopac i donekle pokvariti cjelokupnu siluetu motocikla. Ispod sjedala suvozača su, naravno, veliki ispušni topovi, a njihova veličina značila je da između njih nije moglo stati stop svjetlo. Zbog dominantnog izgleda ispušnih topova u Suzukiju



Širina plastika na bokovima spremnika goriva ogromna je, pa vozača štiti od vjetra

Crno-siva kombinacija boja ima srebrno sjedalo, poklopac za sjedalo suvozača i sive poklopce velikih ispušnih cijevi



Dvodijelni prednji blatobran ostavlja dojam skupoće i različitosti od brojnih drugih modela



Izuzetno miran na izlascima i ulascima u zavoj, a u najvećem nagibu ga ne smetaju niti neravnine na asfaltu, kakvih je ovdje u Njemačkoj bilo nekoliko na spojevima asfalta ovalnog dijela s unutrašnjim zavojima

se nisu osobito trudili ni oko dizajna stop svjetla, pa je tako ono na kraju završilo ispod ispušnog sustava, na nosaču tablice, zajedno sa stražnjim pokazivačima smjera.

Oprema za najvišu klasu

Radno mjesto vozača jedna je od stvari koja nam se estetski svidjela na prvi pogled. Instrument ploča

osvijetljena u jarko plavu boju djeluje kao nešto što je došlo izravno sa svemirskog broda, a ima doista sve što bismo mogli poželjeti na jednoj instrument ploči. Središnjim dijelom dominira veliki okrugli obrtomjer, čiji je vanjski rub zadužen za pokazivač broja okretaja, ali je njegova sredina zapravo displej od tekućih kristala i iskorištena za brojne dodatne informacije. Tako ćete u donjem dijelu kruga

displeja moći vidjeti koji od dva dostupna načina rada motora ste odabrali, dok vam je s lijeve strane pokazivač temperature rashladne tekućine. Na desnoj strani displeja nalazi se mjerač količine goriva u spremniku, a gornji je dio ekrana rezerviran za logotip B-King, ispod kojega je pokazatelj prijeđenih kilometara. To je omogućilo da se na drugom displeju, smještenom desno od 'obrtomjera' može

Mehanika je preuzeta sa Hayabuse. Razlike su veće u ispušnim sustavima i usisu, te plastikama





B-King se nudi u dvije vrlo slične boje: crna i crno-siva. Razlike su sljedeće: crno-siva varijanta ima stražnju vilicu boje aluminija, sive poklopce ispušnih topova i sjedala suvozača, bočne plastike na spremniku goriva, dvobojni prednji blatobran te sjedalo vozača

očitati trenutna brzina, pa čak i odabrani stupanj prijenosa, nešto što je preneseno sa Suzukijeve game sportskih motocikala. Prostor lijevo od obrtomjera rezerviran je za sve uobičajene kontrolne žaruljice, a sve zajedno je obasjano nježnom plavom bojom, što pruža dodatni užitak prilikom noćne vožnje.

Završna obrada gotovo je savršena. Na B-Kingu uočljiva je velika briga za detalje, a tu moramo spomenuti kromirani poklopac na spremniku goriva sa vrlo kvalitetnim tipkama, kao i lijepe mostove vilica i držače mat upravljača. I prednji blatobran izveden je iz tri djela, u dvije boje, kako bi naglasio posebnost i bogatstvo izrade. Tako niti najavljena cijena od 14.000 Eura u Europi ili 100.000 kn u Hrvatskoj ne bi trebala biti bez razloga.

Velik u svakom pogledu

Za upravljačem odmah primjećujete da imate posla sa «mrcinom» velikog formata. Iako na papiru ima dovoljno nisko sjedalo, sa raširenim nogama oni najniži neće moći baš čvrsto do podloge. Plastike oko spremnika goriva su toliko široke, da ih ne možemo niti rukama obujmiti. Nasuprot tome, upravljač nije preširok niti previsok, pa nećete imati dojam da ste kao jedno na vjetru. Pri pomicanju u mjestu osjeća se velika težina ovog macho bikea, bez obzira što je njegovo težište spušteno vrlo nisko.

Širok spremnik goriva širi nam noge na vrlo neobičan način. I dok se posljednjih desetak godina proizvođači trude napraviti što manje motocikle, kako bi bili okretniji, B-King je potpuna suprotnost. On nema nikakve sličnosti s malim B-Kingom - GSR-om 600. Noge, s obzirom na oslonce, imaju prirodan i opušten položaj, pa i cjelokupan položaj možemo ocijeniti odličnim.

Prebacivanje iz A moda u B mod može se

vršiti jedino kad je motor ugašen. Mi smo većinom koristili A mod, a na ovakvoj pisti bila bi grehota prebaciti ga na B. Krećemo.

I u zavojima se osjećaju dimenzije B-Kinga, pa on voli okruglije putanje. Radi svoje težine i vrlo kvalitetnog ovjesa ne poskakuje niti leluja na neravninama, te ih guta neviđenom lakoćom.

Potpuno podesiv ovjes je dovoljno čvrst, ne njiše, pa će čak i zahtjevniji vozači sigurno biti presretni. Jer, ako se na pisti pri maksimalnim kočenjima i nagibima motocikl pokaže čvrstim, na cesti može biti samo bolji. Tko želi udobniji ovjes može napraviti korekcije na hidraulici, ali i opruzi, ukoliko će ga natovariti za put sa suvozačem.

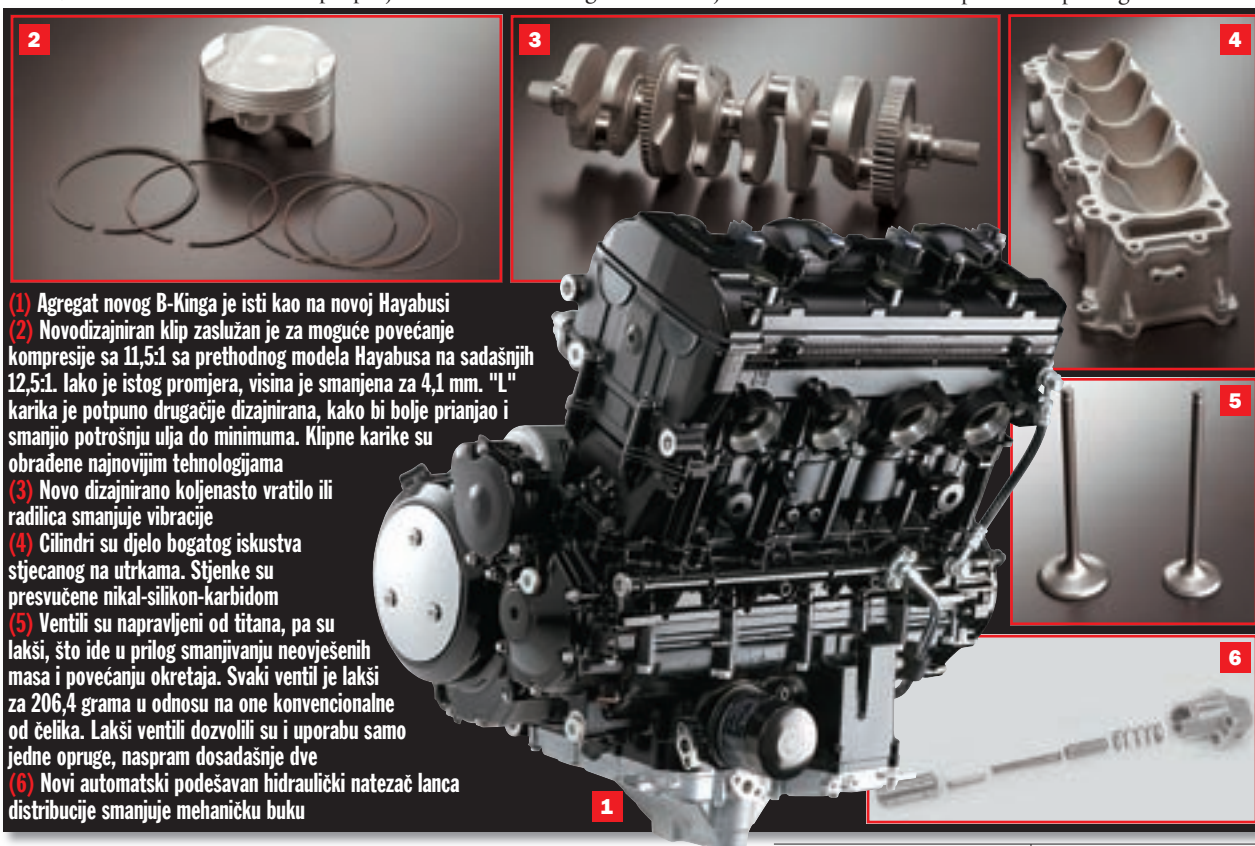
Iako je snaga na papiru ogromna, ona neće uplašiti prosječnog vozača. Nema one trenutne provale, a krivulja je 'ispeglana' baš kako mi to volimo, pa ovaj 1.340 ccm velik agregat snagu razvija vrlo fluidno. Dakle, nije brutalan i nevozan kako bi se to moglo prosuditi na prvi trenutak pogledom na deklarirane konjske snage. Isto tako, na zadnji kotač se ne propinje nenadano niti naglim okretanjem

ručica, već samo ukoliko vi to želite. Ipak, nemojte nas krivo shvatiti: snage ima u izobilju kada god vi to zaželite. I na donjim i na gornjim okretajima motora, čak i kada ostanete dvije brzine previsoko, B-King će potegnuti bez trzaja zahvaljujući velikoj zapremini. I vuči će snažno dok god to vaši vratni mišići budu dopuštali.

Nije samo snaga adut B-Kinga

Spomenimo i odlične kočnice. One su vrlo snažne, a takve i trebaju biti kako bi zaustavile 235 kg teško vozilo. Tek pri najsnažnijim uzastopnim forsiranjima poluga ručice malo produlji hod, no kočenje je i dalje vrlo snažno. Odlično se doziraju i zaslužuju najvišu ocjenu. Veseli nas da ovdje najnovije radijalne kočnice nisu montirane samo radi estetskog i marketinškog dojma.

Oslonci nogu lako dolaze u dodir s asfaltom, ali samo zato jer nam nisu dali odstraniti iznimno dugačke pipke. Inače, nogari su postavljeni na odličnu razdaljinu da noge nisu zgrčene, a da istovremeno ne stružu prerano o podlogu.



- (1) Agregat novog B-Kinga je isti kao na novoj Hayabusi
- (2) Novodizajniran klip zaslužan je za moguće povećanje kompresije sa 11,5:1 sa prethodnog modela Hayabusa na sadašnjih 12,5:1. Iako je istog promjera, visina je smanjena za 4,1 mm. "L" karika je potpuno drugačije dizajnirana, kako bi bolje prijanjao i smanjio potrošnju ulja do minimuma. Klipne karike su obrađene najnovijim tehnologijama
- (3) Novo dizajnirano koljenasto vratilo ili radilica smanjuje vibracije
- (4) Cilindri su djelo bogatog iskustva stječanog na utrkama. Stjenke su presvučene nikal-silikon-karbidom
- (5) Ventili su napravljeni od titana, pa su lakši, što ide u prilog smanjivanju neovješanih masa i povećanju okretaja. Svaki ventil je lakši za 206,4 grama u odnosu na one konvencionalne od čelika. Lakši ventili dozvolili su i uporabu samo jedne opruge, naspram dosadašnje dve
- (6) Novi automatski podesavan hidraulički natezač lanca distribucije smanjuje mehaničku buku

STAZA

EuroSpeedWay Lausitz

Motopulsov novinar
ekskluzivno sa Eurospeedway
piste u Njemačkom Dresdenu

● Njemačka staza EuroSpeedWay Lausitz nedaleko Dresdenu, na kojoj se vozi svjetski Superbike, bila je novinarski testni poligon za najnoviji Suzukijev B-King. Isto kao što će se Suzukijevi vozači u rujnu boriti za čelo svjetskog poretka, tako smo se i mi borili s velikim B-Kingom na izuzetno kratkim i sporim zavojima ove pregledne staze. Naime, B-Kingu radi njegove veličine uopće ne odgovaraju kratke šikane i oštri zavoji kakvih ovdje ima na pregršt. Ipak, odličan grip Dunlopovih Qualifeir guma i dobra asfaltna podloga dali su ovom superjakom Suzukiju odličan oslonac i opravdali ovaj test. Malo smo sumnjali da bi jedna cestovna guma izdržala torturu naglog odvratanja ručice gasa preko 230 kg teškog motocikla i prenijela bez pro-

klizavanja preko 180 KS u nagibu u drugoj brzini, u koju smo morali ubacivati čak dva puta na šikanama koje izlaze na oval.

Iako ovom nakeđu nikako nije prioritet pista, već zavojita cesta, pitamo se na kojoj cesti bismo mogli ispitati svih 180 KS i odvrtni ručicu gasa do kraja kao ovdje, na istoku Njemačke.

EuroSpeedWay je nova staza, izgrađena 2000. godine između Berlina i Dresdenu, po američkom receptu velike ovalne kružnice unutar koje su se smjestile prenosnice, kako bi usporili određene kategorije vozila. Ovaj moderni kompleks može ugoditi gotovo svim oblicima motosporta, bilo da se radi o vozilima na dva ili četiri kotača. To potvrđuje činjenica da se staza može presložiti u čak sedam različitih

konfiguracija, počevši od tri-ovala dugačkog 3,2 km, pa sve do raznih kombinacija unutarnjeg kompleksa, od kojih najduža ima 4,534 km. Ukoliko tu uključite još i DEKRA-in testni kompleks, dobit ćete čak 12 mogućih konfiguracija staze. Mi smo naš testni Suzuki B-King vozili na 4,265 km dugoj konfiguraciji namijenjenoj specijalno motociklima. Na istoj toj konfiguraciji vozi svjetski Superbike.

Motocikli ovdje radi sigurnosti ne voze ovalni dio, već se nakon ravnih dijelova preko šikana nadovezuju na par pravilnih zavoja u sredini. Moramo napomenuti kako je ovakvu konfiguraciju staze izuzetno lako pamtit i dovoljna su tri kruga kako biste točno znali gdje ste i u kojoj brzini. Staza je i vrlo pregledna, bez visinskih razlika, a vozi se lijevi krug. Kako isti taj smjer ima i naša grobnička "Ljepotica", više lijevih zavoja nam nije smetalo. Zavoji su

svi pravilni i niti jedan se ne zatvara. Idila za prvi doživljaj.

Ono što očarava na ovoj relativno novoj stazi je infrastruktura. Mnoštvo suvremenih WC-a, dvorana, odličan press centar, novi ogromni boxovi, nepregledni parkinzi za kamione i posjetitelje, te tribine od kakvih bi se trebale posramiti renomirane staze poput Monze, Mugela itd. Čak je i lift koji vodi na tribine panoramski, izrađen od stakla. Dodajmo tome još da cijeli kompleks može ugostiti 120.000 gledatelja, a od toga se pod krov glavne tribine može smjestiti njih čak 25.100.

Ono što nas je najviše veselilo je kvaliteta asfalta, koji ne pregrijava gumu, tako da se mnogo krugova može odvesti u komadu bez hlađenja. Asfalt je vrlo sličan onom na našem Novom Marofu, dakle, bez grba (osim jedne) s odličnim gripom koji vozaču ulijeva povjerenje.



Jake kočnice spremno
zaustavljaju 235 kg težak
motocikl, tako da imate dosta
vremena da se postavite u
napadačku poziciju za zavoj





Dosad neviđen završetak motocikla. Stražnje svjetlo izvedeno je u LED tehnici

Veliki ispušni sustav prekriven plastikama zaslužan je za zadovoljenje Euro 3 normi te smanjuje čestice ugljikovodika i emisiju dušikovog oksida. Tvornica najavljuje da je B-King najčišći Suzuki ikad napravljen. Konstruiran u konfiguraciji 4 u 2 u 1 razvijen je koristeći sav know-how dobiven s razvojem modela GSX-R1000



Napravljen da impresionira promatrača u svakom trenutku



Dresden noću. B-King je spreman za izlazak

Spomenimo i to da nas nakon cjelodnevnog stiskanja velike spojke nije boljela lijeva ruka, što se inače može desiti radi nesvakidašnje kombinacije ravnog upravljača nakeda i vožnje po stazi, odnosno izbacivanja s motocikla ukoliko je i spojka tvrda. Ruku na srce, ponekad smo mijenjali brzine i bez nje. Uz to je mjenjač vrlo tih i podatan. Jedino nekad pod punim opterećenjem neće prebaciti bez uporabe spojke iz treće u četvrtu, što je najčešće prebacivanje na ovoj SBK stazi. No, korisnici nakeda će uvijek koristiti spojku.

Veseli nas činjenica da ovaj power naked nema nikakvih vibracija, ni na upravljaču, niti na osloncima nogu. To mu omogućava veliku udobnost na dugim prugama. Serijski amortizer upravljača pokazao vrlo dobrim i nije dopuštao neočekivana lelujanja prednjeg kraja. Mala lelujanja su moguća samo ukoliko smo pomicanjem svog tijela na izlazu iz uznemirili upravljač. No, to se dešavalo samo na kraju testiranja, kada smo nakon mnogo krugova već izgubili snagu.

Tada se osjeti i povećana težina koju valja prebaciti na šikanama. To je gotovo i jedina naša primjedba u vožnji. Ah, da: indikator pokazanog stupnja prijenosa ne vidi se u vožnji iz vozačeve perspektive jer ga stalno pokrivaju kočiona crijeva prednje kočnice. Da biste ga vidjeli, morate jako zabaciti glavu ulijevo ili lijevom rukom pomaknuti crijeva.

Suvozača nismo imali, pa ne možemo suditi o njegovoj udobnosti, ali možemo spomenuti da se plastike oko ispušnog sustava uopće ne griju, pa nema bojazni da bi se netko mogao opeći na ogromne ispušne cijevi.

B-King prema najavama trgovaca u naše dućane dolazi već za mjesec dana, a mi mu predviđamo svjetlu budućnost, jer vjerujemo da je sad došlo vrijeme power nakeda. Prisjetimo se, zadnji takav

mega naked na tržištu, Honda X11, nije imao uspjeha, zbog čega je povučen iz prodaje, a to je možda i bio pravi razlog odgađanja početka proizvodnje te neizvjesnosti oko projekta B-King, koji je ostvaren u zadnji čas i umalo nije zauvijek ostao prototip. Nakon što smo ga isprobali znamo da bi to bila velika šteta. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četiri cilindra, četverotaktni
Promjer x hod: 81,0 x 65,0 mm
Obujam: 1.340 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 44 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilicapotpuno podesiva, monoamortizer straga potpuno podesiv
Gume: prednja 120/70-17, stra. nja 200/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk 260 mm i čeljust s jednim klipićem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.220, širina 800, visina 1.085, osovinski razmak 1.485, visina sjedala 805, težina 235 kg
Deklarirano: snaga - preko 180 KS, moment oko 15 kgm
Spremnik goriva: 16,5 l.
Max. brzina: Nije deklarirana

+ maksimalna snaga, moment, kočnice, ovjes, oprema, završna obrada, posebnost, odsutnost vibracija, ugladenost agregata

- težina, dimenzije, zaštita od vjetra, nedostaju žive boje