

usporedni test

# Naked

klase 600-750

- Aprilia Dorsoduro 750
- KTM 690 Duke III
- Triumph Street Triple 675
- Yamaha XJ6

# 1,2,3,4...



# Kreni!

Na prvi bi se pogled moglo učiniti da sučeljeni motocikli nemaju ništa zajedničkog osim toga da su goli kao od majke rođeni. No, povezuje ih i to da imaju različiti broj cilindara, od 1 do 4. A to je bio dovoljan razlog da se u istom loncu s jednim klasičnim četverocilindričnim nakedom nađu jednocilindrični fun-bike koji želi biti naked, dvocilindrični supermoto koji je nastao iz nakeda i trocilindrični naked koji je nastao od sportskog motocikla

PIŠE:  
TOMISLAV  
BEŠENIĆ  
FOTO:  
ŽELJKO  
PUŠČENIK

**P**ogledate li s pažnjom popis motocikala koji su ovom prilikom ukrstili svoje mačeve, onda uopće nije sporno da je pred vama jedan jako neobičan usporedni test, sporno je samo to kako je do njega došlo. Dežurni krivac ili ako hoćete idejni začetnik cijele ove priče je Triumph Street Triple, koji nas je toliko iznenadio svojim voznim osobinama i ukupnim performansama, da se ideja o njegovoj usporedbi s dvocilindričnim i četverocilindričnim konkurentima slične zapremine nametnula sama po sebi. Iako se radi o motociklu koji ima potencijala namučiti i neke čistokrvne sportske modele, zdrava nam logika govori da bi mu trebalo suprotstaviti temperamentne nakede kao što je i on sam. Pa dobro, gdje je onda zapelo, odnosno kako su se jedan fun-bike Duke III, supermoto Dorsoduro i ekonomičan naked XJ6 našli u klinču s vatrenim Britancem?

Krenimo redom. Kada smo već odlučili usporediti četverocilindrične, trocilindrične i dvocilindrične motocikle, razmišljali smo o tome kako bi bila prava šteta da ne zaokružimo cjelinu uvođenjem u igru i jednocilindrične koncepcije. Ukrštavanje pojmova jednocilindričan, naked i sportski moglo je rezultirati samo jednim jedinim imenom. KTM 690 Duke III. Izvana djeluje kao ekstravagantan naked, a u duši je čisti agresivac. Dajte mu niži upravljač i odjenite ga u oklope i dobit ćete - jednako kao i u slučaju Street Triplea 675 - čistokrvni sportski motocikl. Razlika je samo u tome što Daytona 675 već odavno postoji, dok prototip modela pod radnim nazivom RC4 čami negdje u zapečku KTM-ova razvojna centra u iščekivanju nekih drugih financijski povoljnijih vremena.

Dakle, kod biranja jednocilindričnog sudionika ovog usporednog testa zapravo i nije bilo izbora, a ni odabir dvocilindričnog sportskog nakeda nije



APRILIA DORSODURO 750



KTM 690 DUKE III



TRIUMPH STREET TRIPLE 675



YAMAHA XJ6



Glavna ideja vodilja ovog usporednog testa bila je okupiti gole motocikle pokretane agregatima s različitim brojem cilindara. U tome smo i uspjeli. KTM-ov jednocilindraš vuče bolje nego što bi to moglo nagovijestiti njegovih 65 KS, Aprilijin V2 spremno odgovara na dodavanje gasa već od niskih okretaja, Triumphov redni trocilindraš osvaja performansama koje pruža, dok Yamahina četiri cilindra prikazuju nevjerojatno linearno razvijanje snage

trebao biti ništa složeniji. Kao prvi izbor uvijek bi se nametala popularna Aprila Shiver 750. Odlično, taj motocikl ionako imamo na maraton testu. Ali, Shiver više i nije novitet, a o njemu smo već napisali toliko redaka teksta, da bi nam i Miroslav Krleža bio zavidan. Ne, ne kažemo da nam je dosadan, ali čak i kada ste u vezi koja dobro funkcionira oko vam uvijek nekako bježi na stranu. A ovaj

konceptijom Dorsoduro možda lagano iskače iz ove konkurencije, ali bi isto tako trebao biti zabavniji od Shivera. Uostalom, svatko tko je vozio pravi supermoto zna da se uz njih vežu pojmovi sportske i zabavne vožnje, a takav je slučaj i s Dorsoduro, koji se i u primjeni pokazao kao ipak agresivniji i žešći motocikl od svoje naked inačice. Kada tome pribrojimo činjenicu da Dorsoduro još uvijek nedo-

voljno istražen i samim time interesantniji model, odluka je pala vrlo brzo. Shiver ostaje doma, na izlet vodimo Dorsoduro.

Iz sličnog je razloga kao četvrti sudionik ovog usporednog testa osvanula smirena Yamaha XJ6. Priznajemo, bilo bi logičnije da smo umjesto nje uzeli model FZ6 s naglašenijom sportskom crtom i s - realno gledajući - bitno većim šansama da se suprotstavi ovim mangupima, no tu se radi o modelu koji je toliko dugo na tržištu, da je stranicama Moto Pulsa prodefilirao više puta nego dokoni mornar ulicom crvenih svjetiljki. Možda je kod donošenja konačne odluke prevagu na stranu

Prilikom sportske vožnje cestom Yamaha i KTM mogu pratiti ritam Aprilije i Triumph, no samo ako koristite sve svoje potencijale





**Pista nije cesta, no dobar dio karakteristika koje primijetite na cesti ovi motocikli prenose i na natjecateljsku stazu**

tog Yamahinog noviteta donijela i činjenica da je dvije sedmine redakcije sentimentalno vezano uz staru generaciju XJ-a, a osim toga, ako smo već sa odabirom Dorsodura malo zastranili od zadanog puta, zašto ne bismo s Yamahom nastavili s istraživanjem u nepoznato?

Probrano društvo je, dakle, vrlo heterogeno i zato na ovaj usporedni test ne treba gledati samo kao na izravan sukob pojedinih motocikala, već na sukob različitih koncepcija agregata, ali i bitno različitih koncepcija samih motocikala. Jasno, tu se osim toga mogu uočiti brojne razlike u filozofiji i pristupu konstruiranju i proizvodnji motocikala,

a koje proizlaze iz činjenice da smo usporedili austrijski, talijanski, britanski i japanski motocikl, no s obzirom na to da nismo nacionalisti, nego hedonosti, umjesto brojanju krvnih zrnaca, glavnu ćemo pozornost posvetiti užicima koje ovi motocikli pružaju u vožnji.

A od kada je motocikala, glavni epicentar užitaka predstavlja pogonski agregat. Ne treba on biti ni najsnažniji ni najelastičniji, važno je samo da ima potencijala kvalitetno pratiti namjenu motocikla. Pritom bi - s obzirom na to da su svi testirani motocikli u relativno uskom rasponu od 600 do 750 ccm - bilo normalno očekivati da ukupne

performanse rastu s brojem ugrađenih cilindara, no tu stvari kvari Yamaha.

Njezina četiri cilindra doista bi mogla pružiti najviše iznenađenja, no problem je u tome da je agregat od 600 ccm, koji je svoju premijeru doživio u starijoj generaciji supersportaša R6, prije ugrađivanja u XJ6 doživio čak dva prigušivanja temperameta. Prvi puta mu je snaga smanjena na 98 KS za potrebe modela FZ6, da bi mu onda drugačiji profili bregastih osovina i promijenjeni sustav ubrizgavanja oduzeli još 20 KS, te je tako ova Yamaha XJ6 svojim konačnim performansama puno bliža jednociлиндриčnom KTM-u nego li dvociлиндриčnoj Apriliji ili

**Svaki je od ovih modela lako prepoznatljiv i jasno se ističe u gomili. Ukusi su različiti, no za pretpostaviti je da će vam se među ovim ljepotanima vjerojatno najviše sviđati baš onaj motocikl koji pripada klasi koju i inače najviše volite**





Kada su vozne osobine u pitanju, Triumph Street Triple sigurno predvodi ovu četverku

trocilindričnom Triumphu. U apsolutnim mjerilima u ovom je društvu najslabiji KTM, međutim to što na papiru ima najmanje konjskih snaga nipošto ne znači da Dukeu nedostaje temperamenta. Posebno je nemilosrdan kod kretanja s mjesta, kada se prvih nekoliko sekundi bez većih problema obračunavao s Yamahom, a čak se i Aprilia Dorsoduro morala dobro namučiti ne bi li ga do sljedećeg semafora ostavila u svom retrovizoru.

U čemu je tajna? Jednim je dijelom za vrlo dobre performanse 'kriva' mala težina samog Dukea, koja po našim mjerenjima iznosi 166 kg sa svim tekućinama, a jednim dijelom i sirovi sportski karakter samog agregata, koji jednostavno voli kad iz njega izvlačite maksimum. Iako je već neko vrijeme na tržištu, KTM-ov agregat nove generacije koji pokreće cijelu paletu modela s oznakom 690 vjerojatno je

najbolji jednocilindraš takve vrste, barem kada su u pitanju cestovni motocikli. Njegovih 65 KS koje pri 7.500 okr/min razvija iz svojih 654 ccm djeluju puno snažnije nego na nekom drugom motociklu i držite li kazaljku obrtomjera iznad 5.000 okr/min, budite sigurni da će se Duke na svako iole odlučnije dodavanje gasa trznuti poput divljeg vranca i kazaljku obrtomjera brzinom munje voditi ka blokadi.



Talijani su majstori dizajna, pa tako i inače dosta jednoličnim supermoto motociklima mogu podariti izrazitu privlačnost. Posebno je dojmljiv zadnji kraj motocikla određen ispušnim sustavom oštrih linija

APRILIA DORSODURO 750



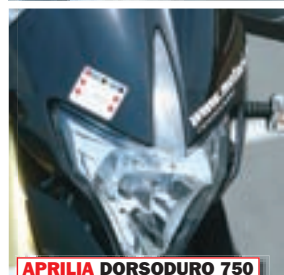


► Ako bismo baš inzistirali na traženju sličnosti u izgledu prednjih svjetala, onda bi se neke dodirne točke mogli naći između Aprilije i Yamaha. KTM i Triumph možda koriste po dva okrugla prednja svjetla, no tu svaka druga sličnost netragom nestaje



**TRIUMPH STREET TRIPLE 675**

Dvostruka prednja svjetla lako su prepoznatljiv detalj koji već više od desetljeća karakterizira Triumphove nakede. Cjelokupan je dizajn posuđen od snažnijeg Speed Triplea i to je potez za svaku pohvalu



**APRILIA DORSODURO 750**



**KTM 690 DUKE III**



**TRIUMPH STREET TRIPLE**



**YAMAHA XJ6**

## Morski pas i zmija ljutica

Ispod 4.000 okr/min jednocilindrični agregat praktički nije upotrebljiv, ali zato maksimalnih 67 Nm isporučuje već na niskih 5.500 okr/min, omogućujući tako Dukeu da silovito izlazi iz zavoja i da se do nekih 150 km/h relativno lako nosi s s višecilindričnim predstavnicima na ovom testu, no samo ukoliko njegove potencijale koristite do maksimuma. Pritom se kod Dukea treba uče-

stalo igrati s polugom mjenjača, budući najbolje od sebe daje u vrlo uskom rasponu od 5.000 do 8.000 okr/min. Spustite li se ispod spomenutog raspona brojeva okretaja, budite sigurni da će se agregat silovito tresti, a podignete li brojeve okretaja iznad navedene gornje vrijednosti, očekujte uključivanje blokade.

Već smo konstatali da je ukupnim performansama KTM nekako najbliži Yamahi, no po svim

su drugim karakteristikama ta dva motocikla bitno različite zvijeri. Dok je KTM agresivan kao izgladnjeli morski pas, XJ6 je usnula zmija ljutica koja ujeda tek kad joj stanete na rep. Velike doze sedativa kojima je bio podvrgnut redni četverocilindraš morale su rezultirati smirivanjem njegove duše, tako da je XJ6 u tom svom dijelu nevjerojatno podatan motocikl. Za razliku od KTM-a, koji na svako odvrtnje ručice gasa reagira trenutno, pa



**KTM 690 DUKE III**



**YAMAHA XJ6**

Kada su cestovni motocikli u pitanju, KTM je uvijek težio originalnosti i izrazito oštrim linijama. Ekstravagantni Duke ničim ne odstupa od te tradicije

Nimalo slučajno Yamaha XJ6 svojim dizajnom podsjeća na model FZ1. Zahvaljujući svojim modernim i agresivnijim linijama XJ6 izgleda atraktivnije i od sportskijeg modela FZ6



APRILIA DORSODURO 750



KTM 690 DUKE III



TRIUMPH STREET TRIPLE 675



Tko kaže da je natjecateljska staza rezervirana samo za sportske modele odjevene u sterilne oklope! Ugodne trenutke zabave mogu vam pružiti i ovi razgolićeni ljepotani

čak i pomalo grubo, Yamaha djeluje suzdržano, barem tako dugo dok broj okretaja ne dosegne nekih 8 ili 9 tisuća okr/min. Nevelikih 78 KS pri relativno visokih 10.000 okr/min i skromna vrijednost okretnog momenta od 60 Nm pri također visokih 8.500 okr/min govore nam da ovaj motocikl na nižim i srednjim okretajima ne puca od snage.

Zato potisak agregata s povećanjem broja okretaja raste iznimno linearno i nema one rupe u razvijanju snage koja se pojavljuje kod modela FZ6. Doduše, tu treba reći da je to eliminiranje rupe, odnosno primjetne stepenice u razvijanju snage, jednako posljedica toga što je agregat

dobio voljni moment na nižim i srednjim okretajima, koliko i toga da je znatno izgubio na visokim okretajima. Yamahin četverocilindraš više nije podvojena ličnost, nego ugladeni generator potiska, po mnogočemu sličan elektromotoru.

Iako je, dakle, agregat upotrebljiv i na niskim okretajima, nešto konkretnije živne tek nakon 5.000 okr/min, da bi nakon 8.000 okr/min počeo konačno podsjećati na svoje sportske korijene. Bilo bi krivo reći da tada podivlja, ali ubrzanja svakako postanu bitno odlučnija i omogućuju XJ-u da tada juri sasvim dovoljno za sportsku vožnju cestom, te da s maksimalnom brzinom od 200 km/h na nekoj dužoj ravnoj dionici Dukeu

natrlja nos. Međuubrzanja bi pritom mogla biti i nešto konkretnija, što znači da se kod izvođenja pretjecanja i sličnih manevara ne biste trebali toliko oslanjati na elastičnost agregata, koliko na igranje s polugom inače preciznog, iako možda malo grubljeg mjenjača.

Po toj ne pretjerano izraženoj, ali ipak uočljivoj grubosti mjenjača možda bi se mogle povući i paralele s Aprilijom Dorsoduro, no zato ta dva motocikla nemaju ništa zajedničkog kada je u pitanju razvijanje snage. Dorsoduro je tipičan dvocilindraš, što znači da već negdje u graničnom području između niskih i srednjih okretaja silovito vuče, da bi, ovisno o trenutno uključ-



YAMAHA XJ6

◀ Veliki analogni obrtomjer, ekran od tekućih kristala i pokoja kontrolna žaruljica već su odavno standard u kategoriji motocikala. Pritom svaki od ovih motocikala slijedi smjernice pojedinog proizvođača i dijeli dizajn ploče s instrumentima s barem još jednim bratskim modelom



◀ Iako su otprilike jednako razmješteni, po različitom dizajnu prekidača je lako prepoznati kojem motociklu pripadaju



nom stupnju prijenosa, iznad nekih 7 ili 8 tisuća okr/min počeo juriti kao sumanut. U odnosu na gotovo istovjetni agregat koji se ugrađuje u Shiver, Aprilijinom je supermotu snaga pala sa 95 na 92 KS koje oslobađa pri 8.750 okr/min, ali zato svojih 82 Nm umjesto na 7.000 okr/min razvija na iznimno niskih 4.500 okr/min.

To znači da na izlascima iz zavoja Dorsoduro snažno vuče, te u cjelini razvija snagu još agresivnije nego što je to slučaj na Shiveru. Ako nam se kod Shivera nakon 150 km/h ponekad i čini da mu počinje nedostajati zraka, to kod ovog motocikla definitivno nije slučaj. Upravo suprotno, Dorsoduro se ni na visokim brzinama ne libi

silovitog oslobađanja potiska i ne treba mu puno prostora ni vremena da digitalni brzinomjer samo koju sekundu prije nego će se uključiti blokada ispiše brojku od 220 km/h. Najbolje od sebe daje iznad 8.000 okr/min, kada su ubrzanja nerijetko popraćena i laganim rasterećenjem prednjeg kraja motocikla, a dotad relativno pitomi zvuk dvocilindričnog agregata se počinje pretvarati u potmulu grmljavinu koja vam zamućuje razum i tjera vas da tražite još. Zapravo, riječima je nemoguće opisati način na koji vas Dorsoduro tjera da ručicu gasa divljački zakrećete do kraja, iako znate da će se motocikl veselo ritnuti već i kod sasvim nježnog baratanja tom komandom. Sve u

svemu, Dorsoduro možda jest koji decibel tiši od Shivera, no kada su u pitanju karakteristike agregata, ne možemo se oteti dojmu da je V2 agregat u supermoto verziji još malo zabavniji i odlučniji.

Dorsoduro je ujedno i jedini motocikl na ovom testu koji je svojim temperamentom mogao konkurirati Triumphu. Ipak, razlika između ta dva motocikla nije samo u tome što je Street Triple u konačnici snažniji, već i u tome da ga je moguće voziti sasvim lagano, gotovo početnički. Pritom je linearno razvijanje snage usporedivo s onim kod Yamahe, dakle lišeno je bilo kakvo praznog hoda, no kod Triumphu krivulja ipak puno brže raste i na kraja doseže dramatično više vrijedno-



U rukama vještog vozača KTM Duke postaje oštar kao nož, a slično vrijedi i za Apriliju Dorsoduro, koja je kroz zavoje brža od Shivera



sti. Određene sličnosti između Yamaha i Triumpha nalazimo i u zvuku, odnosno moglo bi se reći da i Street Triple pri manjim opterećenjima agregata govori japanski, da bi tek nakon žešćeg odvrtnja ručice gasa došao do izražaja njegov britanski naglasak kroz grleni zvuk koji oslobađaju ispušni topovi smješteni ispod sjedala.

### Gutanje neravnina

Prepoznatljivosti zvuka svakako doprinosi i zviždanje koje cijelo vrijeme dopire iz zračne kutije, no

zapravo je šteta kod jednog tako dobro odmjerenog agregata trošiti prostor na raspravu o zvučnoj kuli-si. Naime, uz to što je za tu klasu iznimno elastičan i snažan, zapravo najsnažniji među svim nakedima te zapremine, redni trocilindraš je i izrazito kuminikativan i trenutno reagira na sve komande vozača, no pritom ni u jednom trenutku nije brutalan u svojoj reakciji. Pravi uglađeni britanski džentelmen, čije kvalitete ne mogu adekvatno opisati ni za tu klasu impresivne, ali ipak suhoparne brojke od 108 KS pri 11.700 okr/min i 69 Nm pri 9.100 okr/min.

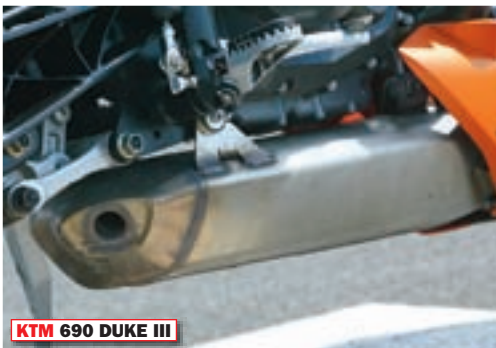
Pritom nije od presudne važnosti na kojim se brojevima okretaja trenutačno vozite, već je u datom trenutku dovoljno snažno odvrnuti ručicu gasa i Street Triple se od pitomog gradskog motocikla trenutno pretvara u rasnog sportaša gladnog visokih okretaja i svih uzbuđenja s tim u svezi. Brzina od 230 km/h ovom motociklu ne predstavlja nedostižnu granicu, a do nje se stiže relativno brzo zahvajujući odličnoj simbiozi pogonskog agregata i kratko proračunatog, brzog i mekanog mjenjača.

Najbolje od svega je da se niska hvalospjeva ne zaustavlja samo na pogonskoj grupi, nego se prelijeva i na ukupne vozne osobine. Iznimno okretan, lagan i upravljiv, ovaj vas motocikl tjera na prebrza obrušavanja u zavoje kako bi vam stalno iznova dokazivao koliko je dobar. Dvjes je nešto mekaniji nego što je to slučaj na čistokrvnim sportskim motociklima, no zapravo je idealno pogodan za vožnju cestom. Kayabina izokrenuta prednja vilica promjera 41 mm i stražnji amortizer istog proizvođača svoj posao odrađuju toliko dobro da njihov rad nećete ni primijetiti, biti će vam samo jako čudno kada motocikl u nagibu bez ikakvog stresa i u potpuno miru ispegla sve one neravnine koje bi kod sportskog modela izazvale poskakivanje, a kod klasičnog nakeda lelujanje motocikla.

Pribrojimo li tome lakoću kojom se Street Triple spušta u nagib, kao i mogućnost prolaska oštrim linijama, postaje jasno da je ovim motociklom moguće iznimno brzo prolaziti kroz zavoje. Određenu dozu rezerve dobro je imati samo



APRILIA DORSODURO 750



KTM 690 DUKE III



TRIUMPH STREET TRIPLE 675



YAMAHA XJ6

◀ Dok KTM i Yamaha spadaju u red malobrojnih motocikala koji kompletan ispušni sustav imaju smješten ispod agregata, Triumph i Aprilia su svoje dvostruke ispušne topove iskoristili za ukrašavanje repa



Visoko podignuti stražnji kraj jedan je od osnovnih preduvjeta da motocikl izgleda agresivno. Testirani modeli ne oskudjevaju takvim vizualnim obilježjem

kod prolaska iznimno brzim zavojima, kada prednjem kotaču nedostaje malo više opterećenja, pa je uslijed toga moguće primjetiti blago širenje putanje. No, ni u takvim brzim zavojima nema nikakvog lelujanja ili uvijanja motocikla, što je najbolji dokaz da ugrađeni ovjes i čvrsti dvogredni aluminijski okvir bez zamjerki odrađuju svoj posao.

Kod KTM-a se takva lelujanja mogu relativno lagano osjetiti, dovoljno je samo da malo većom brzinom naletite na višestruke neravnine, pa da cijeli motocikl počne lagano mijesiti. Ipak, nema razloga za brigu, treba dati samo koji trenutak rešetkastom čeličnom okviru da odradi svoje, a motocikl će se ionako u međuvremenu poput priljepka držati zacrtanog pravca kretanja. Mala težina motocikla i dobro proračunata ciklistika znače da je padanje u duboki nagib dječja igra, no ako niste navikli na supermoto motocikle, onda bi ono kod vas moglo izazvati određene stres.

Za početak, Duke pada u zavoje toliko brzo da vam se to može činiti prebrzo, a zbog uske konstrukcije motocikla i nešto teže naći uporišta za koljena kod snažnih kočenja u zavoj. Iz istog je razloga usred zavoja teško naći uporište za vanjsku nogu kod izbacivanja iz također uskog sjedala, međutim kod Dukea niti ne morate ulaziti u zavoje s pretjeranim izbacivanjem tijela, budući je potrebno samo malo nagnuti motocikl, pa da on prođe kroz zavoj oštrijom putanjom nego što ste to planirali. WP elementi ovjesa, koji uključuju i izokrenutu prednju vilicu promjera čak 48 mm, bez problema podnose sva opterećenja i ostavljaju dojam iznimne čvrstoće motocikla, bez ikakvih naznaka popuštanja. Ovaj je motocikl, baš kao i Street Triple, stvoren za zavoje i u njima se najbolje osjeća, posebno ako ga vozite agresivno.

Sam ovjes cijelo vrijeme djeluje sportski tvrdo, a isto bi se moglo reći i za Apriliju Dorsoduro, iako taj model ima za cestovne motocikle raskošan hod ovjesa od 160 mm naprijed i straga. Možda je upravo to razlog što Dorsoduro s Dukeom dijeli i sklonost lelujanju, s time da pri umjerenim brzinama to može biti posljedica prelaska preko neravnina, dok kod većih brzina takvu reakciju može izazvati i bočni vjetar ili zračna turbulencija koju ostavlja vozilo ispred vas. Ako podloga nije savršena, Dorsoduro će malo "zaplivati" i kod

prolaska kroz zavoje, no ništa od tih lelujanja neće opasnije uznemiriti motocikl. Kao i kod KTM-a i kod Dorsodura se sjedi relativno visoko, no ovdje se ipak radi o primjetno masivnijem motociklu, tako da ga je nešto lakše uhvatiti nogama i naći siguran oslonac kod napadanja zavoja.

Široki upravljač Dorsodura daje vam određeni agresivni gard, a to vas uz već nahvaljenu silovitost agregata jednostavno tjera da ovaj motocikl vozite izrazito sportski. Iako je sa izmjerenih 216 kg najteži motocikl na ovom testu, visok i uspra-

Zbog svoje male težine i vrhunske ciklistike Duke je prava igračka u oštrim zavojima





APRILIA DORSODURO 750



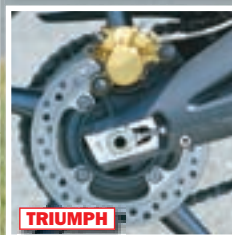
KTM 690 DUKE III



APRILIA



KTM



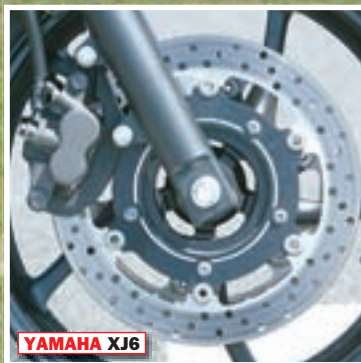
TRIUMPH



YAMAHA



TRIUMPH STREET TRIPLE 675



YAMAHA XJ6

◀ Naizgled nema neke bitnije razlike u izvedbi stražnjih kočnica, no neke razlike u vožnji se ipak mogu osjetiti. Tako je Dukeova stražnja kočnica nekako najpodatnija, ali je istovremeno i najsklonija blokiranju

◀ Svi testirani motocikli vrlo dobro koče, s time da se kočnice Triumph i Yamaha mogu nešto ljepše dozirati. KTM i Aprilia naprijed koriste četveročipna kliješta radijalne izvedbe, s tom razlikom da Duke ima samo jedan disk promjera 320 mm, dok Street Triple i XJ6 imaju klasična dvoklipna kliješta i dvostruke diskove promjera 308, odnosno 298 mm



van način sjedanja vam daju ulogu poluge, tako da se motocikl relativno lagano baca u nagib, te pritom možete kroz zavoj prenijeti i veću brzinu nego što ste to prvotno planirali. Sve u svemu, Dorsoduro možda nije agiln kao Street Triple ili Duke, ali ćete s njime svejedno biti otprilike podjednako brzi, a da se pritom uopće nećete morati truditi.

Na prvu bi se loptu moglo zaključiti da Yamaha XJ6 kao ekonomičan goli motocikl na nekoj zavojitoj magistrali nema što tražiti s ovim nesputanim veseljacima. Zapravo i nema, no samo ako je vozite baš onako kako se vozi jedan ekonomičan naked. Ako pak malo posegnete u visoke okretaje, brzina na ravnica će doći sama od sebe, a onda i potreba da ju prenesete zavoj. I neka vas pritom ne preplaši to što je Yamahina ciklistika vrlo konvencionalna.

XJ6 možda posjeduje tek klasičan čelični okvir i stražnju vilicu od istog materijala, a ne može se ni pohvaliti nekim ovjesom zvučnog imena i mogućnostima podešavanja, no sve zajedno čini jednu skladnu cjelinu koja dopušta uživanje u sportskoj vožnji.

Po pitanju ukupne reaktivnosti ne može se mjeriti s ostalom trojkom na ovom testu, no kad je u fokusu stabilnost u zavojima, onda XJ6 povremeno djeluje i čvršće od KTM-a ili Aprilije. Čak i kada ga vozite doista brzo, XJ6 zavojima prolazi elegantno i sasvim smireno, te pritom nije sklon nekom širenju putanje, nepotrebnim lelujanjima ili ičemu što bi izazivalo bilo kakvu nelagodu. Možda bi sportska vožnja mogla biti još zabavnija da je upravljač nešto širi, no nama je najviše smetalo to što su oslonci za noge pre-nisko postavljeni.

## Sport i rekreacija

Doduše, prilikom vožnje cestom opasnost da ćete zastrugati osloncima za noge relativno je mala, posebno ako ste skloni malo izbaciti tijelo u zavoj, no na natjecateljskoj stazi takvo što je jednostavno nemoguće izbjeći. A kako je to već postalo uobičajeno kada su u pitanju usporedni testovi naked motocikala, druženje s njima nije moglo proteći, a da ih ne isprobamo i na karting stazi u Novom Marofu. I kako smo te već dali naslutiti, Yamaha nam je svojim nisko postavljenim osloncima za noge daleko najranije počela strugati po asfaltu, te nam tako donekle ograničila brzinu prolaska kroz zavoje.

Osim toga, tu stazu karakteriziraju oštri zavoji i kratke ravnice, pa je tako Yamaha malo šepala za ostalom trojkom jednostavno zato jer

Na startnoj smo rešetki pozicije podijelili sukladno broju cilindara. To nipošto ne implicira i konačni redoslijed na natjecateljskoj stazi



Ovjes Dorsodura je relativno dugog hoda, ali je dovoljno čvrst za sportsku vožnju. Ipak pri prelasku preko neravnina može doći do blagog lelujanja motocikla

Osim što se zbog male težine Street Triple lako baca u nagib, njegov ovjes lako upije sve eventualne neravnine



njezin prigušeni četvercilindrični agregat nije imao prostora na vrijeme dohvatiti visoke okretaje i pokazati sve što može. To nam je s druge strane omogućilo da potpuno bezbrižno odvrćemo ručicu gasa na izlasku iz zavoja, što znači da ovaj motocikl može sasvim dobro poslužiti za sigurno početničko upoznavanje sa zahtjevima natjecateljske staze, to više što se ostatak motocikla dobro nosio sa svim naporima. Iako na prvi pogled djeluje pomalo trom, XJ se zapravo stazom vozio bez ikakvog pretjeranog napora, te

zbog svoje opće uglađenosti, ali i nježnijeg razvijanja snage, nije zamarao vozača.

To se ne bi moglo reći i za KTM Duke, koji je tu bio po svemu suprotan Yamahi. Njegova urođena grubost nije toliko primjetna na otvorenoj cesti, no na stazi, gdje se dodavanja gasa i nagla kočenja izmjenjuju svakih nekoliko sekundi, KTM od svog vozača traži visoki koncentraciju i dobru fizičku pripremljenost. Naime, svako otvaranje ručice gasa rezultira trenutnom i oštrom reakcijom pogonskog agregata, što ne samo da donekle ote-

žava precizne izlaske iz zavoja, već u nekoj mjeri uzrokuje i klizanje tijela prema natrag. Uz usko sjedalo tome pridonosi i već spomenuta nemogućnost da koljenima čvrsto obuhvatite motocikl, zbog čega nešto više pate ruke, koje dodatno iscrpljuju i vibracije.

Sve ostalo je na stazi gotovo idealno. Mala težina motocikla i odlično proračunata ciklistika omogućuju vam brzo spuštanje u nagib i vožnju doista oštrim linijama, a ne treba zaboraviti ni to da zahtjevniji korisnici imaju gotovo bezgranične mogućnosti podešavanja motocikla. Stabilnost u nagibu je primjerena, ispućavanja iz zavoja mogu biti iznimno brza, a Duke vam osim toga u oštrijim zavojima nudi mogućnost da ga vozite spuštanjem na koljeno ili izbacivanjem noge naprijed. Njemu je apsolutno svejedno i u oba će slučaja biti podjednako brz, s time da primjenu supermoto tehnike malo otežava samo nisko postavljeni upravljač.

S obzirom na to da se svijetu predstavlja kao supermoto motocikl, vjerojatno ste skloni povjerovati da i Apriliju Dorsuduro - ako tako hoćete - možete voziti s izbacivanjem noge prema naprijed. Sasvim pogrešno. Doduše, nitko vam ne brani da takvo što pokušate, no naše iskustvo pokazuje da Dorsuduro tad naglašeno širi putanju i tako uzrokuje gubljenje dragocjenih sekundi. Pogled na kazaljku vage otkriva nam da je prednja osovina opterećena sa 102, a stražnja sa 114 kg, što nam opet govori da prednjem kotaču treba dodatno opterećenje kako bi mogao kvalitetno slijediti želje vozača. I doista, kada smo je pokušali voziti kao sportski motocikl, dakle s izbacivanjem tijela i prijenosom težine na prednji kraj motocikla, Aprilia je bitno poboljšala svoje vladanje i počela prolaziti zavoje linijama koje smo i zamislili. U takvom je načinu vožnje nešto veća težina motocikla tražila i dodatne napore, posebno kod vezanih zavoja, no zato je oduševljavao pogonski agregat koji je vukao iz podruma i pružao najbolja

Stražnjice ovih motocikala potpuno su različite, a sam izgled najviše ovisi o smjštaju ispušnog sustava





Aprilia i Yamaha na stazi ne mogu sasvim sakriti svoj višak kilograma, no svejedno su dovoljno agilne za ugodno prebacivanje iz nagiba u nagib

ubrzanja na izlasku na ravnicu. I ovjes je djelovao sasvim dobro prilagođen zahtjevima staze, no ako to budući vlasnici zažele, prednja vilica i stražnji amortizer omogućuju im igranje s predopterećenjem i postavkama povrata. Bilo bi zgodno da se mogu podešavati i oslonci za noge, budući su oni ovakvi kakvi jesu relativno rano počeli dodirivati asfalt.

Svoje su tragove na asfaltu ostavili i oslonci za noge Street Triplea, no kod njega taj problem ipak nije bio izražen kao kod Aprilije, a da o usporedbi s

Yamahom i ne govorimo. Iako nešto teži od Dukea, Street Triple na karting stazi nije bio ništa manje zabavan i zapravo je najmanje umorao vozača. Uz to je bio i primjereno brz, kako pri prolascima kroz zavoje, tako i na izlascima iz njih, kada je trocilindrični agregat vrlo precizno pratio vozačeve upute i imao dovoljne rezerve snage. Triumphov ovjes pritom ne nudi ozbiljnije mogućnosti podešavanja, no da i nudi, mi ne bismo ništa dirali, budući je ciklistika svoj posao odrađivala jednako kvalitetno kao i na cesti.

### Udobni i oni manje udobni

Pa ipak, dobro je znati da postoji i tisuću eura skuplja R verzija Street Triple, koja uz potpuno podesivi ovjes ima i radijalna kočiona kliješta. Među ovdje testiranim motociklima radijalna kočiona kliješta s 4 klipića posjeduju KTM i Aprilia, s time da Duke naprijed ima samo jedan disk promjera 320 mm, koji se vrlo dobro nosi s malom težinom motocikla. Početni stisak kočnice bi mogao rezultirati i nešto konkretnijim odgovorom, no kada odlučno stisnete polugu, stanje se

lako mu to nije osnovna namjena, XJ6 može poslužiti kao sasvim solidna osnova za početničko upoznavanje s agresivnijom sportskom vožnjom



Tko ih ne bi poželio? Yamaha može biti vaša već za 52.950, onda dugo nema nikoga, pa slijedi Aprilia, koja traži 71.198 kuna. Odmah do nje je Triumph sa istaknutih 71.815 kuna, dok je uvjerljivo najskuplji KTM sa cijenom od 75.890 kuna



naglo popravlja, tako da se Duke u konačnici može pohvaliti relativno kratkim zaustavnim putovima. Stražnji disk kao da je napravljen tako da relativno lako blokira i omogućuje zabavljanje zanošenjem stražnjeg kraja, s time da kod KTM-a treba pohvaliti i ugradnju klizne spojke, koja i najoštrija kočenja motorom čini potpuno bezopasima.

Takva bi klizna spojka dobro došla i Apriliji Dorsoduro, koja tipično za dvocilindraša kod agresivnog stavljanja u niži stupanj prijenosa zna malo zablokirati stražnji kotač, no to je stvar koja

je dolazila do izražaja na stazi, ali ne i na cesti. Nazubljeni prednji diskovi promjera 320 mm dobro obavljaju svoj posao, a njihovo će se nešto žešće aktiviranje i tvrda poluga kočnice ponajviše svidjeti agresivnijim vozačima.

Kao što smo već dali naslutiti, Triumph Street Triple u svojoj osnovnoj verziji umjesto radijalnih kliješta posjeduje konvencionalne čeljusti s dva klipića, koje pritišću dvostruke diskove promjera 308 mm, a ista stvar vrijedi i za Yamahu XJ6, s tim da kod nje prednji diskovi u promjeru mjere 298

mm. Iako, dakle, lišene robovanju najnovijoj modi, kočnice Triumph i Yamaha svoj posao obavljaju bez ikakvih zamjerki i izuzetno se lako doziraju, uz napomenu da je ukupna snaga kočenja kod Triumph ipak veća nego kod Yamaha.

Osim po tipu kočionih kliješta i preciznijem doziranju kočnica, Triumph i Yamaha se od Aprilije i KTM-a razlikuju i po pitanju udobnosti, dijelom čak i po smještaju vozača. Na XJ6 se sjedi turistički i duboko u motociklu, zbog čega je tijelo vozača jednim dijelom skriveno od udara vjetra. Možda

Na natjecateljskoj stazi vam ubrzo postane jasno da je Street Triple nastao na osnovama sportskog motocikla

se rasprava o zaštiti od vjetra kod ovako golih motocikala može činiti jednako besmislenom kao i rasprava o planovima za mirovinu bombaša samoubojice, no XJ6 pruža sasvim solidnu zaštitu od zračnih struja sve tamo do nekih 150 km/h, a slično se može zaključiti i za ostale motocikle na ovom testu.

Ukupnoj udobnosti Yamaha ipak ponajviše pridonosi izvedba sjedala. Ono je ugodno mekano, a uz to je i nisko postavljeno, što će bitno olakšati posao vozačima nižeg rasta. Ruke i noge sasvim prirodno padaju na za to predviđena mjesta i lako barataju komandama, koje su podatne i lako ih je precizno dozirati, dok agregat uz već pohvaljeno iznimno



Dok je Dukeu potpuno svejedno da li ga vozite s izbačenom nogom naprijed ili na koljenu, Aprilia kod korištenja supermoto tehnike previše širi putanju

linearno razvijanje snage odlikuje i gotovo potpuni izostanak bilo kakvih vibracija.

Triumphov agregat je emitiranju određenih vibracija sklon tek na visokim okretajima, a istovremeno je, iako osjetno odlučniji od Yamahe, jednako tako ugladen u svom razvijanju snage. Položaj vozača je naizgled tipičan za jedan naked motocikl, no istovremeno i koketira sa sportskim. To znači da su oslonci za noge postavljeni nešto više, dok je gornji dio tijela lagano nagnut prema upravljaču. To je gotovo idealna kombinacija, zbog koje ćete se, bez obzira na to da li ste ranije vozili sportski i goli motocikl, već kod prvog sjedanja na Triumph osjećati kao kod kuće, a udobnosti vam neće nedostajati čak ni na dužim etapama. Poželjeli bismo tek da je ovjes nešto udobniji kod vožnje gradom, ali i da je sjedalo nešto bolje podstavljeno, posebno u svom početnom dijelu, budući ovako ponekad imate osjećaj kao da sjedite na samom aluminijском okviru.

Međutim nije to ništa u usporedbi s KTM-om, čije je tvrdo i usko sjedalo udobnije nego na nekom prosječnom supermoto modelu, no ipak je najmanje gostoljubivo u konkurenciji ovih motocikala. Uz to je i dosta klizavo, te će vam zbog stalnog kretanja naprijed-natrag stražnjica nakupiti nešto više kilometara nego sam motocikl. Snažne vibracije na niskim okretajima već smo spomenuli, a treba reći i da se vibracije mogu osjetiti i nakon 4.000 okr/min, gdje su - iako primjetne - bitno manjeg intenziteta. Iako se sjedi relativno visoko kao na kakvom supermotu, pozicija širokog upravljača tako je odmjerena da je u konačnici položaj tjela sličan kakvom agresivnom nakedu, s tom razlikom da butinama ipak nedostaje čvrsti oslonac u obliku masivnijeg spremnika goriva.

I kod otprilike jednako agresivne ergonomije Dorsodura nalazimo svojevrstan kompromis između nakeda i supermoto motocikla, s tim da je Aprilia ipak udobnija od KTM-a. Uz nešto mekši ovjes i širi središnji dio motocikla koji tijelu pru-

ža bolji oslonac, Dorsoduro je nešto ugodniji za vožnju i zbog manje izraženih vibracija, koje su s obzirom na to da se radi o V2 agregatu zapravo vrlo civilizirane i mogu se prije svega osjetiti na osloncima za noge. Inače su noge sasvim ugodno smještene, dok na ime relativno tvrdog i uskog sjedala stražnjica uživa nešto manji luksuz, no još je uvijek dovoljno udobno smještena da izdrži stotinjak kilometara u komadu. Taman negdje u to vrijeme će vas upaljena žaruljica rezerve ionako prisiliti na kratkotrajan odmor na benzinskoj crpki.

Uopće nije sporno da je Duke zabavan na stazi, problem je samo u tome što zbog svoje grubosti i izostanka čvrstog oslonca za koljena previše umara vozača

Ne radi se pritom o tome da Aprilija puno troši - s obzirom na tempo prosječnih 6,9 l/100 km nije ništa strašno - već o tome da kapacitet spremnika goriva iznosi samo 12 litara. Očito je kod dizajniranja plastičnog spremnika ljepota bila ispred funkcije, te se tako na ime zadržavanja supermoto fizionomije svjesno žrtvovala autonomija. Čak i ako vozite štedljivo, posljednju kap benzina ćete potrošiti prije nego parcijalni brojač prijedene kilometraže dohvati 200 km.







Kod izlaska iz zavoja pogonskom agregatu Yamaha nedostaje sirove snage. S druge strane, zbog toga je puno manja opasnost da dođe do proklizavanja stražnje gume

### Zajednički nazivnik

Iako je njegov spremnik goriva tek nešto već i broji 13,5 litara, KTM Duke ipak ima nešto pristojniju autonomiju od Aprilije. Prosječnom potrošnjom koja je za vrijeme testa iznosila samo 5,6 litara, Duke se pokazao najštedljivijim motociklom na ovom testu, no ni Yamaha sa svojih 5,9 litara nije nešto rastrošna, a uz to joj spremnik goriva od 17,3 litara pruža autonomiju od gotovo 300 km. Sa izmjerenom prosječnom potrošnjom od 6,7 litara i solidnom autonomijom koju mu pruža spremnik goriva zapremine 17,3 litara, Street Triple se smjestio taman negdje na sredinu i tako samo upotpunio dojam o dobro zaokruženoj cjelini.

A da bismo ovaj test mogli proglasiti zaokruženom cjelinom, trebali bismo zbrojiti dojmove i proglasiti konačnog pobjednika. Tradicija to nalaže. Ali, ... ma zapravo nam je kod idejnog planiranja cijele ove priče cilj bio ponuditi nešto drugačiji usporedni test, pokušati usporediti jednocilindričnu, dvocilindričnu, trocilindričnu i četverocilindričnu filozofiju, te se usput malo zabaviti. Sve to bez namjere da proglasimo konačnog pobjednika. Uostalom, koliko je bilo motocikala na ovom testu, toliko je bilo i zasebnih klasa u koje ih možemo strpati, tako da nam donošenje neke konačne odluke nije bio primaran cilj. Gledamo li samo vozna svojstva, nekako nam se najviše svidio Triumph, koji



Iako želi biti supermoto motocikl, Aprilia Dorsoduro se najbrži vozi kada je oborite na koljeno kao kakav sportski model

ima sve što od jednog takvog motocikla možete zatražiti. Njegovo sportsko tijelo i duša idu ruku pod ruku s udobnošću na otvorenoj cesti i podjednako će dobro odgovarati najrazličitijim kategorijama vozača, kako onim smirenima, tako i onima dijametralno suprotnima. Uz to ovaj britanski streetfighter ima i karizmu uz koju na našem tržištu ide i aristokratska cijena od 71.815 kn.

Dobiveno u konačnici lako opravdava uloženo, no ako ste nešto manje ekstreman vozač, sigurno ćete se zapitati neće li vam i Yamaha XJ6 za bitno manju svotu pružiti sasvim dovoljno uzbuđenja. U konačnici za samo 52.950 kuna dobijete itekako konkretan motocikl, koji dobro izgleda, dovoljno je okretan, ima kvalitetnu završnu obradu, a uz to je u ovoj konkurenciji i najudobniji. Nitko ne osporava da bi četverocilindričan agregat mogao pružiti i bolje performanse, no zato ga karakterizira blagi karakter te toliko ravna krivulja okretnog momenta u cijelom rasponu okretaja, da bi njome mogao posramiti turbodizelske agregate. Na niskim i srednjim okretajima jednostavno nije dovoljno uzbudljiv, no zavrte li ga visoko, moći ćete uživati i u nešto manje ekstremnoj sportskoj vožnji.

A gdje su tu onda Aprilia i KTM? Dorsoduro je jedan od najzabavnijih motocikala kojeg smo vozili u posljednje vrijeme. Možda nije tako brz ili sofisticiran kao Street Triple, ali je zato čak i malo buntovniji od njega i nema naznaka da bi vam tako skoro mogao dosaditi. U gradu je spretnan i lud, na otvorenoj cesti podjednako silovito guta ravnine i krivine, a ozbiljniji problemi nastaju tek kada krenete na more. Tu se kao glavni nedostatak nameće spremnik goriva, koji je jednostavno premalen da pruži zadovoljavajuću autonomiju, a osim što je preuzak, još je i plastičan, pa vam to bitno otežava smještaj tank-torbe. Mislite si, nema veze, stavit ću torbu na stražnji kraj motocikla. Trebat će vam mnogo spretnosti da na glatkom repu Dorsodura pronađete praktičan način na koji ćete sigurno svezati tu torbu.

Nema dvojbe da bi i cijena od 71.198 kuna mogla biti koji postotak niža, no što onda tek reći za KTM Duke, koji će prijeći u vaše vlasništvo tek kada za njega izbrojite 75.890 kuna? Kao da nije dovoljno što smo njegovu laku jednocilindričnu konstrukciju usporedili s ovim teškašima, još mu i visoka cijena podmeće kilipove pod noge. No, Duke je jedan jako specifičan motocikl. Za razliku od primjerice, modela XJ6, on ne želi podilaziti širokim narodnim masama, već je stvoren tako da bude buntovnik bez razloga i da privlači isto takvu klijentelu koja će mu lako oprostiti njegove grijeha, a koji uglavnom proizlaze iz toga što je stvoren za vožnju gradom i jako zavojitim cestama. Pritom bi ipak bilo prejednostavno i sasvim nepošteno reći da Duke za najviše nudi najmanje, budući austrijski vojvoda počiva na jednoj bitno drugačijoj filozofiji gradnje motocikala, koju u ovom društvu eventualno može razumjeti samo Aprilia Dorsoduro.

Za svakog ponešto. Tom nam je ofucanom rečenicom, a u nedostatku neke originalnije ideje, nekako najlakše zaokružiti ovaj neobičan usporedni test. S obzirom na to da po mnogim svojim karakteristikama uspoređeni motocikli imaju više razlika nego sličnosti, neki je konačni i pametniji sud ionako teško smisliti. Na kraju krajeva, u dosadašnjih smo 100 brojeva Moto Pulsa odradili pregršt usporednih testova u kojima je bilo izuzetno lako naći zajednički nazivnik sučeljenim motociklima. Ovaj smo puta sasvim malo zastranili od tog pravila, no to ne znači da se uskoro nećemo vratiti tradiciji. Možda već u sljedećem broju. ■

Svaki od ovih motocikala može biti vrlo zabavan prilikom brze vožnje



## KRIVULJA SNAGE



Mjerenje snage smo ponovo obavili u servisu Motori Grigić. Više informacija potražite na njihov broj telefona 01/6221 678



Vaga ne laže. Mjereno s punim spremnicima goriva Aprilija je najteža s 216 kg, Yamaha je nešto lakša s 208 kg, Triumph broji 192 kg, dok je najlakši Duke sa 166 kg

# Potvrda stereotipa

S obzirom na to da se radi o motociklima s različitim brojem cilindara, a slične zapremine, krivulje snage pokazuju značajna međusobna odstupanja, kako po pitanju maksimalne vrijednosti, tako i po dosegnutim brojevima okretaja. Pa ipak, zanimljivo je usporediti krivulje snage svih ovih motocikala i tako potvrditi stereotipe koji se obično pripisuju agregatima s određenim brojem

cilindara, te se osvjedočiti da krivulja snage zorno prikazuje ono što se može osjetiti u samoj vožnji.

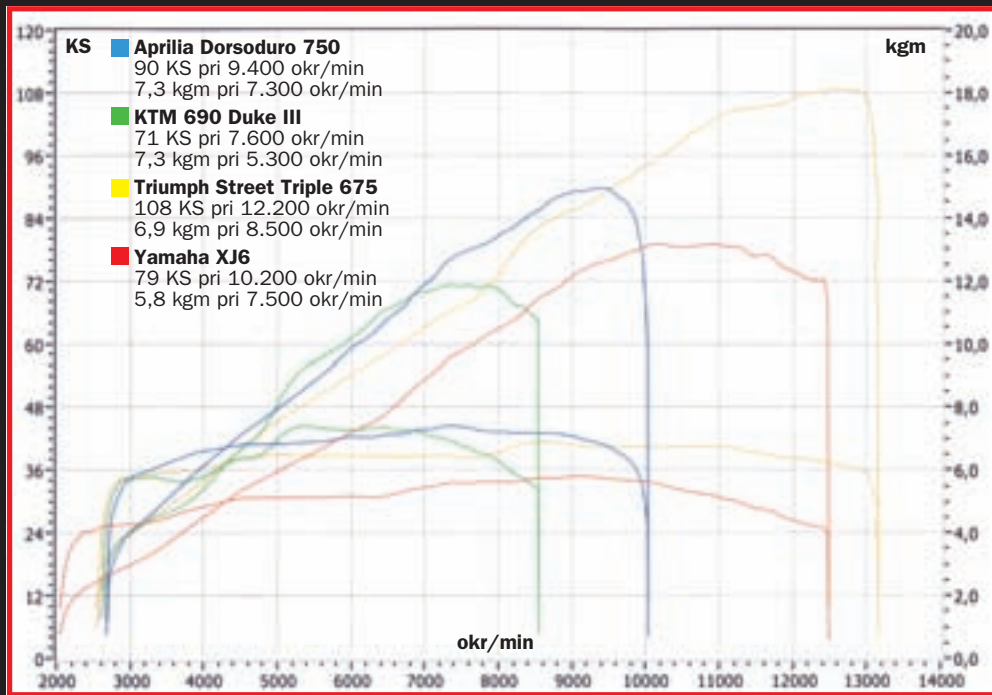
Tako za jednocilindrični KTM imamo grafičku potvrdu bezdana u razvijanju snage ispod 4.000 okr/min, no zato već na 5.000 okr/min Duke preuzima apsolutni primat te, iako deficitaran po broju cilindara, u tom rasponu razvija veće vrijednosti snage i okretnog momenta od ostalih motocikala-

la na ovom testu. Pritom maksimalnih 72 Nm oslobađa već na 5.300 okr/min, no približno istu razinu uspijeva zadržati sve do nekih 7.000 okr/min. Ubrzo nakon toga, odnosno na 7.600 okr/min, KTM prema izmjerenim podacima na koljenastom vratilu razvija 71 KS, što je za čak 6 KS više nego što se deklarira u tehničkim podacima. Nakon što dosegne maksimum, sličnu vrijednost do nekih 8.000 okr/min zadržava na približno visokoj razini, da bi nakon toga raspoloživa konjica počela lagano padati na putu do blokade, koja se aktivira na 8.500 okr/min. Sasvim očekivano za jednocilindrični agregat, krivulja snage i okretnog momenta je dosta neravna.

Aprilijin V2 agregat ne voli sasvim niske brojeve okretaja, no svejedno je najsnažniji ispod 5.000 okr/min, da bi se nakon toga na 7.000 okr/min ponovo popeo na sam vrh i tu ostao gotovo do samog trenutka paljenja blokade. U međuvremenu će, prema našim mjerenjima, Aprilia razviti 72 Nm pri 7.300 okr/min (deklarirano 82 Nm pri 4.500 okr/min) i 90 KS pri 9.400 okr/min. Lako je primijetiti da je krivulja snage izrazito ravna, s jedva primjetnom rupom na 8.000 okr/min, a približno ista vrijednost okretnog momenta zadržava se u vrlo širokom rasponu od 4 do 9 tisuća okr/min.

Iako u tom rasponu brojeva okretaja zaostaje za Aprilijom i KTM-om, krivulja snage Triumphovog trocilindraša je u rasponu od 4 do 7,5 tisuća okr/min toliko savršeno ravna, da je zapravo pravac. No, ono najbolje tek sljede iznad 8.000 okr/min, kada se uz jedno manje zastajkivanje krivulja snage strmo penje sve do 12.200 okr/min i tu doseže izmjerenih 108 KS, a tu visoku vrijednost uspijeva zadržati sve do aktiviranja blokade na 13.000 okr/min. O dobro projektiranom agregatu svjedoči i to da je krivulja okretnog momenta gotovo sasvim vodoravna, sa samo jednim izraženijim skokom, tijekom kojeg na 8.500 okretaja i razvija maksimalnih 68 Nm.

Yamaha je krivuljom snage i okretnog momenta cijelo vrijeme na samom začelju, tako da joj je osnovna prednost ispred KTM i Aprilije u tome što nastavlja tamo gdje su oni zbog aktiviranja blokade već odavno stali. Yamahine krivulje djeluju doista ispeglane i gotovo školski, što je pozitivna posljedica intervencija na agregat u svrhu povećanja njegove elastičnosti. Negativna posljedica tog umjetnog prigušenja je osjetno smanjenje maksimalne snage, koja po našim vrijednostima iznosi 79 KS pri 10.200 okr/min, dok je izmjerenih 57 Nm sasvim normalna vrijednost za četverocilindrične agregate te zapremine, no zato se razvija nešto ranije nego što je to uobičajeno, odnosno na 7.500 okr/min. ■



IZMJERENI PODACI	KTM 690 DUKE	APRILIA DORSODURO	TRIUMPH STREET TRIPLE 675	YAMAHA XJ6
Ukupna težina (kg)	166	216	192	208
Raspodjela težine naprijed/natrag (kg)	88 / 78	102 / 114	94 / 98	104 / 104
Maks. snaga na koljenastom vratilu	71 KS - 7.600 okr/min	90 KS - 9.400 okr/min	108 KS - 12.200 okr/min	79 KS - 10.200 okr/min
Maks. okretni moment	72 Nm - 5.300 okr/min	72 Nm - 7.300 okr/min	68 Nm - 8.500 okr/min	57 Nm - 7.500 okr/min
Potrošnja (l/100 km)	5,6	6,9	6,7	5,9



APRILIA DORSODURO 750



KTM 690 DUKE III



TRIUMPH STREET TRIPLE 675



YAMAHA XJ6

Najudobnije i najprostranije sjedalo ima Yamaha. Ono na Triumphu bi moglo biti malo bolje podstavljeno, sjedalo Aprilije svojom relativno uskom konstrukcijom i tvrdoćom podsjeća na to da se ovdje ipak radi o supermoto motociklu, dok je ono na KTM-u najtvrdje i najjuže, te je uz to presvućeno klizavim materijalom

PREDNOSTI

NEDOSTACI

KTM 690 DUKE	pogonski agregat, potrošnja, okretnost, ciklistika, klizna spojka, oprema	cijena, rad agregata na niskim okretajima, udobnost
APRILIA DORSODURO	okretnost, razvijanje snage, dizajn, užitak u vožnji	autonomija, tvrdo sjedalo, smještaj prtljage
TRIUMPH STREET TRIPLE 675	pogonski agregat, performanse, ciklistika i ovjes, užitak u vožnji, dizajn	tvrdi sjedalo, vibracije na visokim okretajima
YAMAHA XJ6	cijena, linearno razvijanje snage, udobnost, potrošnja i autonomija, dizajn, smještaj niskih vozača	snaga na niskim okretajima, temperament



Triumph i Yamaha su najudobniji za vožnju, iako ni nešto grublja Aprilia nije daleko, dok KTM ima usko i relativno tvrdo sjedalo

	<b>KTM 690 DUKE</b>	<b>APRILIA DORSODURO</b>	<b>TRIUMPH STREET TRIPLE 675</b>	<b>YAMAHA XJ6</b>
<b>MOTOR I PRIJENOS</b>				
Tip agregata	1 cilindar	V2 pod 90°	3 cilindra, redni	4 cilindra, redni
Promjer x hod (mm)	102 x 80	92 x 56,4	74 x 52,3	65,5 x 44,5
Zapremina (ccm)	654	749,9 ccm	675	600
Kompresija	11,8:1	11:1	12,8:1	12,2:1
Tip razvoda	jedna bregasta osovinu u glavi, 4 ventila	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Max. snaga KS (kW)-o./min.	65 (48) - 7.500	92 (67,3) - 8.750	108 (79) - 11.700	78 (57) - 10.000
Max. okr. mom. Nm (kgm) -o./min.	67 (6,8) - 5.500	82 (8,4) - 4.500	69 (7) - 9.100	60 (6,1) - 8.500
Spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci, klizna spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Broj brzina	6	6	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>				
Okvir	čelični rešetkasti	čelični rešetkasti u kombinaciji s alumijskim gredama	dvostruke alumijske grede	čelični
Predtrag	115 mm	108 mm	95,3 mm	103,5 mm
Kut upravljača	26,5°	26°	24,3°	26°
Prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima ø 48 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima promjera 43 mm, podesiv povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima promjera 41 mm	klasična vilica promjera 41 mm, hod 130 mm
Hod prednjeg kotača	140 mm	160 mm	120 mm	120 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, podesiv povrat, spora i brza kompresija, alumijska vilica	monoamortizer, podesiv povrat i predopterećenje, alumijska vilica	monoamortizer, podesivo predopterećenje, alumijska vilica	monoamortizer, podesivo predopterećenje, čelična vilica
Hod stražnjeg kotača	140 mm	160 mm	126 mm	130 mm
Prednji kočioni sustav	disk promjera 320 mm i radialna klijesta sa 4 klijesta	dvostruki disk ø 320 mm i radialna klijesta sa 4 klijesta	dvostruki disk promjera 308 mm i klijesta s 2 klijesta	dvostruki disk promjera 298 mm i klijesta sa 2 klijesta
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 240 mm i klijesta s 1 klijestom	disk promjera 240 mm i klijesta s 1 klijestom	disk promjera 220 mm i 1 klijest	disk promjera 245 mm i 1 klijest
Guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
Guma stražnja	160/60-17	180/55-17	180/55-17	160/60-17
<b>DIMENZIJE</b>				
Međuosovinski razmak	1.472 mm	1.505 mm	1.395 mm	1.440 mm
Duljina	2.155 mm	2.216 mm	2.030 mm	2.120 mm
Širina	n.d.	905 mm	736 mm	770 mm
Visina	n.d.	1.185 mm	1.250 mm	1.085 mm
Visina sjedala	865 mm	870 mm	800 mm	785 mm
Spremnik goriva	13,5 l	12 l	17,4 l	17,3 l
Težina - suha	n.d.	186 kg	167 kg	n.d.
Težina - sa svim tekućinama	148,5 kg (bez goriva)	n.d.	n.d.	205 kg
Boje	narandžasta, bijela, crna	bijela, crna, crvena	bijela, crna, zelena	bijela, žuta, crna
<b>Cijena</b>	<b>75.890 kn</b>	<b>71.198 kn</b>	<b>71.815 kn</b>	<b>52.950 kn</b>

