

APRILIA TUONO / BMW K1200S / DUCATI MONSTER S2R /

U S P O R E D N I T E S T
[6xNAKED
1000]



Bikini party

PIŠE:
BORIS
METIKOŠ

FOTO:
ŽELJKO
PUŠČENIK

Motocikli su kao i žene, prvo nas očaraju svojim atraktivnim oblinama i zanosnim seksipilom, da bi tek onda otkrile što skrivaju ispod kože i kakvog su karaktera. I za motocikle vrijedi da su odjeveni lijepi, ali ogoljeni su svakako privlačniji. Kako bismo saznali što sve možemo očekivati od oskudno odjevenih jurilica koje se ne srame pokazati svoje tijelo, na testu smo okupili najbolje i najžešće od prestižne golotinje germanskog, latino i istočnjačkog porijekla



Lj

eto. O Bože, hvala ti na ljetu! Toplo i lijepo vrijeme i dugi dani samo su neki od atributa koji krase najomiljenije godišnje doba svih bikera. Ali i svi će ostali pripadnici muškog spola priznati da im ovo godišnje doba donosi slatke probleme. Naše ljepše polovice sa sebe odbacuju suvišnu odjeću i našim pogledima izlažu svoje izazovne obline s kojih je, htjeli mi to priznati ili ne, vrlo teško skinuti pogled. Crnke, plavuše i brinete, vitke, snažne, male i velike, sve one u vrućim daniма zrače nekim posebnim seksipilom zbog kojeg je svaki ljetni dan novi izazov pun pozitivne neizvjesnosti. O Bože, još jednom ti hvala na ljetu!

Protagonisti našeg usporednog testa nemaju se namjeru odjenuti niti zimi. Svi su oskudno odjeveni i ne boje se pokazati svoje zanosne obline. Atletske su grade, atraktivni i upečatljivi, a svaki od njih zrači specifičnim šarmom. Bez obzira s

kojim se od testiranih motocikala upustite u avantuру, svaki od njih pružit će vam nezaboravan provod prepun adrenalina, koji će vam se duboko urezati u pamćenje.

Obzirom na svoju građu naši "ogoljeni" modeli gotovo u cijelosti pripadaju sportskoj populaciji, utreniranoj i napetoj do zadnjeg mišića, koja se jednako dobro snalazi na sportskim borilištima i na modnim pistama. Ipak, nije sve u vanjskom izgledu, ima nešto i u unutarnjoj ljepoti i osobnosti koja će nekog privući, a drugog možda i neće. Sve smo ih detaljno provjerili, kako bismo vam dali potpuni uvid u sve njihove mane i vrline.

Ocjenjivanje po fazama

Zbog naglašeno sportske orijentacije predstavljenih foto modela borbu za titulu "Miss fitness" organizirali smo na natjecateljskom auto-moto poligonu "Mobilkrog" u Cerkiju, u susjednoj

Sloveniji, nakon čega je uslijedio i večernji izlazak na regionalnim cestama, ocjena publike, kao i ona za ukupni dojam. Ovako velik i zahtjevan izbor, koji bi u bližoj budućnosti nekom mogao poslužiti kao osnovna smjernica za odabir višegodišnjeg moto partnera, ozbiljna je stvar s kojom se ne treba igrati. Kako bi ocjene i ukupni poredak bili što objektivniji, оформili smo višečlanu internacionalnu komisiju, u kojoj su se uz test vozače Moto Pulse našli i naši slovenski kolege iz časopisa Avto Magazin.

Svim natjecateljima je osiguran isti tretman. Kako su nas do mjesta obraćuna pratili prevrtljivi vremenski uvjeti, svi modeli su još jednom morali proći tretman ponovnog šminkanja, popravljanja make-upa kao i doradu frizure. Nakon što smo ih oprali, uglancali, zategnuli bore i osvježili, krenuli smo u prvu rundu ocjenjivanja prirodne ljepote, stasa i dizajna "krpica" koje nose na sebi.



U borbu smo uvrstili gotovo sve motociklističke nacije. Nijemac i Japanac napadaju s četiri cilindra, dok su se Talijani i Austrijanac odlučili za racionalnija dva

Dizajn je ovdje često presudan

Već je početak pokazao da izbor neće biti lak jer svaki od natjecatelja u jednakoj mjeri privlači poglede zahvaljujući svojim unikatnim estetskim rješenjima, maštovitim detaljima ili pak svojoj specifičnoj gradi. Isto tako, obzirom da svaki kandidat potječe s drugačijeg geografskog područja, predstavljeni modeli aludiraju i na sasvim

različita stajališta koja u njihovim sredinama opisuje pojam ljepote, jer ljepota je subjektivan dojam, a ukusi su različiti i o njima se ne može raspravljati.

Dominacija racing komponenti

Za Apriliju Tuono 1000 R možemo reći da je pravi latino tip: zavodljiva je i uvijek spremna

za provod bilo koje vrste. U društvu voli dominirati, a svaki izlazak pretvara u nezaboravno iskustvo koje se iz sekunde u sekundu pretvara u jedan oblik teško izlječive ovisnosti. Doslovno je nabijena pozitivnom energijom. Tuono se može pohvaliti i izrazito sportskim genetskim nasljedjem, obzirom da je nastala izravno na osnovi superbike modela RSV Mille, s kojeg preuzima gotovo sva tehnička i konstrukcijska rješenja. Ne voli totalni nudizam poput ostalih natjecatelja i spada među sramežljivije, koji svoje attribute skrivaju od tudi pogleda. Ovo se prvenstveno odnosi na plastične oplate i spojlere postavljene uokolo pogonskog agregata kojima je Tuono opremljen, kako bi nauštrb estetskog dojma osigurao što bolja aerodinamična svojstva. Teško je na njemu ne primijeniti atraktivne elemente kao što su neobična stražnja vilica naglašeno natjecateljskog, "banana" tipa, široki aluminijski okvir nepravilnog oblika, ultralagane O.Z. eloksirane kotače unikatnog dizajna, te agresivni prednji Brembo kočioni sustav s radijalnim prihvatom kočionih kliješta. Tu su još i visoko podignuti zašiljeni

Aprilijin naked je bio i ostao zabavan motocikl, koji se jednako dobro snalazi na natjecateljskoj stazi kao i na zavojitim cestama



Bez obzira na usmjerenje i koncepciju, svi testirani motocikli se podjednako dobro snalaze u svakodnevnoj upotrebi na cesti, iako su projektirani po sasvim razlicitim smjernicama, kako bi zadovoljili vozače potpuno razlicitih afiniteta



Yamaha se agresivac u primjeni ističe vrlo nervoznim agregatom, brutalnim razvijanjem snage i eksplozivnom ciklistikom



stražnji kraj i široki upravljač promjenjivog presjeka, koji svojim oblikom asocira na one terenskih motocikla.

Kontroverzna estetika

BMW K 1200 R zasigurno pripada grupi dizajnerski neobičnih ostvarenja koja su u zadnje vrijeme osvanula na svjetskom tržištu i on će vam se, kao i kod neobičnih ljepotica, ili svidjeti na "prvu", ili će vam biti izrazito antipatičan. To je zasluga BMW-ovog dizajnerskog tima i njihovih kontroverznih estetskih rješenja. BMW je na nas ostavio pozitivan dojam svojim originalnim lini-

jama sprijeda, kao i neobičnim svjetlima, koja poput prave "namiguše" koketiraju sa svakim tko na njih baci i najmanji pogled. Moćno, ali elegantno djeluje i Duolever prednja vilica, koja vidljivo isturena prema naprijed djeluje poput proizvoda neke izvanzemaljske tehnologije. Posebno su nam se svidjeli lijepi i vrlo pregledni instrumenti koji sadrže sve informacije, uključujući i onu o trenutno odabranom stupnju prijenosa. Ostatak ovog avangardnog motocikla je vizualno možda nešto manje privlačan, ali je svejedno upečatljiv. Tu prvenstveno mislimo na elemente kao što su gotovo do savršenstva profilira-

no sjedalo, masivni ispušni top, te stop svjetlo u stilu zaštitnog znaka "Rolling Stonesa", ili još bolje rečeno "Prljavog kazališta" - isplaženi jezik. To su samo neki od modnih detalja čija je zadaća izdignuti ovaj motocikl iz sivila jednoličnosti i pružiti mu maksimalnu dozu originalnosti koja će ga odvojiti od konkurenциje. Konstrukcijski gledano, najjači serijski naked nije ništa drugo negoli ogoljena verzija sport-tourera i najjačeg BMW-ovog predstavnika K 1200 S, od kojeg je naslijedio snažan pogonski agregat, eksplozivne performanse, ali i masivne vanjske dimenzije i dugi međuosovinski razmak.

lako pripadaju istoj klasi, testirani maksi nakedi se ipak razlikuju u mnogočemu, počevši od stila, konstrukcijskih rješenja okvira i pogonskih agregata, sve do njihove namjene





Na benzinskoj se postaji još jednom pokazalo da su motocikli pogonjeni dvocilindričnim agregatima veći "pijanci" od onih koje pokreću četverocilindraši

Vječno mlad

Za razliku od prva dva natjecatelja, koji se zaklinju u napredak i modernizaciju, drugi predstavnik koji dolazi s Apeninskog poluotoka i dalje ostaje vjeran bezvremenoj klasičnoj ljepoti. Riječ je o Ducatijevom uratku pod nazivom Monster S2R 1000. Kad bi spomenuti Monster predstavljao žensku osobu, sigurno je da bi za nju vrijedio komentar "stara koka - dobra juha". U stvari, bez obzira na godine koje nosi na ledima ona je još uvijek jednako privlačna i poželjna kao i prije gotovo desetljeće i pol. Jednostavno, vrijeme kao da prolazi pokraj nje i ne ostavlja ni najmanji trag na njenom licu.

Naravno, sigurno ne bi bilo moguće ravnopravno konkurirati današnjoj mlađeži bez određenih kura uljepšavanja. Ducatiju su problem vječne mladosti riješili uz puno manje truda. U stvari, dovoljno je bilo dovesti malo maštovitijeg stilista i standardni je Monster 1000 dobio novi imidž i novu injekciju eliksira života. Tako je klasična stražnja vilica ustupila mjesto puno atraktivnijoj jednostrukoj od ekstrudiranog aluminija, standardni su kotači zamjenjeni naglašeno sportskim elementima s pet krakova, a ugrađen je i visoko pozicionirani dvostruki ispušni sustav postavljen s desne strane, koji je osim nove doze šarma i ekskluzivnosti zaslužan i za mogućnost

ostvarivanja većeg nagiba u zavoju. Kvalitetnije izvedbe su i svи elementi ovjesa, kočioni sustav, kao i obrada pojedinih detalja. Izmijenjena je i kompletna ergonomija motocikla, zahvaljujući ugradnjui novog upravljača naglašeno sportske orientacije i drugačije pozicioniranim osloncima za noge. Točku na "i" estetskom dojmu stavljuju i modni detalji kao što su mala vjetrobranska maska te karakteristična "crta", zaštitni znak svih modela S2R.

Ekstreman i agresivan

Ako smo Ducatija smjelo usporedili s "dobro držećom" gospodrom, KTM-ova uzdanica je poput



Široki upravljač olakšava kontrolu nad motociklom. Dinamička joj je ravnoteža izvrsna, a upravljanje intuitivno, no bez obzira na izrazito sportsku geometriju, više voli otvoreni zavoje

BMW-ov naked se najbolje nalazi na brzim i otvorenim dionicama, koje prolazi vrlo sigurno i u kojima do punog izražaja dolaze njegov kvalitetan ustroj i velika snaga



ultra moderne austrijske srednjoškolke. Otkačen odjevnji stil, pomalo ekstreman i agresivan, u skladu je s ludom mladošću. Zbog suviše futurističkog dizajna ili preoskudne odjeće možda se u KTM-ov model nećete zaljubiti na prvi pogled, ali njegov uprečatljiv oblik nećete lako zaboraviti. Prednje svjetlo u sebi stapa dva reflektora i potpuno je nepravilnog oblika, dvostrukе ispušne cijevi pozicionirane ispod sjedala iznimno su kratke, a vanjske oplate izvedene su off-road stilu neuobičajenom za ovu klasu. Sve su to elementi koji ovaj austrijski streetfighter čine prepoznatljivim i unikatnim među tisuću drugih motocikala. Čak su i njegove boje originalne. Metalik narančasta ukazuje na to da je riječ o natjecateljskom proizvodu, dok kontrastna mat crna boja ostavlja dojam ekskluzivnosti. Neobično je riješen i široki Renthal upravljač promjenjive deblijine, koji se ugrađuje i na terenske motocikle, kao i stražnji sustav ogibljenja, koji okvir motocikla i stražnju oscilirajuću vilicu spaja bez progresivnog polužja, što je rješenje koje KTM koristi i na svojim cross i enduro modelima.

Sve u svemu, tirolska ljepotica ne osvaja trenutno, već postupno, nakon što promatrač postane

svjestan njene vižljaste građe, zanosnog hoda, ali i buntovnog karaktera koji doslovno zrači iz njene svake pore. Isto tako, ovo je "komad" kojem je teško staviti "soli na rep" jer ona život živi punim plućima i teško se umara, iako obožava brzi tempo, akciju i cjelodnevne partye. Na testiranom Superduku 990 jedini element koji odskaciće od serijske opreme bio je ispušni sustav tvrtke Akrapovič. Sve ostalo je isto kao i na drugim LC8 agregatima: dva cilindra u V rasporedu s kutom od 75 stupnjeva među njima, četiri ventila po cilindru, dvije bregaste osovine u glavi pogonjene kombinacijom lanaca i upčanika, hlađenje tekućinom i elektronski sustav napajanja gorivom s dvostrukim leptirastim tijelima.

Dobar posao u Italiji

Kao još jedan predstavnik mediteranskog stila dolazi nam i Moto Guzzi Griso 1100, koji se u svojoj koncepciji podjednako oslanja na klasična i na izvjesna moderna rješenja. S jedne strane je pričično konzervativan, a s druge potpuno neobičan i unikatan. Dizajneri su na ovom modelu napravili zaista odličan posao. Naime, Griso 1100 je toliko

neobičan i upečatljiv, da će ga lako raspoznati i oni koji se ne razumiju baš previše u motocikle. Još zanimljivije je da ljepota ovog motocikla dolazi iz njegove jednostavnosti, obzirom da su mu vanjske oplate svedene gotovo na minimum, a najdominantniji element motocikla je sâm agregat. Sve se skladno "vrati" oko njega. Uočljive karakteristike ovog modela su i masivni ispušni sustav i lijepi ispušne cijevi. Nema sumnje da su upravo elementi ispušnog sustava prvo što će netko primijetiti na ovom motociklu. Vizualni dojam koji je time ostvaren zasigurno je vrijedan pažnje, jer se odlikuje izrazitom osobnošću i ne može se svesti na neke izlizane šablone koje se na tržištu već godinama neizmijenjene pojavljuju u svom izvornom obliku.

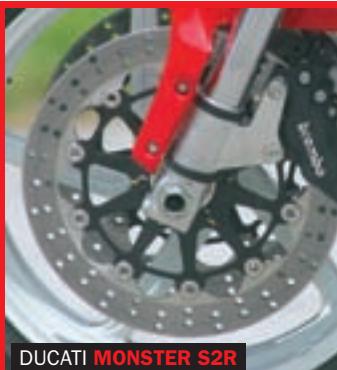
Moto Guzzi se i u pogledu svoje sportske aktivnosti i sportskih potencijala u potpunosti razlikuje od svojih suparnika. Naime, iako se sportom bavi od najranije mладости svjestan je svojih mogućnosti i činjenice da gubi dah. To je zasluga obiteljskog nasljeda, a očituje se u vidljivo jačoj konstrukciji. Sportom se zato bavi iz ljubavi i zbog zdravlja, a ne zbog ambicija. No, bez obzira na amaterski pristup, rezultati su više nego zado-



APRILIA TUONO



BMW K1200S



DUCATI MONSTER S2R



KTM SUPER DUKE

Tuono je odličan sportski motocikl koji vam je to draži što ga brže vozite. Naglašeno sportska genetika zaslužna je za besprijekornu stabilnost i za osjećaj čvrstoće i kompaktnosti



voljavajući. Kao prvo, poznati poprečno postavljeni zrakom hlađeni dvociндраš s cilindrima pod kutom od 90 stupnjeva detaljno je moderniziran, a u odnosu na nekadašnje aggregate mnogo je kompaktniji i kraći, zahvaljujući novom smještaju alternatora. Isto tako, olakšani su klipovi, klipnjače i još neki dijelovi, čime su smanjene vibracije i poboljšana razmjena topline. Modernizirano je i napajanje goriva putem sustava elektronskog ubrizgavanja koji upravlja dvostrukim paljenjem svakog cilindra, kao i kompletan ciklistika koja je udomila mnoštvo vrlo rafiniranih elemenata koje u svom proizvodnom programu koristi i Aprilija.

Najmanje plastika, obilje šarma

Kao i ostatak društva, i Yamaha FZ1 pogledu otkriva sve svoje atribute. U skladu s time upotreba vanjskih oplata svedena je na najmanju moguću mjeru: sastoji se tek od prednjeg blatobrana, pokrova prednjeg dijela spremnika goriva, spremnika goriva i po dimenzijama skromno izvedenih oplata, koje završavaju visoko podignutim stražnjim krajem. Na taj je način osiguran nesmetani

pogled na crno obojan pogonski agregat i elegantni aluminijski okvir. Ukupni dojam upotpunjuje stražnja vilica, koja svojom izvedbom asocira na rješenja današnjih superbike modela. Iako je FZ1 skladna kompozicija, ono što nam stvarno bode oči je neobična izvedba ispušnog sustava, koji ne možemo uvrstiti ni u klasična, niti u najmoderne ultrakratka sportska rješenja.

KOĆNICE

Usuglašena tehnika

- Kako bi se što kvalitetnije mogle kontrolirati impresivne performanse i eksplozivne vozne osobine opisanih maksa nakeda naglašeno sportskog usmjerenja, svi motocikli su opremljeni i vrlo snažnim kočionim sustavom. Bez obzira

o kojem se modelu radilo, prednjim krajem motocikala dominiraju dvostruki diskovi dimenzija 320 mm, na koje djeluju kočione čeljusti sa četiri klipiće. Interesantna je i činjenica da su sve motociklističke marke svoje povjerenje u pogledu kočnica poklonile istom proizvodaču, tvrtki Brembo. Svojim rješenjima od konkurenčije odskaču jedino BMW i Aprilija, iako se i oni u potpunosti pridržavaju dimenzija i tipova navedenih komponenti. Naime, za razliku od ostalih modela koji se odlikuju prihvatom kočionih klješta klasičnog tipa, Tuono 1000 R je

Snaga klade valja

Toliko različit pristup konstruiranju motocikala osjeća se i u vožnji, no koliko god bili različiti, svaki od njih pruža svoje užitke i ostavlja drugačiji dojam.

FZ1 u sebi skriva neslućene količine energije i teško ju je dovesti do njenih krajnjih granica. U dobroj je formi i uvijek spremna za zjestoku akciju,

opremljen puno modernijim rješenjem s prihvatom radikalnog tipa. K 1200 R se možda ne odlikuje tako atraktivnim rješenjem ali zato jedini nudi i elektronsku pomoć prilikom kočenja, ABS.

I dok su sprjeda stvari više-manje vrlo slične, na stražnjem se kraju nude puno raznolikije dimenzije kočionog diska i tipovi kočionih čeljusti. Tako se BMW straga oslanja na disk promjera 265 mm i njemu pridajući kočiona klješta sa dva klipiće. Yamahu zaustavlja disk promjera 245 mm i jednoklipna čeljust, Super Dukea 990 straga usporava disk promjera 220 mm i čeljust sa jednim

kočionim klipom, dok Aprilija također koristi disk promjera 220 mm, ali u kombinaciji s nešto snažnijim kočionim klještim s dva klipiće. Ducati s diskom dimenzija 245 mm više nalikuje Yamahi, s tom razlikom da mu kočiona čeljust posjeduje još jedan dodatni klipiće, a najimpresivniji stražnji disk od 282 mm, na koji djeluju kočiona klješta s dva klipiće, ugrađuje se na Moto Guzzi Griso.

Stražnja kočnica na naked modelima nije toliko bez značenja kao na supersportskim modelima, jer se ovdje ipak sjedi uspravno, pa dio težine pri kočenju ostaje na stražnjoj osovini.



MOTO GUZZI GRISO



YAMAHA FZ1



APRILIA TUONO



BMW K1200S



DUCATI MONSTER S2R



MOTO GUZZI GRISO



YAMAHA FZ1



a 150 KS i 10,6 kgm jasno govore o njenom eksplozivnom i brutalnom karakteru. U stvari, sve ovisi o tome s koliko poštovanja se odnosite prema njoj. Ako ste nježni, FZ1 će biti podatna i umiljata poput male mačke, no, okrenete li ploču i upotrijebite silu, dobit ćete projektil kojeg ćete teško ukrrotiti. Vjerujte nam, ne pretjerujemo, jer u trenucima bijesa Yamaha se u potpunosti otima kontroli i postaje rastrošna i brutalna. Takve

izljeve snage mogu kontrolirati samo prekaljeni i iskusni gladijatori.

Danak udobnosti

Iako se Tuono svrstava među nakede, riječ je o pravom Superbielu koji se u odnosu na sportski model odlikuje minimaliziranim vjetrobranskim oplatama i visoko postavljenim upravljačem. To je ekstremno sportski motocikl bez kompromisa, koji se na natjecateljskoj stazi snalazi kao riba u vodi. Ne treba previše isticati da se radi o motociklu namijenjenom posebnom soju ljubitelja vožnje na dva kotača, kojima je nesputana zabava puno važnija od udobnosti ili uglađenosti. To ne

Ducati Monster je uljepšan jednostrukom stražnjom vilicom, dok su BMW K 1200 R i Moto Guzzi Griso uz to opremljeni i kardanskim prijenosom. Za razliku od njih, Aprilia Tuono i Yamaha se straga oslanjaju na rješenja preuzeta sa sportskih motocikala, dok KTM svojim stražnjim ovjesom bez progresivnog polužja podsjeća na off-road motocikle iste marke



znači da Aprilija nije nimalo udobna. Tvrdi ovjes uzima svoj danak, ali položaj vozača je svejedno dovoljno udoban da bez većih prigovora dojurite do prve zavojite dionice na kojoj ćete moći iskoristiti sve prave vrijednosti ovog motocikla. Zahvaljujući svojoj sportskoj genetici, pogonski je agregat više nego zadovoljavajuće snažan za ovu klasu motocikala, a usto snažno vuče u gotovo svim režimima.

Sve blagodati koje nudi V2 agregat ne bi se mogle iskoristiti na pravi način da nemaju kvalitetnu podršku ostatka motocikla. Sportski tvrdo podešen ovjes i spretan položaj vozača čine ovaj motocikl kao stvorenim za brzu jurnjavu zavojima, bez obzira da li se nalazite na nekoj od magistrala ili na natjecateljskoj stazi. Motocikl se lagano prebacuje i uvijek spremno pada u nagib u skladu sa najboljim manirama svoje "odjevene" sestre Mille, pružajući pritom odličnu zabavu i zavidnu stabilnost na kojoj bi joj mogli pozavidijeti i poneki

deklarirani sportski motocikli. Štoviše, nakon što se naviknete na ravan upravljač, zaboravit ćete da se nalazite na nakedu i prepusti ćete se svim užicima koje vam pruža odlična ciklistika. Ukratko, Tuono je vrlo brz i stabilan prilikom promjene pravca kretanja, precizan i konstantan na ulasku u zavoj, te siguran na izlasku.

Slično vrijedi i za kočnice, kojima je teško naći prigovor i koje stavljuju "točku na i" dinamičkim svojstvima ovog motocikla. Sve u svemu, iako pripada porodici nakeda, Tuono je odličan sportski motocikl koji vam je utoliko draži, što ga brže vozite. Spadate li u grupu bikera kojima je i "aktivna" udobnost jedan od presudnih faktora prilikom odabira motocikla, morate voditi računa i o manama. Nekom će možda zasmetati nešto tvrda spojka koja zna živcirati prilikom učestalijih stani-kreni operacija u gradskoj gužvi, visoko postavljeni oslonci koji zamaraju na dužim relacijama, ili za ovu klasu ekstremno tvrd stražnji amortizer koji kao od šale razbijja dugogodišnje naslage kamenca. Prema tome, ako ste se pobornik mirnog i lagodnog života onda ovo definitivno nije motocikl za vas, ali ako vas još uvijek "pere" mладalački duh i želja za akcijom, morate biti spremni i na poneki kompromis.

Gole performanse

I dok Aprilija svojim nakedom gotovo u potpunosti ostaje vjerna svojoj nazujoj obitelji, K 1200 R nas zato malo čime podsjeća na svoje bavarske korijene. Nekonvencionalnog je i futurističkog dizajna, napredne mehanike i ekstremnih performansi, a u odnosu na konkureniju pomalo zbujuje masivnim dimenzijama. S druge strane, sa svoje 163 KS BMW-ov model ujedno predstavlja i vrh ponude u klasi serijskih maxi naked motocikala. I dok u mjestu ostavlja dojam natprosječno velikog, dugačkog i širokog vozila, u vožnji se ovaj njemački roadster odlikuje zavidnim voznim osobinama, a osjećaj veličine i predimensioniranosti nestaju već s prvim metrima vožnje. Zasluga je to niskog težišta, proporcionalne izbalansiranosti vozila, ali i dobro odmjerенog položaja vozača. Naime, upravljač nekonvencionalnog dizajna odlično je postavljen i vrlo širok, pa djeluje nadmoćno i daje osjećaj velike sigurnosti, dok je udobno sjedalo profilirano tako da vozač pozicionira naglašeno prema naprijed. Tu su i oslonci za noge, koji su postavljeni dovoljno nisko da budu udobni, a ujedno dovoljno visoko da ne dolaze prebrzo u kontakt s podlogom. Kompletну ergonomiju možemo opisati kao idealan kompromis između izuzetne udobnosti i lagano napadačkog položaja. No, veliki međuosovinski razmak i težina od 220 kg ipak se ne mogu sakriti, tako da mu okretnost



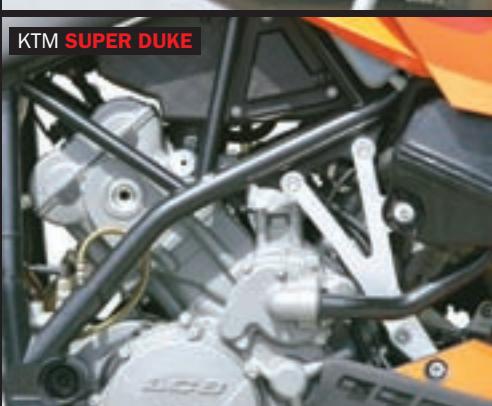
APRILIA TUONO



BMW K1200S



DUCATI MONSTER S2R



KTM SUPER DUKE



MOTO GUZZI GRISO



Zbog neadekvatne koncepcije, upečatljive vrijednosti međuosovinskog razmaka i naglašene težine Griso se ne odlikuje munjevitim reakcijama, a najbolje od sebe ipak daje u umjerenoj i opuštajućoj vožnji

AGREGATI

Performanse, tradicija ili svakodnevna primjenjivost

● Unikatni i individualni po svojim osobinama, dizajnu i usmjerenju, testirani se motocikli razlikuju i po različitim konstrukcijama agregata. Tako su oni koji ma su iskoristivost i doživljaj u vožnji u prvom planu vjerni dvocilindrašima, za razliku od četveroci-lindričnih modela koji naglašavaju svoje sportsko usmjere-

nje i maksimalne performanse. Podjela je podjednako interesantna ako u obzir uzmem i kontinent s kojeg dolazi pojedini proizvođač motocikala. Europska se konkurenčija i po tom izboru mahom odlučuje za V-2 konstrukciju, bez obzira radi li se o uzdužnom ili poprečnom stilu postavljanja cilindara, za razliku od Japanaca

kojima četiri redno postavljena cilindra od pamтивјекa slove za "zlatno" pravilo. Jedina crna ovca u ovoj priči je BMW i njegov ultramoderni motor s četiri cilindra postavljena naglašeno prema naprijed. Osim toga, BMW-ov agregat se odlikuje i najvećom snagom od 163 KS pri 10.250 okr/min, kao i najvećom zapreminom od 1.157 ccm.

Maksimalnom snagom od 150 KS pri 11.000 okr/min impresionira i Yamahin predstavnik FZ1, koji se oslanja na provjereni, ali pomalo "zauzdani" agregat preuzet s maksimalkog modela R1. Istu filozofiju primjenjuje i Aprilija Tuono R, koja agregat preuzima s najnovije

generacije svog superbike modela RSV 1000 R. V-2 konstrukcija s cilindrima postavljenim pod kutom od 60 stupnjeva, hlađenje tekućinom, napajanje gorivom putem sustava elektronskog ubrizgavanja i dvije bregaste osovine u glavi za ovog proizvođača je već odavno postala svakodnevница. No, za razliku od bazičnog maksi sportaša, maksi naked iz Noale iz identične zapreminе od 997,62 ccm istiskuje nešto manju snagu od 133 KS pri 9.500 okr/min uz okretni moment od 10,2 kgm pri 8.750 okr/min.

KTM-ova filozofija slijedi sasvim drugačiji razvojni put. Kao što znamo, tekućinom hlađeni V-2 pogonski



YAMAHA FZ1



Iako klasične konstrukcije, S2R 1000 je na natjecateljskoj stazi izuzetno upravljiv i agilan. Prilikom agresivnije primjene Ducatijev naked je ograničen mekano podešenim stražnjim amortizerom i umjerenim performansama

agregat Super Dukea s cilindrima postavljenim pod kutom od 75 stupnjeva nije izведен iz sportskog, nego iz off-road modela ove austrijske kuće, kojem je zapremina sa 942 ccm povećana na 999 ccm, a ukupna snaga je za ovu cestovnu varijantu narasla na 120 KS koje su dostupne na 9.000 okr/min. Nova vrijednost snage i namjena drugačijeg usmjerjenja uvjetovale su i povećanje vrijednosti okretnog momenta, koja za Super Duke 990 iznosi 9,9 kgm pri 7.000 okr/min.

Za razliku od opisane konkurenčije koja preferira modernu tehnologiju i sportske performanse, Ducati i Moto Guzzi sa svojim motorima u potpunosti ostaju vjerni tradicionalnim talijanskim vrijednostima kao što su zračno hlađenje, jedna bre-

gasta osovina i dva ventila po cilindru. Zajednička im je i koncepcija pogonskih agregata sa cilindrima postavljenim pod kutom od 90 stupnjeva, s tom razlikom da su kod Ducatija postavljeni uzdužno, a kod Moto Guzzija poprečno. Ovakav klasičan pristup u potpunosti slijede i ukupne performanse motocikala, koje su osjetno manje nego kod modela ultra moderne izvedbe. Iz zapremine od 992 ccm Ducatijev naked tako razvija relativno skromnih (u odnosu na konkurenčiju) 95 KS i okretni moment od 9,4 kgm, koji je dostupan već na 6.000 okr/min, dok Moto Guzzijev "macho" križanac Griso iz moćnih 1.064 ccm razvija svega 88 KS i osjetno manjih 9,0 kgm pri 6.400 okr/min.

nije jača strana. Isto bi se moglo zaključiti i prilikom savladavanja oštih i kratkih zavoja, iako prilikom navedenih manevara motocikl prolazi zavoj brže i fluidnije od očekivanog. U tim uvjetima K 1200 R pomalo zbunjuje vozača svojim reakcijama, jer je u početnom dijelu izvođenja radnje dosta trom, ali potom munjevitо pada u zavoj. Za to je potrebno privikavanje. BMW daje najbolje od sebe na otvorenijim i brzim dionicama, koje prolazi vrlo sigurno, i u kojima do punog izražaja dolaze njegov kvalitetan ustroj i velika snaga motocikla. Bavarski naked je u pogledu ubrzanja, međuubrzanja i maksimalne brzine barem korak ispred svojih konkurenata. Pravi je dragster koji uvijek tečno i snažno ubrzava, bez obzira u kojem

se stupnju prijenosa nalazio. Zbog velike snage i okretnog momenta stražnja guma ponekad zna proklizati na lošoj podlozi, što nije opasno, već daje posebnu draž vožnji ovog "autobusa" zaista impresivnih performansi i osobina.

Osim svojim performansama BMW plijeni pažnju i praktičnim rješenjima kao što je elektronski sustav podešavanja ovjesa, ESA, kod kojeg se preko tipke na upravljaču trenutačno mijenjaju parametri tvrdoće svih elemenata ovjesa. Kako većina vozača nije pretjerano vična podešavanju ovjesa prema osobnim željama ili uvjetima vožnje, ovaj djelić napredne tehnologije će zasigurno mnogima biti od velike pomoći. Moramo priznati da se i nama svidjelo ovo čudo elektronike, koje osim

Dok u mjestu ostavlja dojam natprosječno velikog, dugačkog i širokog vozila, K1200 R se u vožnji odlikuje dobrim voznim osobinama. Osjećaj veličine i predimenzioniranosti nestaje već pri prvim metrima vožnje



Brutalna i uvijek spremna na
žestoku akciju, Yamaha FZ1
najzornije očrtava smjernice
modernih maksi nakeda
ultra sportske orijentacije



ekskluzivnošću oduševljava i svojom funkcionalnošću i praktičnošću. Uz to štedi vrijeme, a i ruke vozača uvijek ostaju čiste.

Treba pohvaliti i odličnu zaštitu od vjetra, koja je bolja i od nekih opremljenih oplatama. Upravo zbog te dobre zaštite od vjetra, svojih velikih dimenzija i nemale težine, BMW odlično skriva

stvarnu brzinu, pa vozač nerijetko može dovesti u neugodnu situaciju.

Nisu nas se pretjerano dojmile kočnice opremljene ABS-om. Dovoljno su snažne, ali se aktiviraju preko servo uređaja. Zbog toga se teško doziraju i dosta su tvrde, pogotovo na početku hoda ručice, što smanjuje osjećaj. Sustav za zaustavljanje ne

radi kad je motor ugašen, pa morate dobro paziti gdje ćete u tom slučaju manevrirati ovim motociklom, jer uzbrdice i nizbrdice mogu izazvati velike probleme.

Klasika nikad ne izlazi iz mode

Za razliku od BMW-ovog jurističnika koji je u svim parametrima doslovno otisao u krajnosti, a njegovi tvorci su dotakli sasvim novu sferu pri konstruiranju modernog nakeda, Ducati svojim modelom i dalje ostaje vjeran tradicionalnim rješenjima ne odstupajući bitnije od svoje klasične koncepcije. Zrakom hladeni V-Twin s dva ventila po cilindru, sustav razvoda desmodromikom i rešetkasta konstrukcija zaštitni su znak koji u trajno naslijede dobiva i model S2R 1000. Niti iz vozačeve perspektive ništa se nije bitno promijenilo, osim što je zbog drugačije profiliranog upravljača gornji dio tijela više pognut prema naprijed, pa je opterećenje više na rukama. Tu su i osonci za noge neznatno podignuti u odnosu na standardni model, a sve zajedno daje naslutiti da S2R ima naglašeno "sportski" položaj. Ali niti konkurenca se ne može baš pohvaliti nekom pretjerano udobnom ergonomijom. Naravno, iznimke poput BMW-a uvijek postoje, ali gledajući u cjelini, svi modeli ipak više njeguju moderan i napadački "štih" nego udobnost. Pogledamo li položaj vozača, vidjet ćemo da je on u najčvršćoj vezi s prošlošću, baš kao i kompletan karizma Ducatija. Naime, vozač i dalje sjedi duboko u motociklu, što u kombinaciji s dugim spremnikom goriva i nisko postavljenim širokim upravljačem ostavlja dojam natjecateljskog motocikla iz '60-tih i '70-tih godina. Nije to ništa loše, jer opisani položaj ne utječe bitno na kvalitetu voznih osobina, a u cijelosti zadržava klasični šarm motocikla. I Aprilia ima spremnik goriva slične dužine, no zbog puno više postavljenog upravljača potpuno drugačijeg profili-

Monster S2R 1000
oduševljava u uvjetima
svakodnevne primjene, kada
do izražaja dolaze njegova
okretnost, okretni moment i
fluidno oslobađanje snage



KTM je nevjerojatno agilan motocikl kojim je pravo zadovoljstvo loviti krvine, bez obzira radi li se o brzim ili kratkim zavojima. Spretan položaj vozača i široki upravljač olakšavaju kontrolu nad motociklom, ali i osiguravaju ležerno i intuitivno upravljanje

>>>

gućuje veće nagibe, a zahvaljujući karakteristikama već opjevane konstrukcije okvira od čeličnih cijevi, vrlo je krut i stabilan na pravcima. Ipak, po krajnjim voznim osobinama ne može se mjeriti s KTM-om ili Aprilijom, no, i ovo će u potpunosti zadovoljiti sve vozače koji natjecateljsku stazu posjećuju prvenstveno zbog užitka, a ne rezultata. Prilikom agresivnije primjene vozač će neugodno iznenaditi mehani stražnji ovjes, koji u zavoju ostavlja dojam kao da se motocikl konstantno namješta, kao i vrlo grubo podešeni ublaživač trzaja stražnjeg kotača. Testirani model se u vožnji ponašao kao da i nije bio opremljen revolucionarnom APTC spojkom, obzirom da je prilikom svake žeće promjene

stupnja prijenosa na niže poskakivao stražnjim krajem poput razigranog ždrebeta. U uvjetima sportske primjene malo su nas razočarale i ukupne performanse motocikla, jer 95 KS u kombinaciji sa 94,1 Nm ipak se ne može mjeriti s puno nabildanjom konkurenjom. Zahvaljujući V-2 konstrukciji motora, motoci-

Kralj okretnosti

Na natjecateljskoj stazi S2R se pokazao kao vrlo uravnotežen i dobro izbalansiran motocikl, što se i očekivalo od jednog Ducatijevog proizvoda koji ima genetsko nasljede preuzeto s nekadašnjih natjecateljskih bolida. Agilan je i upravljiv u zavojima, novi ispušni sustav omo-

la, sportski visoko postavljenog sjedala i naglašeno podignutih oslonaca za noge osjećaj u sjedalu je potpuno drugačiji. Ono što će u vožnji više smetati od samog položaja vozača su dosta kratki oslonci za noge, na koje se može osloniti samo unutarnji dio stopala. Zato treba biti na oprezu, da ne 'pobrusite' donove.

Dok Ducati i Moto Guzzi njeguju tradicionalne vrijednosti, preostala četvorka predvođena BMW-om K 1200 R svojim dizajnom i tehničkim rješenjima nameću nove trendove u klasi maksi naked motocikala





Aprilia Tuono 1000 R može se pohvaliti i izrazito sportskim genetskim nasljedjem, obzirom da je nastala izravno na osnovi superbike modela RSV Mille, s kojeg preuzima gotovo sva tehnička i konstrukcijska rješenja



APRILIA TUONO

Zrakom hlađeni V-Twin s dva ventila po cilindru, sustav razvoda desmodromikom i rešetkasta konstrukcija zaštitni su znak koji u trajno naslijede dobita i model S2R 1000. Ipak, odredene preinake su bile neophodne kako bi i ova generacija Monstera, barem po pitanju osobnosti, mogla kvalitetno konkurirati današnjim puno modernijim vozilima



DUCATI MONSTER S2R

Neobičan i unikatan predstavnik mediteranskog stila koji doslovno osvaja svojim osebujnim stilom, dok su mu sportske ambicije tek u drugom planu. Svojom neobičnom konceptcijom i još čudnijim položajem vozača, Griso 1100 je zapeo na pola puta između customa i maksi nakeda



MOTO GUZZI GRISO

Najjači serijski naked nije ništa drugo negoli ogoljena verzija sport-tourera i najjačeg BMW-ovog predstavnika K 1200 S, od kojeg je naslijedio snažan pogonski agregat, eksplozivne performanse, ali i masivne vanjske dimenzije i dugi međuosovinski razmak



BMW K1200S

Moderan, agresivan i ekstrem, KTM 990 Super Duke nikoga neće ostaviti ravnodušnim, kako dizajnom, tako i u performansama i ciklističkim osobinama. U skladu s tradicijom tvrtke, mnoga rješenja i ugradeni elementi kojima se ističe ovaj austrijski streetfighter dolaze iz off-road segmenta



KTM SUPER DUKE

lako se gotovo ni jedan od testiranih modela ne odlikuje značajnjom vjetrobranskom zaštitom, na FZ1 je ova osobina ispod svih kriterija



YAMAHA FZ1



oplate od specijalne plastike otporne na vanjska oštećenja asociraju na elemente koji su neizostavna stavka svakog pravog cross i enduro modela. Instrumenti su skromnih dimenzija kao kod enduro proizvoda, široki Renthalov upravljač također potječe iz off-road obitelji, dok mu ime dolazi iz slavne porodice KTM-ovih funbikova. Sve u sve му, već i letimičan pogled na ovaj motocikl pokazuje da nije riječ o običnom motociklu, nego o ekstremnom nakedu, koji osim naglašeno sportske orijentacije ima i karakter zaigranog djeteta. Obzirom da smo se već nekoliko puta družili sa KTM-ovim streetfighterom i uspoređivali ga s raznoraznim konkurentima, u sklopu ovog testa možemo samo još jednom potvrditi sve osobine kojim nas je Super Duke i ovaj put oduševio. Kao prvo, KTM je nevjerojatno agilan motocikl s kojim je pravo zadovoljstvo loviti krivine. Pri tome je potpuno svejedno jesu li zavoji brzi ili kratki. Motocikl u zavoje ulazi munjevito, baš kao i Monster. Zbog svoje nevjerovatne agilnosti i dobre upravljivosti je toliko zabavan da će vas već nakon probne vožnje morati silom odvajati od njega. Vragolastom karakteru pridonose i spretan položaj vozača i široki upravljač, koji maksimalno olakšavaju kontrolu nad motociklom i u svakoj situaciji osiguravaju ležerno i intuitivno upravljanje. Doduše, zbog obilja okretnosti i upravljivosti motocikl na brzim dionicama ponekad zna malo prodrmati prednji kraj, no to se može lako anulirati minimalnim korekcijama na ovjesu. Kočnice su upravo onakve kakve biste poželjeli na motociklu sportske orijentacije: snažne i žestoke, a za njihovo maksimalno djelovanje dovoljan je samo jedan prst na poluzi kočnice.

Da ne govorimo o "računu bez krčmara", spomenut ćemo i agregat, koji - iako ne spada u red najsnažnijih - uvek spremno reagira i fluidno razvija snagu, a nema niti neodlučnog kolebanja



KTM SUPER DUKE - lako ne spada u red najsnajnijih na testu, pogonski agregat Super Dukea uvijek spremno reagira i odlučno prenosi konjske snage na podlogu

DUCATI MONSTER S2R - Jednostruka stražnja vilica, visoko podignuti ispušni topovi, agresivnije profilirani upravljač i podignuti oslonci za noge samo su neki od elemenata koji bi trebali istaknuti sportsko usmjerenje ovog talijanskog klasičara. Rijetko koj motocikl s našeg testa uz Monstera može reći kako će i za 10 godina biti mlad

BMW K1200R - Visok stupanj udobnosti i gotovo do savršenstva projektirana ergonomija čine vožnju sigurnom i udobnom. U pogledu ubrzanja, međuubrzanja i maksimalne brzine bavarski je naked barem korak ispred svojih konkurenata. Pravi je dragster koji uvijek tečno i snažno ubrzava, bez obzira u kojem se stupnju prijenosa nalazio

OKVIRI

Čvrst kostur za vitak stas i brzi gas

Primjenjena rješenja koncepcije okvira, ali i cijelokupne ciklistike sasvim su u skladu s izgledom samog motocikla. Tako Moto Guzzi savršeno pristaje čelični cjevasti okvir, dok je Ducati opremljen sebi svojstvenim rešetkastim okvirom, jednako kao i austrijski KTM. S obzirom

na to da je nastala kao izravni derivat modela RSV 1000, Aprilia Tuono ima dvogredni aluminijski okvir, a tom se rješenju od ove godine pridonio i Yamahin FZ 1. Pravu avanguardu predstavlja BMW K 1200 R, na čiji se dvogredni aluminijski okvir nadovezuju Duolever i Paralever

sustavi prednjeg i stražnjeg ovjesa, koji ga, barem u ovoj konkurenciji, svrstavaju u red najoriginalnijih motocikala. Njegovi konkurenti na ovom testu imaju puno klasičnije rješenje ovjesa, koji se sastoji od prednje upside-down vilice i različitih rješenja stražnjih ovješenja. Ducati i Moto Guzzi se

straga tako oslanjaju na jednostruki krak vilice, dok su Yamaha i Aprilija u potpunosti vjerne čvrstim i masivnim rješenjima preuzetim sa sportskih motocikala. Za razliku od njih, KTM svojim stražnjim ovjesom bez progresivnog polužja maksimalno naglašava svoje off-road koriđene.

pri odgovoru na ručicu gasa. Motor tako lako prenosi konjske snage i juri cestom, da ga je gotovo grijeh obuzdavati. Dodamo li ovome činjenici da je naš testni primjerak bio opremljen i Akrapovičevim ispušnim sustavom, koji je svoj doprinos dao i zvučnom kulisom, nepotrebno je govoriti da je Super Duke 990 bilo gotovo nemoguće naći značajniju manu. Naravno, kako ni on ne može biti bezgrešan, spomenut ćemo tek ponekad dosadne vibracije koje se pri visokim okretajima javljaju na osloncima za noge, nedostatnu zaštitu od vjetra i dosadnu žaruljicu rezerve goriva, koja se svojom narančastom bojom voli pretjerano eksponirati bez obzira ima li za to potrebe ili ne.

Položaj je na KTM-u izведен izrazito napadački, no smještaj nije neudoban jer ergonomija motocikla ne zamara niti nakon duže vožnje. Naime, zahvaljujući dosta uskom, ali dobro podstavljenom sjedalu, poviše pozicionirani oslonci za noge nisu ni previšoki, niti pretjerano pomaknuti prema unatrag kao na ekstremno sportskim motociklima, a ipak vozač u sjedalu ima osjećaj agresivnog položaja.

Šarmom protiv fatalnih performansi

I dok KTM djeluje poput Ecstasyja, Moto Guzzi ima svojstvo apaurina. Svojom neobičnom koncepcijom i još čudnijim položajem vozača, Griso 1100 je zapeo na pola puta između customa i maksi nakeda. O naglašeno sportskim karakteristikama ovde nema govora, a i po pitanju maksimalne snage ovaj model debelo zaostaje za ovdje predstavljenom konkurencijom, zbog čega ga je teško usporedivati. Moto Guzzi bi mnogo pravednijeg protivnika našao u nekoj od sportskih varijanti Harley Davidsona ili u Yamahi MT-01, nego u vozilima ovako eksplozivnog karaktera. No, što je, tu je: Grisu smo uzeli mjeru. Na ovom čudnovatom motociklu čudan je i položaj vozača, koji se



FZ1 se u zavoju spušta vrlo brzo i precizno, a jedina zamjerka ide na račun preširoko postavljenih oslonaca za noge koji prerano dolaze u kontakt s podlogom

ne pridržava gotovo nikakvih suvremenih okvira određenih ergonomijom. Sjedalo je dobro podstavljen, ali je preširoko, pa ograničava slobodu i brzinu kretanja vozača motociklom. Zbog velike širine niži vozači borit će se i s otežanim oslanjanjem nogu na podlogu, iako visina sjedala iznosi relativno niskih 790 mm. S druge strane, upravljač je izuzetno širok i nizak, a ruke su zbog spremnika goriva jako ispružene. Noge su dosta zgrčene, dok je težiste vozača postavljeno naglašeno prema naprijed. Zanimljivo, ali nepraktično, pogotovo ako ste ljubitelj vožnje na dužim relacijama. Iako mnoga od spomenutih rješenja nemaju adekvatna uporista u primjenjivosti, moramo priznati da Griso doslovno oduševljava svojim posebnim i dosad neviđenim šarmom.

Sukladno neobičnoj konцепцији Moto Guzzi zbujuje i svojim voznim osobinama. Naime, u zavojima je solidan bez obzira na svoje "macho" dimenzije i ostvaruje zavidan nagib kakvog se ne bi posramili niti sportski orijentirani modeli. Ne namješta se previše, a čak nam se učinilo da ga je zbog širokog upravljača lako usmjeriti. Zadanu putanju prati kao po tračnicama, ali samo pod uvjetom da se gas drži pod nadzorom, obzirom da reakcija kardanskog prijenosa može blago destabilizirati motocikl u nagibu. No, ne brinite, zahvaljujući C.A.R.C. sustavu koji poništava efekt podizanja kardana karakteristično poskakivanje koje se javlja prilikom dodavanja i otpuštanja gasa, odnosno promjena brzina, na ovom je modelu svedeno gotovo na minimum. Čak smo i mi na natjecateljskoj stazi nakon prvih par zavoja potpuno zabavili o kakvom se prijenosu radi i maksimalno se posvetili uživanju u vožnji.

Ipak, međuosovinski razmak od 1.554 mm, za 29 mm dulji od MT-01, i suha težina od 227 kg pokazuju nam da se Griso 1100 ne odlikuje munjevitim reakcijama i da preferira nešto duže zavoje i oblije putanje. Najbolje od sebe daje u umjerenoj sportskoj vožnji i definitivno ne spada u

Položaj vozača na KTM-u je izведен izrazito napadački, no smještaj nije neudoban jer ergonomija motocikla ne zamara niti nakon duže vožnje



red motocikala koji vas stalno tjeraju da ispitujete njegove krajnje mogućnosti, kao što je to slučaj kod Tuona ili KTM-a. Umjesto forsiranja i traženja limita najbolje se opustiti i uživati u karizmatičnom "pulsiranju" fluidnog motora koji linearno razvija snagu već od najnižih okretaja. Ako ni zbog čega drugog, onda zbog neadekvatne konceptcije koja je izvan okvira ove klase, ali i zbog kočionog

sustava koji se mahom odlikuje provjerjenim komponentama, ostavlja dojam najnesportskijeg u klasi. Osim toga, od testne šestorke prvi počne strugati osloncima za noge o asfalt.

Neobuzdani agresivac

Kao što se već iz izgleda može naslutiti, Yamaha je pravi agresivac. Agresivna i sportski tvrda ciklis-

Bez obzira na svoje "macho" dimenzije, Griso je u zavojima solidan i ostvaruje zavidan nagib





tika uparena je s agresivnim položajem vozača i odgovarajućim pogonskim agregatom preuzetim sa suberbike modela R1, koji se odlikuje tek neznatno smirenijim karakterom. Za razliku od Tuona, koji je tehnički praktički nepromijenjen Mille i kojem su samo skinute oplate i dodan ravan upravljač, FZ1 je u odnosu na R1 posve drugačiji motocikl.

Bez obzira na to, snage mu ne manjka, a neki bi rekli da je ima i previše, jer 150 KS upregnutih u okvir naked motocikla nije šala. FZ1 juri poput vjetra nudeći svom vlasniku impresivne performanse ubrzanja i maksimalne brzine. Već vam prvi okret ručice gasa sugerira da je ovo motocikl za vozače koji će se znati nositi s brutalnim razvijanjem snage i ponekad nervoznim agregatom.

Kako ne bi sve ostalo na snažnom agregatu, trebalo se pobrinuti da i ostatak motocikla kvalitetno poprati sve mogućnosti pogonske grupe. Kočnice su stoga vrlo dobre, jednakoj kao i sportski podešena ciklistika, koja solidno ispunjava sve zadaće. Za razliku od ciklistike, serijske gume su malo "prepitome" za naked ovoga kalibra, tako da mogu doći u krizu prilikom snažnijeg otvaranja

Kako bi maksimalno naglasila svoje ekstremno sportsko usmjerenje, Yamaha zanemaruje osobine kao što je udobnost



- KONAČNI POREDAK**
1. **KTM Super Duke**
 2. **APRILIA Tuono**
 3. **YAMAHA FZ1**
 4. **DUCATI Monster S2R**
 5. **BMW K1200R**
 6. **MOTO GUZZI Griso**



gasa dok je motocikl još u nagibu. Postavljanje motocikla u nagib ne predstavlja nikakav problem i ta se radnja izvodi doista munjevitno i bez zadrške. Postavljen u nagib, motocikl na vozača prenosi osjećaj stabilnosti, a ozbiljnija zamjerkra ide samo na račun preširoko postavljenih oslonaca za noge koji prerano dodiruju asfalt, no s tim će se problemom više susretati oni koji će ovaj motocikl voziti na natjecateljskoj stazi u vrijeme Motohappeninga. U tim je uvjetima motocikl iznimno brz i zabavan, a posebno impresionira silina kojom "guta" ravnice između dva zavoja. Što duže vozite na stazi, postajete svjesniji da je to jedino mjesto na kojem možete barem približno iskoristiti sve potencijale ovog motocikla, bez da pritom nosite glavu u torbi.

Ono što se mnogima neće svidjeti su čak i za jedan naked snažni udari vjetra, koji će vam stvarati velike probleme ukoliko želite održavati visoke prosjeke. Smireniji vozači će mu zamjeriti i nedostatak udobnosti. Ako ga usporedimo s izravnom dvocilindričnom konkurenčiom, moramo spomenuti kako FZ1 ima manje snage na nižim okretajima, a mnogo više na višim. Stoga nije toliko zabavan u ležernoj vožnji, ali kad ga pojurite do visokih okretaja, dobro se držite za upravljač.

Presuda

Sve što je lijepo kratko traje, pa je i naš "Bikini Party" završio i prije nego što smo shvatili da je počeo. Najteži dio ovog testa bio je odabratи pobjednika i redoslijed sudionika, jer svatko od nas preferira druge kvalitete idealnog partnera. Neki su bolji pod pritiskom, dok su drugi mirniji i pouzdaniiji, ali vas zato nikada neće ostaviti na cijedilu. Neki se vole više eksponirati, drugi manje, i dok neki ne mogu zamisliti život bez zabave, drugi uživaju u smirenom tempu. Sve u svemu, "koliko ljudi toliko čudi".

Budući da smo u redakciji redom još uvijek mlađi, ili se bar takvima smatramo, i osjećamo neutraž-

ivu "glad" za adrenalinom, stvorili smo ovisnost koju možemo liječiti samo uz prikladnu terapiju u kojoj je propisano druženje s motociklima "nabrušenog" karaktera poput KTM-a Super Duke 990, Aprilie Tuono 1000 ili Yamahe FZ1. No, ako vam je na prvom mjestu udobnost i obaranje rekorda na autocestama, BMW K 1200 R će vam sjesti "k'o budali šamar". Ako pak više preferirate

stil i osobnost koja se od jednog bikera i očekuje, tad će vaši favoriti definitivno biti Moto Guzzi Griso 1100 i Ducati S2R 1000. Koliko sve to košta u našoj priči i nije od presudne važnosti, jer nijedno od predstavljenih vozila ne spada u kategoriju jeftinih. I onako smo odavno shvatili da se motocikli ne kupuju glavom, već srcem, a u tom slučaju cijena nije odlučujući faktor. ■

Na ovom čudnovatom motociklu čudan je i položaj vozača: Griso se ne pridržava gotovo nikakvih suvremenih okvira za projektiranje ergonomije





	Aprilia Tuono	BMW K1200 R	Ducati S2R 1000	KTM 990 Superduke	Moto Guzzi Griso	Yamaha FZ1
MOTOR						
tip agregata	2 cilindra, V-pod kutem 60°	4 cilindra, redni	2 cilindra, V-pod kutem 90°	2 cilindra, V-pod kutem 75°	2 cilindra, V-pod kutem 90°	4 cilindra, redni
promjer x hod (mm)	97 x 67,5	79 x 59	94 x 71,5	101 x 62,4	92 x 80	77 x 53,6
zapremina	997,62	1.157 ccm	992	999 ccm	1.064	998 ccm
kompresija	11,8:1	13:1	10:1	11,5:1	9,8:1	11,5:1
br. ventila	4	4	2	4	2	4
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	jedna bregasta osovina u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	jedna bregasta osovina u glavi	dvije bregaste osovine u glavi
hlađenje	tekućinom	tekućinom	zračno	tekućinom	zračno	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga	133 KS pri 9.500 okr/min	163 KS pri 10.250 okr/min	95 KS pri 8.000 okr/min	120 KS pri 9.000 okr/min	88 KS pri 7.600 okr/min	150 KS pri 11.000 okr/min
max. okretni moment	102 Nm pri 8.750 okr/min	127 Nm pri 8.250 okr/min	94,1 Nm pri 6.000 okr/min	100 Nm pri 7.000 okr/min	89 Nm pri 6.400 okr/min	106 Nm pri 8.000 okr/min
spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	suga sa hidrauličnom kontrolom	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6	6
završni prijenos	lanac	kardan	lanac	lanac	kardan	lanac
CIKLISTIKA						
okvir	aluminijski	aluminijski	čelične cijevi	čelične cijevi	čelične cijevi	aluminijski
predtrag	103,7 mm	101 mm	-	103 mm	108 mm	109 mm
kut upravljača	25	29	24	23,5	26	25
prednji ovjes	upside-down promjera 43 mm	Duolever ovjes sa centralnim amortiz.	upside-down promjera 43 mm	WP upside-down promjera 48 mm	upside-down promjera 43 mm	upside-down promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	120 mm	115 mm	130 mm	135 mm	120 mm	130 mm
stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	Parelever ovjes, jednostruka alu. vilica, centralni amortizer	jednostruka vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	jednostruka alu. vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
hod stražnjeg ovjesa	133 mm	135 mm	148 mm	160 mm	110 mm	130 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki diskovi promjera 320 mm i radikalne kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića
stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 2 klipića	disk promjera 265 mm i kočiona čeljust s 2 klipića	disk promjera 245 mm i kočiona čeljust s 2 klipića	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 1 klipićem	disk promjera 282 mm i kočiona čeljust s 2 klipića	disk promjera 245 mm i kočiona čeljust s 1 klipićem
guma prednja	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
guma stražnja	190/50 ZR 17	180/50 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	190/50 ZR 17
DIMENZIJE						
međuosov. razmak	1.410 mm	1.580 mm	1.440 mm	1.438 mm	1.554 mm	1.460 mm
duljina	2.025 mm	2.228 mm	2.105 mm	-	2.260 mm	2.140 mm
širina	830 mm	856 mm	-	-	880 mm	770 mm
visina sjedala	810 mm	820 mm	800 mm	855 mm	790 mm	815 mm
spremnik goriva	18 litara	19 litara	14 litara	15 litara	17,2	18 litara
težina (suga)	185 kg	211 kg	178 kg	179 kg	227 kg	194 kg
CIJENA	88.812 kn	123.580 kn	89.900 kn	98.610 kn	91.400 kn	84.775 kn
PREDNOSTI	položaj vozača, kočnice, stabilnost, snaga, naglašeno sportski imid	performanse, udobnost, zaštita od vjetra, stabilnost	osobnost, karizmatičnost, vozne osobine, nagib u zavoju	zabavan karakter, položaj vozača, razvijanje snage, ciklistika, kočnice	neobičan stil, stabilnost, okretni moment na niskim okretajima	snaga, ubrzanje, upravljivost, kočnice
NEDOSTACI	tvrda spojka, previsoko postavljeni oslonci, pretvrd stražnji amortizer	tvrde kočnice, okretnost na mjestu	snaga, preduge brzine, mekan stražnji amortizer, nepraktičan upravljač	potrošnja, vibracije na visokim okretajima	okretnost u mjestu, tvrde kočnice, snaga, položaj vozača	predirektan odgovor na ručicu gasa, potrošnja, nisko postavljeni oslonci za noge