

usporodni test

Ekonomični nakedi do 700 ccm

- **Ducati** Monster 696
- **Hyosung** GT 650
- **Suzuki** Gladius
- **Yamaha** XJ6

Srednja klasa nakeda može se podijeliti na dvije kategorije. U prvoj su oni koji u svojim pogonskim agregatima imaju dovoljno snage da bi se mogli mjeriti sa sportskim motociklima klase 600 od prije nekoliko generacija, dok su na drugoj strani oni s razboritijim pristupom performansama i naglašenoj iskoristivosti u svakodnevnoj upotrebi, što ih čini idealnim odabirom za početnike



Goliiiek

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
 FOTO: **MARKO GUZINA**

tako, odlučili ste kupiti motocikl. Iz razgovora s prijateljima, iskusnijim bikerima, zaključili ste da su nakedi klasa koja bi vam najviše odgovarala. Odmah ste isključili modele s velikom zapreminom poput Yamahe FZ 1 ili Kawasaki Z 1000, budući da su veliki i teški, a i njihova vam snaga djeluje pomalo zastrašujuće. Vi želite nešto manje, lakše za upravljanje. Razmišljali ste i o, primjerice, Yamahi FZ 6, Suzukiju GSR-u, Hondi Hornet 600. To je već bliže onome što očekujete od vašeg novog ljubimca, ali još uvijek bi moglo biti previše za vaše ograničeno iskustvo. A možda i niste jedan od onih

koje plaši prevelika snaga, nego ste jednostavno zaključili da vam ona nije potrebna. Želite pouzdan motocikl, lagan za održavanje i praktičan za svakodnevnu upotrebu, a opet dovoljno sposoban da vas odvede i na neki dalji put, sa sasvim dovoljnom količinom raspoložive snage za pristojne putne brzine.

Ukoliko su vaša razmišljanja takva, onda je motocikl koji je vama potreban možda upravo jedan od ovih koji su se našli na našem usporednom testu. Birajući ih, imali smo upravo to u vidu. Htjeli smo motocikle umjerene snage i voznih osobina koje ih čine zabavnima u vožnji, kako za iskusne vozače, tako i za one koji tek rade svoje prve korake u svijetu motociklizma. Ovom

testu bi se mirne duše mogao pridodati još pokoji motocikl, recimo Kawasaki ER-6N, no u zadnji smo tren ostali bez njega, zbog čega smo vrlo žalosni jer vjerujemo da bi se u ovom društvu snašao kao riba u vodi. Vjerujemo da bi se u društvu savršeno uklopila i Honda CBF 600, no kako ni do nje nismo mogli doći, bili smo primorani snaći se s onim što imamo. Ipak, mišljenja smo da će vam i ova četiri motocikla koja smo ovom prigodom prikupili biti dovoljna da među njima nađete ljubimca koji bi bio po vašem ukusu.

Voljeli bismo reći i da je cijena bila jedan od presudnih čimbenika pri odabiru naša četiri suprotstavljena motocikla, no bolna je činjenica da, iako pripadaju istoj klasi, na našem tržištu



onOMICni

DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6



Na otvorenoj cesti Monster prednjači svojim sportskim ustrojem, dok je Yamahina prednost lakoga upravljanja. I Suzuki i Hyosung bolje se snalaze u gradu

vlada takav nesrazmjer u njihovim cijenama, da ih po tom kriteriju nikako ne bismo mogli smjestiti u isti koš. Uzmimo za prvi primjer Ducati Monster 696: sa svojih 69.600 kn definitivno je najskuplji motocikl na testu. No, isto tako treba uzeti u obzir činjenicu da je to najslabiji trenutno dostupan Ducatijev model, a samim time i najjeftiniji. Odmah iza njega našao se Suzuki Gladius s cijenom od 59.490 kn. Nastao na bazi već godinama prisutnog SV-a 650, Gladius svojim modernim dizajnom donosi svježinu koju je SV već odavno izgubio, no

Ducati se na svom Monsteru 696 opredijelio na potpuno digitalne instrumente, dizajnom vrlo bliske svojim superbike modelima. Yamaha je sa svojom čistom i praktičnom instrument pločom vrlo korektna s količinom dostupnih informacija, dok je Suzuki Gladius otišao i korak dalje ugradivši u svoje instrumente i indikator odabranog stupnja prijenosa. Hyosung je ovdje vrlo nemaštovit, iako njegovi instrumenti sadrže sve potrebne informacije. Prekidajući su na svim modelima intuitivni i lako se koriste

uz ipak previsoku cijenu. Yamaha XJ6 jedini je četverocilindrični uljez u ovom društvu dvocilindraša. Ipak, po performansama i filozofiji po kojoj je nastala staje im rame uz rame, a u prilog joj svakako ide i vrlo povoljna cijena od 52.900 kn. Na drugoj strani medalje našao se Hyosung GT 650, koji je sa svojom cijenom od 42.650 kn gotovo 30 tisuća kuna jeftiniji od najskupljeg Ducatija, ali je isto tako i motocikl

zastarjele, iako već mnogo puta dobro prokušane koncepcije.

Stara škola

Doista, ako s ovim društvom usporedimo Hyosunga 650 GT, već prvi vizualni dojam koji se javlja jest da pripada 'staroj školi', nakedima iz ne tako daleke prošlosti, koji su prije svega bili zamišljeni kao što jednostavniji motocikli. No, iako se ne može pohvaliti najnovijim dizajnerskim rješenjima, to ne znači da je konstrukcijski

DUCATI MONSTER 696





zakinut. Tako ćete na Hyosungu naći gotovo sve što imaju i ostali testirani motocikli, a po pitanju nekih komponenti je ovaj korejski naked čak i u prednosti nad ostalima. Uzmimo za primjer njegovu prednju okrenutu vilicu - jedino se još Ducati može pohvaliti takvim rješenjem, dok su se Suzuki i Yamaha na svoje modele odlučili ugraditi vilice klasičnoga tipa. Po pitanju agregata, Hyosung se odlučio uhvatiti u koštac s Gladiusom, budući da njegovo srce čini dvocilindraš koji po mnogočemu podsjeća na onaj kakav nalazimo na prijaš-

njim modelima Suzukija SV 650. Ipak, da se ne radi se o čistoj kopiji potvrđuje već i sama činjenica da su vrijednosti provrta i hoda različite, a i ostali dijelovi toga motora dovoljno su različiti da ga se može prihvatiti kao originalni korejski proizvod. Kako bilo, Hyosung GT 650 na ovom testu najviše nade polaže upravo u svoj dvocilindrični V2 agregat, koji iz vrijednosti provrta i hoda od 81,5 x 62 mm daje ukupnu radnu zapreminu od 647 kubičnih centimetara te razvija ravno 80 KS pri 9,250 okr/min, uz okretni moment od 67 Nm

pri 7,250 okr/min, što ga manje-više stavlja rame uz rame sa svim ostalim motociklima iz našega malog, ali probranoga društva. Njegov rešetkasti čelični okvir savršeno se uklapa se u okvire klase, kao i čelična stražnja vilica, budući da samo znatno skuplji Ducati ovdje prkosi ostalima ponosno

Dvocilindrična koncepcija prevladava. Suzuki i Hyosung koriste vrlo slične agregate, s tim da je Suzukijev puno življi i snažniji, dok je Ducati sa svojim 'zračnjakom' našao prednost u malo većoj zapremini. Jedino Yamaha prkosi ovom trojcu s rednim četverocilindričnim agregatom



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6



Ducati Monster 696 se zbog svojeg dinamičnog dizajna u ovom društvu osjeća kao maneken

DUCATI MONSTER 696



Hyosung GT 650 ne može se pohvaliti pretjeranom dizajnerskom maštovitošću

HYOSUNG GT 650



Suzuki Gladius unosi dašak svježine s novim dizajnerskim smjericama

SUZUKI GLADIUS

ističući svoju aluminijsku. U prilog mu ide i spremnik goriva zapremine 17 litara, što bi mu trebalo osigurati i najveću autonomiju u vožnji. No ono gdje GT 650 pomalo pokazuje svoju zastarjelost je ukupna težina motocikla, koja je deklarirana na 203 kilograma bez tekućina, što ga čini najtežim motociklom na testu.

Novi šminker u gradu

Potpuna suprotnost robusnom Hyosungu je Suzuki Gladius, model u koji japanski div polaže velike nade. Zasnovan na agregatu gotovo iste koncepcije, ova dotjerana verzija dobro poznatoga SV-a 650 jednostavno odiše svježinom iz svake svoje pore. Vrijednosti provrta i hoda njegovog agregata iznose 81 x 62,6 mm, što daje ukupnu radnu zapreminu od 645 ccm uz omjer kompresije od 11,5:1. Na ravno 9.000 okr/min Gladius razvija 72 KS, dok mu najveći okretni moment iznosi 64 Nm pri 7.200 okr/min. To je manja deklarirana vrijednost nego u Hyosungovom slučaju, no Suzukiju u prilog ide i znatno manja težina, koju tvornica deklarira na 202 kilograma, ali u ovom slučaju je to sa svim tekućinama, što mu svakako daje prednost nad Hyosungom. Nadalje, Suzukijevi su se inženjeri potrudili dobro 'ispeglati' Gladiusovu krivulju snage, te se ona očituje vrlo mekano i predvidivo, što ga čini vrlo laganim za vožnju, a i cjelokupan dojam koji ovaj motocikl ostavlja odiše elegancijom i ugađenošću. Usto su tu i vrlo pregledni i jednostavni instrumenti, s vrlo korisnim indikatorom odabranog stupnja prijenosa, koji vozaču olakšava život. Ipak, iako Suzuki Gladius djeluje kao vrlo sofisticiran motocikl, radi se samo o pametnom dizajnu koji vrlo uspješno skriva jednostavnost konstrukcije. Pogledamo li pažljivije, možemo vidjeti da su elementi ovjesa i samog okvira ustvari vrlo jednostavni, tako da zapravo ne vidimo nikakvu realnu opravdanost u Gladiusovoj poprilično visokoj cijeni.

Elegantna dama

Yamaha XJ6 izravan je konkurent Gladiusu, kako po koncepciji, tako i po svojoj ugađenosti. Iako nema Gladiusov stil šminkera, ipak sa sobom donosi neosporivi ugođaj modernog motocikla, koji je prije svega skladan i dobro osmišljen. Yamahin ovjes čine klasične vilice,

Yamaha XJ6 je suvremeni naked klasičnog dizajna



YAMAHA XJ6



dok su joj okvir i stražnja vilica od čelika, baš kao što je to slučaj i s Gladiusom. No, dok Gladiusov agregat vuče korijene od Suzukija SV 650, Yamahin je prigušena verzija onoga kakav se nalazi na snažnijoj FZ 6. A upravo je agregat ono po čemu se Yamaha najviše izdvaja od ostatka ovog našeg društva, budući da jedino nju pokreće redni četverocilindraš. Radna zapremina iznosi mu ravno 600 ccm, a do nje dolazi zahvaljujući provrtu i hodu cilindara od 65,5 x 44,5 mm. Omjer

Hyosung po mnogočemu zaostaje za konkurencijom, ali kočnice su mu jedna od jačih strana





Savladvanje zavoja na Ducatiju je pravi užitek

kompresije je 12,2:1, a maksimalna snaga je 78 KS pri 10.000 okr/min. Jedino po čemu malo zaostaje za svojom dvocilindričnom konkurencijom je nešto manji okretni moment od 60 Nm pri 8.500 okr/min. Težina s punim spremnikom goriva iznosi joj 205 kg, što ju i u tom segmentu gotovo izjednačuje s Gladiusom, osobito zato što je zapremina Yamahinog spremnika goriva

17,3 litara, za razliku od Suzukijevih 14,5 litara. Jedino što bi se Yamahi XJ6 zapravo moglo prigovoriti jest da nema jedinstveni stil kao Gladius, već dobrim dijelom vuče inspiraciju od ostalih Yamahinih motocikala naked orijentacije. No s druge strane, u prilog joj ide vrlo povoljna cijena od 52.900 kn, što je čini vrlo primamljivim izborom u ovoj klasi.

Mangup

A ako vam je cijena vrlo važan čimbenik pri odabiru motocikala u ovoj klasi, vjerojatno ćete iz užeg izbora odmah izbaciti Ducati Monster 696. No ukoliko niste tako isključivi, uvidjet ćete da malo čudovište za svoju cijenu zapravo nudi dosta toga. Prije svega, sa svojih 161 kg suhe težine najlakši je motocikl u klasi. No, ako i zanemarimo tu



Stražnji kraj na svakom od ovih motocikala djeluje vrlo pitomo, osim Ducatijevog, kojemu dva ispušna topa daju prijeteći izgled

činjenicu, Monster je pred ostalim motociklima u prednosti i zbog vrlo kvalitetnih elemenata ovjesa koji jamče vrlo dobre vozne osobine, a i Brembo kočnice su mu iznad prosjeka klase. Pogonski agregat je dvocilindraš L konfiguracije, a njegova radna zapremina od 696 ccm je najveća na testu. Vrijednosti provrta i hoda su 88 x 57,2 mm, omjer kompresije je 10,7:1, a poseban je i po tome što je jedini koji se hladi zrakom. Maksimalna snaga je 80 KS pri 9.000 okr/min, a okretni moment od 69 Nm pri 7.750 okr/min najveći je na testu. Veliki Ducatijev plus je i u tome što je njegov agregat opremljen kliznom spojkom, koja je itekako korisna kada govorimo o dvocilindričnim motorima. U svakom slučaju, radi se o motociklu s neskrivenim sportskim ambicijama, koji će osim toga zasigurno privući najveću pozornost kad je riječ o dizajnu. Ukoliko tražite ljubimca koji ne pripada konfekcijskom mainstreamu, a usto ste to spremni i platiti, Monster 696 mogao bi biti pravi izbor za vas.

Gradski kauboji

Uvjereni smo da će najveći broj kilometara u svom životnom vijeku ovi motocikli napraviti upravo na gradskim prometnicama, iako će neki tu zadaću izvoditi lakše od drugih. Sa svojom koncepcijom koja je najbliža streetfighter motociklima, Ducati Monster 696 svakako je najbolji izbor ukoliko želite motocikl za ubrzanja od semafora do semafora, no priča postaje kompliciranija čim promet postane gušći. Njegov široki upravljač tu počinje stvarati probleme u probijanju među morem automobila. Usto je vozačevo tijelo naglašeno nagnuto prema naprijed, što za posljedicu ima manju udobnost nego što je to slučaj kod ostalih testiranih motocikala. Stvar donekle spašava neobično udobno sjedalo, koje je usto smješteno svega 770 mm od tla, što je najniža vrijednost od svih testiranih motocikala. Isto tako bi prilikom kočenja bilo uputno pripaziti na 'obiteljske dragulje', budući da se Ducati odlikuje prilično snažnim kočnicama, pa ako se vozač dobro ne drži za upravljač, nije isključeno da će se s međunožjem zaustaviti na spremniku za gorivo. Dobra stvar kod Ducatija



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6

Stražnje su vilice uglavnom jednostavne izvedbe i rađene su od čelika, osim u Ducatijevom slučaju koji i ovdje mora biti nešto posebno sa svojom aluminijskom vilicom

Gladius je vrlo agiln i s lakoćom pada u zavoje



Živahan agregat s lakoćom omogućava Suzukiju vožnju na stražnjem kotaču



je što ima izuzetno mekanu hidrauličku spojku, a loša je što ta spojka 'hvata' vrlo visoko, što uz prilično dugačak prvi stupanj prijenosa vožnju stani-kreni čini nepotrebno napornom, a i sam završni prijenos u cjelini bi mogao biti kraći za što bolja ubrzanja. Monsterov mjenjač nije osobito precizan između prve i druge brzine, tako da traženje praznog hoda na semaforima zahtijeva određeno vrijeme privikavanja. Ipak, kada se jednom oslobodi muke koju za njega predstavlja gust promet, te uspije iskoristiti snagu svoga agregata, Monster nudi i više nego zadovoljavajuća ubrzanja, a oduševljava agilnošću i brzinom kojom ga je moguće srušiti u zavoje, dok njegov ovjes vrlo solidno upija sve neravnine koje mu se nađu na putu, sve bez nepotrebnog uznemirava-

nja ciklistike. Pritom će, istina, podosta grublje reagirati nego, primjerice, Suzuki ili Yamaha, ali to je cijena koju rado plaćamo za tako precizno upravljanje.

Grube reakcije na neravnine su nešto što možete očekivati i od Hyosunga GT-a 650, no u njegovom slučaju ovjes je tvrdi nego što ga nalazimo i na nekim sportskim motociklima. Ipak, tvrdo podešeni ovjes ne mora uvijek značiti dobru upravljivost, tako da nemojte očekivati spektakularne rezultate. GT 650 reagira znatno lošije nego Ducati i često se dogodi da motocikl poskoči izvan željene putanje, osobito ako je tempo vožnje brži. Posljedice tvrdog ovjesa ubrzo ćete osjetiti na stražnjici, dijelom i zahvaljujući neudobnom i tvrdom sjedalu, koje

je usto presvučeno i jeftinom kožom. Ono što će kod Hyosunga pozdraviti viši vozači, a što će mu zamjeriti oni malo niži rastom, je visina njegovog sjedala, koje je od tla udaljeno 810 mm, što je najviše od svih testiranih motocikala. Međutim, kroz gusti gradski promet probijati će se bolje od Ducatija, ponajviše zahvaljujući znatno zatvorenijem upravljaču. Na semaforima je uputno izbaciti Hyosunga iz brzine ukoliko ne želite u lijevoj ruci zaraditi grčeve koje će neminovno izazvati tvrda spojka, a kada jednom krenete, agregat se ponaša prilično dobro i nudi prihvatljiva, ali ne i spektakularna ubrzanja.

Ipak, učinak bi mu bio puno bolji da ima kraći završni prijenos, kao što je to slučaj s Gladiusom, koji zahvaljujući tom malom triku nudi puno bolja



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6



Ducati je u i u ovom segmentu nenadmašiv s kočionim sklopom koji čine diskovi promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti. Konkretnu kočionu silu moguće je dobiti i kod Hyosunga, zahvaljujući njegovim radijalnim čeljustima, dok se Yamaha sasvim dobro snalazi i s klasičnim rješenjem. Jedino Suzuki zaostaje zahvaljujući diskovima promjera svega 290 mm, naslabijim u klasi



međuubrzanja i usprkos vrlo sličnim pogonskim agregatima djeluje znatno življe od Hyosunga. Suzukijev ovjes je mekan i ugodan, kao što i dolikuje motociklima ove klase, a to ga čini savršenim izborom za gradske ceste pune rupa i neravnina, koje Gladius upija bez pogovora. Plus mu je mekana i precizna spojka, te vrlo dobar inicijalni odaziv na ručicu gasa, no malo grublje reagira kod naglog dodavanja i oduzimanja gasa, stvarajući tako 'on-off' osjećaj. Suzuki je vrlo živahan i kada se radi o savladavanju sporih gradskih zavoja, a osobito godi njegova gotovo iznenađujuća reaktivnost na svaki vozačev pokret, no pritom valja napomenuti da motocikl nije nimalo nervozan. Ipak, poželjeli bismo malo širi i niže postavljeni upravljač, unatoč činjenici da se zbog

uskog upravljača probijanje kroz more automobila na ovom motociklu izvodi lako kao na nekom manjem skuteru. Gladiusov nedostatak su i kočnice, budući da je njegov dvostruki disk promjera 290 mm najmanji na testu, što dodatno otežava posao zaustavljanja kočionim čeljustima sa samo dva klipača, tako da nas zapravo i ne čudi činjenica da Gladius ima najduži zaustavni put.

Yamaha XJ6 se u gradskoj vožnji ponaša vrlo slično kao i Gladius, osobito ako govorimo o ovjesu, koji na njoj podjednako uvjerljivo upija neravnine ne žrtvujući pritom upravljivost. No bitnu razliku pronaći ćemo u njezinom četverocilindričnom agregatu, koji svoju snagu razvija znatno mekše, linearnije, a usuđujemo se reći i preciznije od Suzukija, ali i od svih ostalih moto-

cikala na našem testu. Iako vozač ima osjećaj da je Yamaha zapravo anemična i pretjerano nježna u razvijanju svoje snage, ako je stavimo rame uz rame sa suparnicima, uvidamo da je motocikl s najmanjom radnom zapreminom itekako konkurentan, kako u kretanjima iz mjesta, tako i u međuubrzanjima, što nas je zapravo vrlo ugodno iznenadilo. Yamahino sjedalo nalazi se na 785 mm od tla, na koliko je i Suzukijevo, što je još jedna potvrda sličnosti ova dva motocikla, no to ne znači i da vozač na njima sjedi u istom položaju. Naime, Yamahin je upravljač ipak neznatno otvoreniji i širi, a i viši, te samim time vozaču nudi opušteniji položaj, podjednako pogodan za gradsku vožnju, kao i za putovanje od nekoliko stotina kilometara. XJ6 je pred Gladiusom u prednosti



Izvrсна ergonomija čini Yamahu XJ6 sjajnim odabirom za duga putovanja



Hyosung djeluje lelujavo na neravnoj cesti

i kada govorimo o kočionoj grupi, koju u njezinom slučaju čini veći dvostruki disk promjera 298 mm, na kojega djeluju kočione čeljusti s dva klipčića, ali usprkos svojoj jednostavnosti ovaj sustav u praksi djeluje vrlo dobro i Yamaha se na snažnim kočenjima drži bolje i od Gladiusa i od Hyosunga, a primorana je kapitulirati jedino pred Ducatijem.

Izazov otvorene ceste

A kada jednom napustite prenapučene gradove i nadete se na otvorenoj cesti, stvari se za neke od

protagonista naše priče bitno mijenjaju. Uzmimo za primjer Ducati, koji na nas u gradu nije oduševio i našli smo mu podosta zamjerki, najviše u pogledu udobnosti. Na otvorenoj cesti se ovaj motocikl pokazuje u jednom sasvim drugom svjetlu i jednostavno osvaja svime što nudi, a već nakon prvih nekoliko kilometara u njegovom sjedalu nalazimo opravdanja za njegovu visoku cijenu. Što ga više vozite, to se više stapate s njim i otkrivete da ste se u stanju uspješno nositi s mnogo više izazova nego što ste prvotno mislili da je moguće. Na otvorenoj

cesti njegove okrenute Showa vilice promjera 43 mm imaju još više smisla nego u gradskoj vožnji, a stražnji Sachs amortizer ovdje može zasjati punim sjajem. Ovjes i dalje bez pogovora upija neravnine, a motocikl ostaje čvrst i precizno prati željene putanje, što jednostavno mami na ubrzavanje tempa i kršenje prometnih propisa. Njegova tvrda podešenost ovdje je prednost, a ne nedostatak. Sportski položaj tijela, koji nas je nakon duže vožnje malčice smetao u gradu, na otvorenoj je cesti itekako dobrodošao, te omogućava aktivnu



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



Na otvorenoj cesti se vidi da je Hyosung puno teži za upravljanje od konkurencije

vožnju, popraćenu izbacivanjem koljena i ramena u svakom zavoju. Najveći međuosovinski razmak od testiranih motocikala (1.450 mm) nudi stabilnost, a zahvaljujući širokom upravljaču i dalje su moguće izuzetno brze izmjene smjera, budući da vozač ima puno veću polugu nego što je to slučaj s ostalim motociklima. Agregat se spremno odaziva na svako otvaranje ručice gasa, a zahvaljujući nešto većoj zapremini i okretnom momentu ne zahtijeva toliko igranja polugom mjenjača, iako mu prijenosni odnosi u mjenjaču nisu najkraći na testu. Ukoliko

pak odlučite izvući maksimum iz njega, Ducatijev motor će se u prva tri stupnja prijenosa rado vinuti put blokade, koja se uključuje na ravno 10.000 okr/min, ali Monster svoju maksimalnu snagu od deklariranih 80 KS razvija točno 1000 okretaja niže, a nakon toga snaga počinje padati, tako da nije previše korisno tjerati motor u crveno. Puno bolji rezultati ubrzanja postižu se ukoliko se stupnjevi prijenosa mijenjaju na 9.000 okr/min, gdje je Ducati i najjači. Nastavite li tako ubrzavati sve do šestog stupnja prijenosa, Monsterov će se digital-

ni brzinomjer zaustaviti na broji od 211 km/h, dok će stvarna maksimalna brzina koju u tom trenutku ostvarujete biti izmjerenih 195 km/h. Kada se nakon toga odlučite zaustaviti, vjerojatno će vas tješiti misao da dvostruki disk promjera 320 mm na koji djeluju Brembo radijalne čeljusti sa četiri klipčića i bez pomoći stražnjeg diska promjera 245

Upravljač je na Ducatiju postavljen najniže i najviše je raširen, što mu predstavlja problem u gradu, ali pogoduje vožnji na otvorenoj cesti. Svi ostali motocikli imaju uske, visoke i zatvorene upravljače



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6

Ducati je čvrst i stabilan, no udobnost mu nije jača strana



mm nudi bez premca najbolje zaustavne osobine od svih motocikala na našem testu, a vrlo dobra serijska klizna spojka brine se da pogonski kotač uvijek bude u liniji s prednjim, te uspješno eliminira svaka možebitna proklizavanja ili poskakivanja. Sve u svemu, Ducati nudi zaista puno i pravi je izbor za sve koji traže uistinu zabavan motocikl s neskrivenim sportskim ambicijama. Ukoliko ste jedan od takvih, a usto vam i novac nije problem, ne vidimo zašto se jedan ovako dobar motocikl ne bi našao u vašoj garaži.

Ukoliko pak niste osobito skloni sportskoj vožnji ili jednostavno smatrate da vam je njegova cijena usprkos našim hvalospjevima prevelika, za cijelih 17.000 kuna manje u vašoj se garaži može naći nova Yamaha XJ6. Ona, doduše, ne može parirati Ducatiju u sportskom segmentu, no svojom će vas nenametljivošću i uglađenošću osvojiti možda i više od talijanskog grubijana. Njezin četverocilindrični agregat vrlo je linearan i nježan u razvijanju snage, čak do te mjere da ponekad djeluje pomalo dosadno i monotono, no upravo te osobine čine Yamahu izu-

zetno laganom za vožnju i najpredvidljivijom od svih testiranih motocikala. Okretni moment joj nije jača strana, tako da je u zavojima primorana na vožnju u višim okretajima ukoliko želi pratiti tempo konkurencije. No slabiji okretni moment potpomognut vrlo preciznim i finim ubrizgavanjem goriva isto tako znači da je kod Yamaha manje izražena opasnost od proklizavanja pogonskog kotača, tako da XJ6 zapravo bez problema prati svoje dvocilindrične suparnike kroz zavoje, a kada se cesta malo otvori i Yamaha uspije doći do toliko željenih visokih okre-

Svi su motocikli vrlo prepoznatljivi zbog specifičnih dizajnerskih rješenja prednjega kraja



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS

Na bržim dionicama Yamahu je potrebno voziti u visim okretajima kako bi nadoknadila nedostatak okretnog momenta



taja, situacija se mijenja u njezinu korist. S brzinom ipak ne treba pretjerivati do krajnjih granica, budući da ovaj klasični naked nije zamišljen za pretjerano sportsku vožnju. No u granicama svojih mogućnosti XJ6 će dobro pratiti linije koje joj vozač zada, a u slučaju pretjerivanja upozorit će vozača blagim uvijanjem svojega čeličnog okvira, iza čega neminovno slijedi i širenje putanje u zavoju. Ipak, na otvorenijim prometnicama Yamaha će biti poslušna, a na maksimalnoj brzini najmirnija i najstabilnija od svih testiranih motocikala. Iako nije najbrži motocikl na

testu, uspjeli smo joj izmjeriti maksimalnu brzinu od 192 km/h, što je samo za tri kilometra na sat sporije od najbržeg Ducatija, a pritom je brzina koju je prikazivao njezin digitalni displej iznosila 204 km/h. Yamahu u prilog ide i izvrsno pogodena ergonomija, koju postiže zahvaljujući niskom i udobnom sjedalu te visokom i ugodno širokom upravljaču, što njezinim vozačima omogućava prelaženje i više stotina kilometara bez većih znakova umora. Naravno, pod uvjetom da ruta kojom se otisnu na put ne uključuje previše dionica autoceste, budući da joj zaštita

od vjetra, kao uostalom i svoj njezinoj braći naked orijentacije, nije osobito jaka strana. No, otvorene zavojite ceste su njezin prirodni element i tamo oduševljava udobnošću, a potpomognuta izuzetno mekanim i podatnim komandama te tihom i ugladenom agregatu jednostavno poziva na opuštenu i smirenu vožnju.

Na pola puta

Suzuki Gladiusa smjestili bismo negdje na pola puta između Ducati Monstera i Yamaha XJ6.



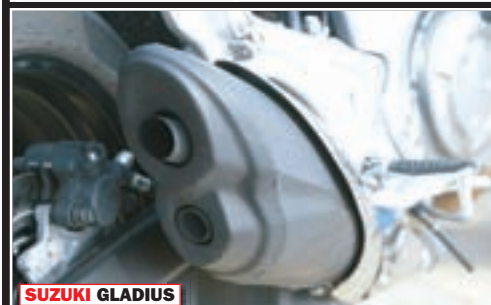
YAMAHA XJ6



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6

I ispušni sustavi su vrlo specifični za svaki motocikl. Dok je Yamaha to najelegantnije izvela s prigušivačem skrivenim ispod agregata, Suzuki je specifičan po neobično izvedenim dvostrukim topom s desne strane motocikla, a Ducati sa svoja dva ispušna topa djeluje prijeteće. Hyosung koristi rješenje kakvo je japanska konkurencija napustila već početkom ovog stoljeća

Tih i ugalđen Yamahin agregat voli visoke okretaje, dok u srednjem i niskom režimu rada djeluje anemično



Imamo osjećaj da ovaj motocikl ni sam ne zna kamo točno pripada. S jedne strane je neosporno da je ovjes kojim je opremljen prvenstveno zamišljen da ponudi što veću udobnost i po tome je vrlo sličan Yamahi. Ako pak pogledamo njegov izuzetno živahan agregat, koji zahvaljujući dobro osmišljenim prijenosnim odnosima u mjenjaču nudi čak i najbolja ubrzanja od svih testiranih motocikala, nemoguće mu je osporiti i određene sportske afinitete. Pridodamo li tome karakterno duboki zvuk njegovog dvocilindričnog agregata, koji vas jednostavno tjera da se neprestano igrate polugom mjenjača kako biste što više uživali u njegovim čarima, zabava je potpuna. Agregat koji svoje korijene vuče od sad već doista vremenog SV-a prošao je dovoljno tehničkih izmjena da se u Gladiusu pokaže u svojem novom, dodatno osnaženom izdanju. Bilo da krećemo iz mjesta ili ubrzavamo iz bilo kojeg područja njegovih raspoloživih okretaja, Gladius uvijek spremno odgovara na okret ručice gasa i to rezultira doista konkretnim ubrzanjima. Pritom se kazaljka obrtomjera vrlo brzo penje do limitatora koji se uključuje na 10.500 okr/min, iako ovaj motocikl svoju maksimalnu snagu postiže na čitavih tisuću okretaja manje. Za razliku od Yamaha, koja može prevariti svojim linearnim razvijanjem snage, na Gladiusu se jasno može osjetiti izdašni okretni moment. Konačna brzina koju smo na testu izmjerili bila je 193 km/h, dok je pritom na njegovom brzinomjeru pisalo da razvija vrlo optimističnih 212 km/h.

No Gladius jednako spremno reagira i na ubrzanja i na oduzimanja gasa, što za posljedicu ima već ranije spomenuti 'on-off' osjećaj, koji je dodatno naglašen reakcijom njegove vrlo mekano podešene prednje vilice. Iako bi to u početku moglo uznemiriti manje iskusne vozače, uz malo navikavanja ta se Gladiusova karakteristika može shvatiti i kao sastavni dio njegova šarma. Osim toga, mekani prednji ovjes znači da Suzuki vrlo rado ulazi u zavoje i brz je na izmjenama smjera, no nakon što se jednom nađe u nagibu, Gladius kao da pliva pri bržem tempu vožnje. Ta karakteristika se nastavlja i na izlascima iz zavoja, kada na snažnija otvaranja gasa i zadnji amortizer reagira malo previše izraženim sabijanjem, osobito ako se u njegovom sjedalu nalazi vozač veće tjelesne težine. Na zatvorenijim cestama prožetim sporim zavojima ili serpentinama ova je Gladiusova karakteristika čak i dobrodošla zbog dobrog upi-



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6

Najudobnije se sjedi na Yamahi, Suzukijevo sjedalo je vrlo specifično, Hyosungovo neugledno, a Ducatijevo je vrlo mekano i udobno, iako naglašeno orijentirano na sport



DUCATI MONSTER 696



HYOSUNG GT 650

S koje god strane da ih gledamo, ne možemo doći u opasnost da nademo previše sličnosti u dizajnu ovih motocikala



janja neravnina, no na bržim zavojitim dionicama poželjeli smo malo čvršći ovjes. Za otvorenu cestu Gladius je manje pogodan od Yamaha ili Ducatija i zbog neobičnog položaja vožnje kojega nudi vozaču. Uski upravljač i kratki spremnik goriva uz dodatak relativno visoko postavljenih oslonaca za noge omogućavaju udoban položaj za opuštenu vožnju, no ukoliko vozač poželi biti malo aktivniji, Gladius mu svojom ergonomijom ne ostavlja previše slobode za to. Još jedna stvar koja nas je zasmejala bilo je često struganje nožnim osloncima u zavoju, a sve to zahvaljujući dosta nakaradno dugačkim pipcima, čija je namjena da nas upozore da smo blizu granici nagiba koji Gladius može podnijeti. Možda smo mi stekli preveliko povjerenje u ovaj motocikl, no ipak imamo dojam da se Suzuki može nagnuti puno više nego

što su to njegovi konstruktori odredili. U svakom slučaju, na otvorenoj cesti Gladius se pokazao u malo lošijem izdanju nego na gradskim prometnicama, iako i dalje čvrsto ostajemo pri tvrdnji da je njegov agregat najbolji i najzabavniji u ovoj klasi, te u tom segmentu nadmašuje čak i svemoćnog Ducatija.

Još jedan motocikl koji nije posve siguran u svoju pravu namjenu je i Hyosung GT 650. Kao što Yamaha XJ6 ima svoju poluoklopljenu verziju kojoj je nadjenuto ime Diversion, tako je i Hyosung zapravo ogoljela verzija Hyosunga 650R, koji predstavlja izlet ovoga proizvođača u sportske vode. To znači da je Hyosungova naked inačica koju smo imali na testu motocikl identičan toj sportskoj verziji, samo lišen aerodinamičkih oplata. Zvuči dobro ako pridodamo da zahvaljujući tome Hyosung u

paketu dolazi sa prednjom okrenutom vilicom i diskovima promjera 300 mm, koji su isto opremljeni i radijalnim kočionim čeljustima, a sve to za cijenu od svega 42.650 kn. S obzirom da ima agregat koji ima neskrivenih sličnosti sa Suzukijevim, lako bi se moglo zaključiti da je ovaj motocikl definitivni best buy u klasi. To možda i jest tako ako nam je cijena primarna odrednica pri kupnji, no ako od motocikla tražimo i što kvalitetnije vozne osobine, moramo reći da Hyosung u tom pogledu zaostaje za konkurencijom.

Prva zamjerka mu je što sa svojim oklopljenim bratom dijeli previše komponenti, uključujući i svoj završni prijenos, koji je daleko najduži od svih motocikala na testu. Možda će vam se činiti glupim što u testu nakada spominjemo završni prijenos, no činjenica je da upravo on Hyosunga stavlja u vrlo



SUZUKI GLADIUS



YAMAHA XJ6

1.
2.
3.
4.

Ducati Monster 696

+ sportske karakteristike, okretnost, ovjes, upravljač, kočnice, image

- cijena, udobnost u gradu, mjenjač

Yamaha XJ6

+ cijena, kočnice, linearan agregat, mekane komande, udobnost

- snaga na niskim okretajima, nema temperament

Suzuki Gladius

+ iskoristiv pogonski agregat, okretnost, pregledni instrumenti

- mekan ovjes, slabe kočnice, cijena

Hyosung GT 650

+ cijena, dobar agregat, kočnice

- neudobnost, vibracije agregata, mala konačna brzina zbog završnog prijenosa

BEST BUY



Iako ne možemo reći da je savršen za svaku situaciju, Ducati je ipak najbolji motocikl na testu s obzirom na količinu zabave koju može pružiti



nepovoljan položaj na ubrzanjima, osobito ako uzmemo u obzir i to da je na ispitnom stolu pokazao najmanju snagu. U praksi GT 650 pri svakom odlučnijem kretanju sa semafora vrlo brzo počinje gubiti dah, a nedostatak ubrzanja jasno se prenosi i na konačnu brzinu, koju Hyosung ostvaruje u petom stupnju prijenosa, dok u šestom motocikl čak počinje i usporavati. E sad, oklopljena verzija zasigurno je u stanju iskoristiti prednost aerodinamike, tako da na njoj dugački prijenos ima smisla, no GT 650 posjeduje aerodinamiku cigle, tako da su njegovi konstruktori trebali računati i s tim čimbenikom, a kraći završni prijenos ovom bi motociklu donio za ovu klasu toliko potrebnu živost. Kako bilo, bez pomoći nizbrdice s Hyosungom ni uz najbolju volju nismo mogli postići brzinu veću od 186 km/h, no dok smo je mjerili, jedno kratko vrijeme nas je tješila pomisao da na neuglednom digitalnom displeju bar piše da jurimo cijelih 201 km/h. Sve dok nas ostatak društva nije elegantno pretekao i ostavio da im gutamo prašinu. Negativna popratna pojava na koju morate računati s Hyosungom GT 650 su i vrlo izražene vibracije agregata koje se javljaju na svim

područjima rada i moraju se prihvatiti kao sastavni dio ovog motocikla.

Situacija se donekle popravlja kad autocestu zamijene zavojite dionice, ali ne previše. Zahvaljujući ovjesu podešenom tvrđe nego na Monsteru, Hyosung se dobro ponaša u kratkim i sporim zavojima. Čvrst je na kočenjima i konkretan na izlascima na pravce, ali kad se nade u srednje brzim ili brzim

zavojima, u sportskoj vožnji njegova čvrstoća se odjednom pretvara u nesigurnost, budući da ovjes vrlo loše reagira na svaku, pa i najmanju neravninu, a na većim brzinama se čak i cijeli motocikl počinje uvijati i teško prati željene putanje. To od vozača zahtijeva puno veću koncentraciju nego što je to slučaj s ostalim motociklima, tako da Hyosung nikako ne bismo preporučili početnicima. Položaj sjedenja na GT-u 650 najizduženiji je u grupi, a čudi i odabir upravljača koji je prilično širok, ali i zatvoren, tako da kod vozača izaziva neobičan osjećaj dok se ne navikne na njega. Jednom prilikom nas je neugodno iznenadio i kada smo uspjeli krenuti s napola otklopljenim bočnim osloncem. Naime, senzor koji prekida strujni krug očito reagira samo ako je bočni oslonac potpuno otklopljen, tako da valja pripaziti na to prilikom kretanja. Ako ćemo Hyosungu tražiti dobre strane, izdvojili bismo kočnice, koje doduše nisu ni blizu Ducatijevim, ali su



Ovi ekonomični nakedi idealni su i za grad i za povremeni duži izlet



gotovo izjednačene s Yamahinima, a znatno uvjerljivije od Suzukijevih.

Koliko para, toliko glazbe? Pa ne baš

I tako smo se približili i kraju našega testa, što znači da je vrijeme i da proglasimo pobjednika. No, kao što to obično biva, to ni u ovom slučaju nije nimalo lak zadatak. Prije svega treba odrediti što točno želimo od motocikla, pa tek onda donijeti sud o tome koji nam je od ovoga probranog društva najbolji.

Ukoliko imamo imalo sportskih ambicija, naš izbor je kristalno jasan: Ducati je broj jedan i nitko mu ne dolazi ni blizu. Iako mu agregat nije najsnažniji, nedostatak snage i više nego dobro nadoknađuje svojom daleko najmanjom izmjernom težinom od svega 188 kilograma, a kočnice i ovjes su mu superiorni u svakom pogledu. Tu je i ona neizbježna karizma koja se uvijek veže uz sve Ducatijeve motocikle i koju ostali testirani motocikli nikada neće dostići, ma koliko se trudili. No, pedigree ovog motocikla dolazi s doista papreno visokom cijenom, koja će, nažalost, mnoge potencijalne kupce odbiti već na početku. Usprkos tome, kao i činjenici da je u gradu prilično naporan za

vožnju, zbog faktora zabave koji je u stanju pružiti na otvorenoj cesti smatramo da je Ducati Monster 696 ipak najbolji motocikl na ovom našem testu i stoga mu dodjeljujemo prvo mjesto.

Drugo mjesto pripada Yamahi, iako bi se po nekim svojim osobinama mogla bez previše naše grilnje savjesti naći i na samom vrhu pobjedničkog postolja. Oduševila nas je svojom uglađenošću i iskoristivošću u svim uvjetima vožnje. Iako ni u jednom segmentu nije najbolji motocikl, u svemu je vrlo dobra i kao takva je idealan motocikl za početnike. Ducatiju diše za vrat na otvorenoj cesti, dok u gradu spremno prati Gladiusa i jedina zamjerka koju će joj uputiti iskusni vozači željni malo uzbuđenja je to da je XJ6 zapravo previše miran motocikl, gotovo dosadan u svojem ravnomjernom razvijanju snage. I za kraj valja reći da je s cijenom od 52.900 kn Yamaha definitivno best buy i nudi najbolji omjer uložena i dobivenoga.

Tu tvrdnju nikako ne bismo mogli iznijeti za Suzuki Gladiusa, koji se sa svojih 59.490 kn pomalo odmakao od pristupačne Yamahe i polako kao da se približava Ducati Monsteru. Iako oduševljava svojim moćnim agregatom, činjenica je da nije previše svestran, što će reći da se izvrsno snalazi

na gradskim ulicama, gdje se zbog svojih gabarita probija kroz automobile kao bicikl, ali na otvorenoj cesti mu nedostaje čvrstina da bi se ravnopravno nosio s Ducatijem i Yamahom. Mali nedostatak su mu i kočnice koje nisu na razini konkurencije.

Hyosung GT 650 nije baš u skladu s podnaslovom ovog odlomka, budući da za njega baš vrijedi poslovice 'Koliko para, toliko glazbe'. S 42.650 kn uvjerljivo je najjeftiniji, ali tu svoju cijenu u potpunosti opravdava i likom i djelom. Završna obrada nije mu na razini konkurencije, među kojom djeluje čak i pomalo neugledno i zastarjelo, a taj dojam potvrđuje i svojim voznim osobinama. Ipak, kada se sve zbroidi, razlike među ovim motociklima i nisu tako velike da bi Hyosungov zaostatak za njima bio prevelik, tako da će upravo cijena neko me možda biti jezičac na vagi koji će prevagnuti u korist GT-a 650.

A možete i zanemariti ovaj naš poredak i odabrati motocikl isključivo prema vlastitim potrebama. Tako će se sportaši u vama najbolje osjećati na Ducatiju, putnici će svoje kilometre najbezbržinije raditi na Yamahi, gradski jurišnici uživati će na Suzukiju, a oni tanjega džepa bit će svjesni da za taj novac ne mogu previše prigovarati Hyosungu. ■

KRIVULJE SNAGE I OSTALA MJERENJA



Moto servis Motori Grigić po tko zna koji put nam je posluzio za mjerenje snage. Više informacija potražite na njihov broj telefona 01/6221-678



Vaga je pokazala da je Ducati uvjerljivo najlakši, dok bi Hyosung hitno morao na dijelu ako želi uhvatiti korak s ostalima

Različito slični

Mjerenje krivulje snage na ovim motociklima obavili smo, kao i mnogo puta do sada, u servisu Motori Grigić, a mjerni stroj uglavnom je potvrdio ono što smo i očekivali da ćemo dobiti od naših testnih motocikala, iako nam je otkrio i pokoje iznenađenje. Tako se pokazalo da Yamaha XJ6 svoju snagu razvija na visokih 10.600 okr/min, što je bilo i za očekivati s obzirom na njezin redni četverocilindrični agregat, no priznajemo da nismo očekivali da će sa svojih 80,9 KS biti najjači motocikl na testu. Njezina krivulja snage je iznimno pravilna, bez ikakvih rupa ili skokova, ali

isto tako opažamo da je motocikl na srednjim okretajima, gdje je to i najbitnije, znatno slabiji od dvoecilindrične konkurencije. Isto vrijedi i za krivulju okretnog momenta, koja je najslabija od svih testiranih motocikala i iznosi 6,2 kgm pri visokih 8.700 okr/min, što je vrijednost na kojoj gotovo svi ostali motocikli razvijaju svoju maksimalnu snagu. Sljedeći po maksimalnoj snazi je Suzuki Gladius, sa svojih 79 KS neznatno slabiji od Yamahe, ali Suzuki svoju snagu razvija na 8.900 okr/min, što je čak 1.700 okretaja manje od Yamahinog četverocilindričnog agregata, a i kroz cijelo svoje radno područje

njegova je krivulja uvjerljivija i punija. Suzukijev okretni moment iznosi 6,7 kgm pri 7.900 okr/min, s vrlo ravnomjernom krivuljom.

Ducati jeva nas je krivulja snage malo neugodno iznenadila svojom nepravilnošću. Puna je rupa i skokova, ali se pokazala kao najsnažnija u radnom području između nekih 5,5 i 6,5 tisuća okretaja. To Ducatiju na cesti daje malu prednost i stvara lažni osjećaj da je snažniji nego što jest, budući da se u vožnji zavojitom cestom okretaji najčešće zadržavaju upravo na tom području. Nakon 6.500 okr/min Ducatijeva krivulja opet malo posustaje

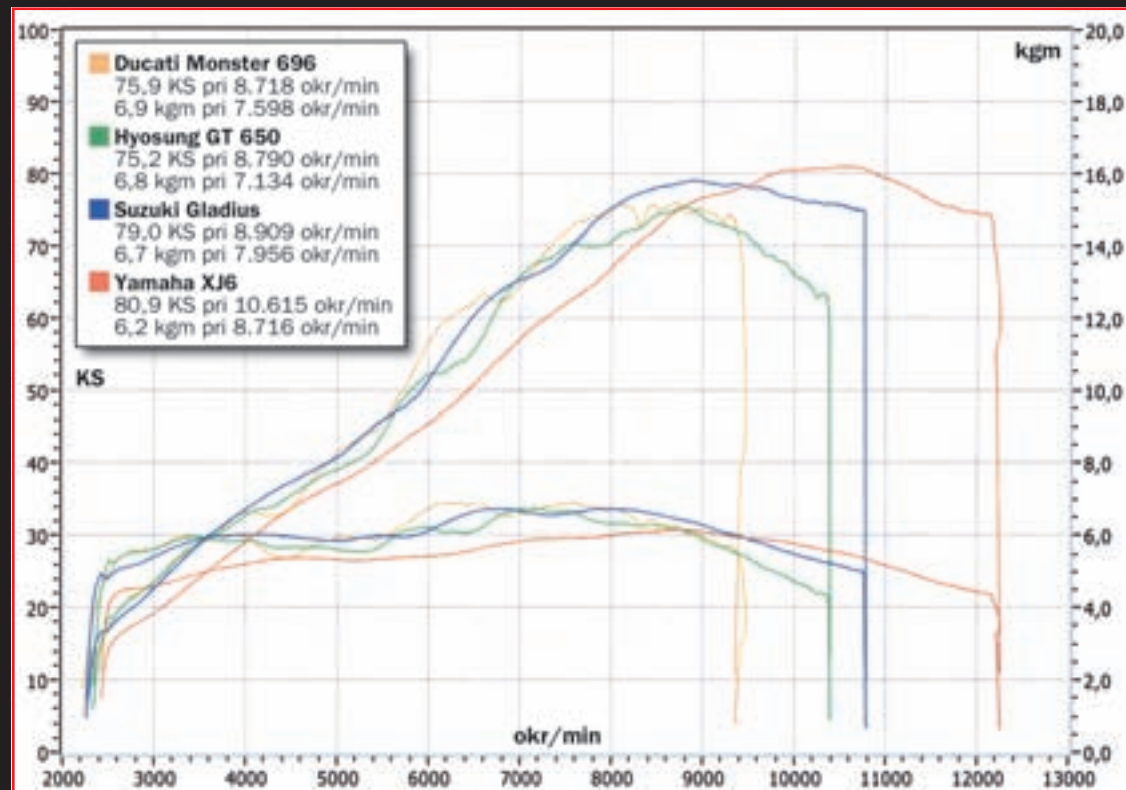
pred Suzukijevom, a na jedan kratki trenutak čak i pred Hyosungovom, da bi zatim opet izronila i zabilježila maksimalnih 75,9 KS pri 8.700 okr/min. Okretni moment od 6,9 kgm pri 7.600 okr/min najjači je na testu.

Hyosung uglavnom kaska za svima osim za Yamahom, ali od nje dosta ranije odustaje od borbe, uspjevši zabilježiti tek 75,2 KS pri 8.800 okr/min, što ga smješta na posljednje mjesto, iako je zapravo po maksimalnoj snazi - ali i okretnom momentu od 6,8 kgm pri 7.100 okr/min - vrlo blizak Monsteru.





No maksimalna snaga ne znači ništa ako su vaši protivnici lakši, a Hyosungu smo izmjerili težinu od čak 212 kilograma, od čega su 102 kilograma na prednjem, a 110 na stražnjem kotaču, što Koreanca čini uvjerljivo najtežim motociklom na testu. U praksi to znači da uz pogrešno proračunat završni prijenos, koji je velikim dijelom zaslužan za malu konačnu brzinu od 186 km/h, Hyosung nema što tražiti u ovoj za njega prejakoj konkurenciji. Uza sve to, GT 650 je i poprilično žedan motocikl, koji će na sto kilometara vožnje popiti 7,7 litara goriva, a to je pak 2,1 litre više nego njegov najbliži konkurent i pobratim po agregatu, Suzuki Gladius.

S druge strane skale nalazi se Ducati Monster, težak rekordno niskih 188 kilograma, koji su usto vrlo pravilno raspoređeni sa po 94 kilograma na prednjem i stražnjem kotaču. Ovakav raspored težine doprinosi Monsterovim uzornim voznim osobinama, a mala ukupna težina omogućava mu da nadoknadi mali nedostatak snage te postigne i najveću izmjerenu brzinu na testu od 195 km/h, a usto je i njegova potrošnja uzorno niskih 5 litara goriva na prijedjenih sto kilometara.

Gladiusu smo izmjerili najveću težinu od 204 kilograma, od čega ih je 98 smješteno na prednjem, a 106 na stražnjem kotaču. Po maksimalnoj brzini Suzuki tijesno odnosi drugo mjesto sa 193 km/h, a potrošnja mu je 5,6 l/100 km u granicama ostalih testiranih motocikala, iako je ovdje Yamaha nešto štedljivija sa svojih 5,2 l/100 km. XJ6 je tek za jedan kilometar sporiji od Gladiusa, što znači da može potegnuti do 192 km/h. Možda je za tu malu razliku zaslužna i činjenica da je Yamaha sa svojih 208 kg nešto teža od Gladiusa, no za njezinu usklađeniju ciklistiku mala zasluga vjerojatno pripada boljem rasporedu težine s ravnomjerno raspoređenih 104 kilograma na prednjem i stražnjem kotaču. ■



IZMJERENI PODACI	Ducati Monster 696	Hyosung 650 GT	Suzuki Gladius	Yamaha XJ6
Maks. brzina - (na instrumentima)	195 (211) km/h	186 (201) km/h	193 (212) km/h	192 (204) km/h
Potrošnja	5 l/100 km	7,7 l/100 km	5,6 l/100 km	5,2 l/100 km
Ukupna težina	188 kg	212 kg	204 kg	208 kg
Raspodjela težine naprijed / natrag	94 / 94 kg	102 / 110 kg	98 / 106 kg	104 / 104 kg
Maks. snaga na koljenastom vratilu	75,9 KS - 8.700 okr/min	75,2 KS - 8.800 okr/min	79 KS - 8.900 okr/min	80,9 KS - 10.600 okr/min
Maks. okretni moment	6,9 kgm - 7.600 okr/min	6,8 kgm - 7.100 okr/min	6,7 kgm - 7.900 okr/min	6,2 kgm - 8.716 okr/min

				
	Ducati Monster 696	Hyosung GT 650	Suzuki Gladius	Yamaha XJ6
MOTOR I PRIJENOS				
Tip agregata	L2 pod 90°	V2	V2	4 cilindra, redni
Promjer x hod (mm)	88 x 57,2	81,5 x 62	81 x 62,6	65,5 x 44,5
Zapremina (ccm)	696	647	645	600
Kompresija	10,7:1	11,6:1	11,5:1	12,2:1
Tip razvoda	Desmodromika i 2 ventila po cilindru	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	zrakom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Max. snaga <small>KS (kW)-o./min.</small>	80 (58,8) - 9.000	80 (59,07) - 9.250	72 KS (52) - 9.000	78 (57) - 10.000
Max. okr. mom <small>Nm (kgm) -o./min.</small>	69 (7,0) - 7.750	67 (6,8) - 7.250	64 Nm pri 7.200 okr/min	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
CIKLISTIKA				
Okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični
Predtrag	n. d.	n. d.	106 mm	103,5 mm
Kut upravljača	32°	n. d.	25°	26°
Prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm	upside-down vilica, podesiv povrat	klasična vilica s cijevima ø 41 mm, podesiv povrat	klasična vilica promjera 41 mm
Hod prednjeg kotača	120 mm	120 mm	120 mm	130 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, podesivo predopterećenje i povrat, aluminijska vilica	monoamortizer, podesivo predopterećenje, čelična vilica	monoamortizer, podesivo predopterećenje, aluminijska vilica	monoamortizer, podesivo predopterećenje, čelična vilica
Hod stražnjeg kotača	148 mm	n. d.	130 mm	130 mm
Prednji kočioni sustav	dva diska promjera 320 mm i radialna klijesta sa 4 klijesta	dvostruki disk ø 300 mm i radialna klijesta sa 4 klijesta	dvostruki disk promjera 290 mm i klijesta s 2 klijesta	dvostruki disk promjera 298 mm i klijesta sa 2 klijesta
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 245 mm i klijesta s 2 klijesta	disk promjera 230 mm i klijesta s 1 klijesticem	disk promjera 240 mm i klijesta s 1 klijesticem	disk promjera 245 mm i 1 klijestic
Guma prednja	120/60-17	120/60-17	120/70-17	120/70-17
Guma stražnja	160/60-17	160/60-17	160/60-17	160/60-17
DIMENZIJE				
Međuosovinski razmak	1.450 mm	1.435 mm	1.445 mm	1.440 mm
Duljina	2.100 mm	2.060 mm	2.130 mm	2.120 mm
Širina	n.d.	655 mm	760 mm	770 mm
Visina	1.129	1.125 mm	1.090 mm	1.085 mm
Visina sjedala	770 mm	810 mm	785 mm	785 mm
Spremnik goriva	15 l	17 l	14,5 l	17,3 l
Težina - suha	161 kg	203 kg	n. d.	n.d.
Težina - sa svim tekućinama	n. d.	n.d.	202 kg	205 kg
CIJENA	69.900 kn	42.650 kn	59.490 kn	52.900 kn

Svi su motocikli, osim Hyosunga, izuzetno štedljivi, tako da posjete benzinskim crpkama s njima neće biti česta pojava

