

SUGO - JAPAN: Obrana naslova kralja supersporta nije nimalo laka. Kako bi sportaši rekli: lakše je osvojiti naslov nego li ga obraniti. Motocikl koji je dvostruki pobjednik našeg usporednog testa ima, dakle, pred sobom težak zadatak. Jer napadači se kao osice bruse na referentnu točku u klasi: Yamaha YZF-R6 koja je već više puta zavrijedila taj epitet.

Već sam odabir lokacije prezentacije u Zemlji Izlazećeg Sunca dao je naslutiti kako se spremi pravi uragan, no, Yamaha ovim modelom nije istračavala korak ispred svog vremena, već je ponudila evoluciju postojećeg modela koji je bio itekako uspješan, kako na natjecateljskoj stazi, tako i po prodajnim rezultatima. Već dvije godine za redom R6 je u Europi najprodavaniji supersport 600. Stoga bi radikalni potezi mogli biti previše riskantni.

Kada je Yamaha predstavila YZF-R6 za sezonu 2006., taj je motocikl preko noći postao senzacija. Kombinirajući naprednu tehnologiju s vrlo agresivnim minimalističkim tijelom i natjecateljski orijentiranim agregatom R6 se nametnuo kao prvi izbor slobodnim natjecateljima. Striktno slijedeći to istinsko načelo agresivnog pristupa R6 sada postaje još impresivnija s novim high-tech detaljima, prvi put predstavljenima u svojoj klasi.

Najveće novosti kriju se, jasno, ispod oplata, jer kako smo rekli, dizajn nije revolucija, već samo evolucija postojećeg modela. Počnimo s tehničkim poslasticama:

Visoka tehnologija

YCC-I (Yamaha Chip-Controlled Intake) je skraćenica za varijabilni usis kojeg je Yamaha ove sezone predstavila na R1 i odmah se isto uspješno



visoki napon



Dok sjedate na novu R6, u trenu osjetite da je zadržan potpuno radikalni koncept. Sve je podređeno sirovim performansama.

Kao trnci prolazi kroz vas rastuća euforija dok drsko okrećete ručicu gasa do daske, a zvučna kulisa poput urlika jasno dočarava izvrsne performanse agregata dok se panično držite za "osovinu prednjeg kotača". Upečatljivo i ubojito. Kao da vas je pogodio visoki napon



Za sjest na najpoželjniju novinarsku boju trebali smo upotrijebiti određene zahvate

Posebno upečatljiv je prednji kraj. Vrlo oštra geometrija potpomognuta naglašeno obješenim položajem vozača na prednju osovinu čine ovu R6 jednim od najupravljujivijih motocikala uopće



rješenje samo precrtao na R6. Sustav se sastoji od četiri lagane plastične podizne tube, koje svojim dizanjem neposrednije propuštaju zrak prema usisnim ventilima (vidi sliku), kako bi motor imao više zraka u najvišim okretajima. Spuštene tube čine cijev usisa duljom, optimizirajući smjesu na srednjim okretajima. Stvar u praksi funkcioniра vrlo jednostavno: Na više od 10.000 okr/min

agregata servo motor dobiva signal iz elektronske centrali i podiže tube (ili, bolje rečeno, razdvaja ih) za 25 mm i to za svega 0,3 sekunde, no samo pri maksimalno otvorenom gasu. Tih 25 mm otvora je dovoljno za prolaz vala zraka pod pritiskom pri najvišim okretajima.

Time elektronika uz YCC-T (Yamaha Chip-Controlled Throttle) potpuno precizno upravlja

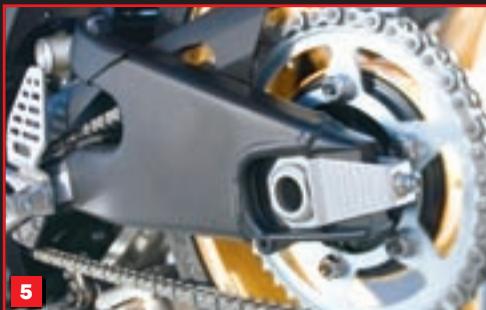
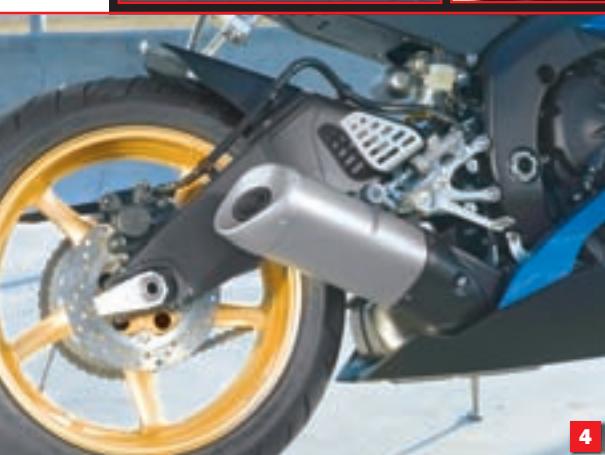
sustavom napajanja smjesom. Ostvareni stupanj kontrole dostignut usisnim sustavom daje poboljšani okretni moment na nižim i srednjim okretnjima, kao i osjećaj snage na višim okretnjima. A upravo snaga na srednjim okretnjima je bila najveća boljka dosadašnjeg modela. Sustav je lagan i relativno kompaktan, ne iziskuje održavanje, a vozač uopće ne primjećuje njegov rad na ručici gasa, osim jasnog vibrirajućeg signala u vozачevim ušima. Nove komponente rezultiraju i novim softverom mape ubrizgavanja, koji sada razlikuje dvije mape: jednu za prve tri brzine, te drugu za 4., 5. i 6. brzinu. Yamaha je ukupno napravila 55 izmjena kako bi povećala performanse. Zadržana je dosadašnja visoka tehnologija poput dvostrukih injektor-a, leptira na usisu, exup-a - koji sada ima kućište od titanija. Dakle, mnoštvo dodatnih uređaja oko samog motora zadaje glavobolju elektronskoj centrali, koja poput nekog generala diktatora svu ovu vojsku naprava mora dovesti u red.

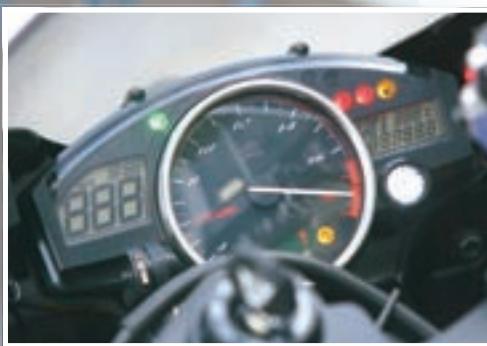
Ono što ovu Yamahu čini posebnom je omjer kompresije koji je porastao sa 12,8:1 na 13,1:1. To je najveći omjer kompresije koju je Yamaha proizvela na nekom serijskom motociklu ikad! Kruna visoko kompresijskih klipova sada ima lagano konveksnu površinu, dok su ultra lagani ventili od titanija sada plosnatiji, te samim time i nešto lakši. Čvršće opruge ventila i širi klin klipa samo su neke od sitnica koje su prošle svoj razvojni put. Revidiran je i međusobni balans hoda opruga ventila, kao i hidraulični napinjač lanca, kako bi se smanjila treninga i buka, u odgovoru na povećane performanse. Novom air-boxu sada je smanjen otpor protoku zraka, dok je spojna cijev ispuha između 2. i 3. cilindra povećana za 30% zbog povratnih plinova.

Rezultat je impresivan: 135 KS pri 14.500 okr/min odgovara više od 200 KS po litri zapremine.

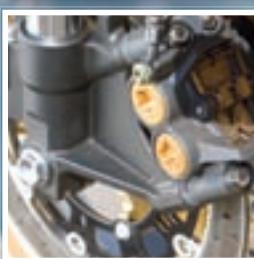


- (1) Lonac ispuha je i dalje sakriven ispod oplata
- (2) Štapovi vilice su izvučeni još 15 mm iznad gornjeg trokuta
- (3) Tanja spojka i jači hidraulični zapinjač lanca razvoda
- (4) Egzotični ispuh prije dvije godine sada već postaje klasični
- (5) Skulptura stražnje vilice





▲ Yamaha R6 nemojte suditi po onome što nudi ispod 8.000 okr./min već po onom iznad



◆ Radikalne kočnice po svim parametrima zadovoljavaju namjenu



Redizajn stražnjeg led svjetla



Pri mjerjenju ubrzanja štopericu bi trebali pomoći i kraći odnosi u mjenjaču, koji sada ima i nešto tanju spojku. Vrlo koristan limitator povratnog momenta na spojci već je standard klase, osim na Hondi, koja tvrdi da taj sklop samo nepotrebno podiže težinu motocikla.

Kako su dizajneri optimizirali performanse agregata, tako su i podigli razinu krutosti okvira.

Naked za utrke. Obratite pažnju na točke upravljač-klin vilice-stražnja osovina koje su sad gotovo u ravnnini

Cilj je bio ponuditi potpuno novu razinu upravljaljivosti. Iako to nismo mogli vizualno detektirati, Yamahini inženjeri tvrde da su znatno popravili čvrstoću između glavčine prednje i klina stražnje vilice. Stražnja vilica je također optimizirana i složena za izradu kombiniranjem nekoliko načina obrade aluminija: kovanje, prešanje i 'špricanje'.

Ono što se vidi kao iz aviona je znatno masivniji donji most prednje vilice, koja sada ima još razmaknutije krakove. Ove izmjene su prvenstveno namijenjene boljem "feedback"-u vozača, ali i čvršćem osjećaju pri snažnom kočenju. Stjenke cijevi tih istih vilica su nešto tanje. Ono što će, vjerujemo, zanimati trkače je da su cijevi prednje vilice duže 10 mm, čime povećavaju raspon propadanja,



Sve što se može zašiljiti
Yamahini dizajneri su
zašiljili. I prije nego li joj
sjednete na leđa vec
pogadate što vas čeka



dok je gornji dio pozicioniran da strši 25 mm iznad gornjeg mosta, povećavajući time mogućnost podešavanja.

Novost je i vrlo lagan stražnji dio okvira ispod sjedala od legure magnezija, koji ima znatno bolji omjer težine i krutosti. Osim što je lakši za 450 g, doprinosi i centralizirajući masa. Kada ga čovjek uzme u ruku, vjerujte, obuzme ga strah pri pomije-

sli da na tom perolakom komadiću moraju sjediti dvije krupne odrasle osobe, ne daj bože pri maksimalnoj brzini, te pritom zajedno odskočiti na nekoj usputnoj neravnini. Ponekad nam dođe da sjedнемo u auto.

Nasuprot tome, ovu uštedu anulirali su diskovi kočnica od 310 mm, kojima je debljina dvostrukih diskova povećana sa 4,5 mm na 5 mm kako bi

**Kočenje duboko na ulasku
u zavoj sa ovako upravlјивim
prednjim krajem je prvaklanski
užetak. Pritom stražnji kraj
ostaje vrlo smiren**

bolje odvodili toplinu prilikom povećane upotrebe. Kočnice su, jasno, radikalne, kako je već ustaljeno u ovoj klasi. Izgled stražnjeg ovjesa je sada poput R1 s novim podešavanjem dvostupanjske prigušnice kompresije.

Nakon ovih grubih podataka, koje možete, ali i ne morate shvatiti, ovo što slijedi zasigurno će vam biti jasno: Položaj vozača je pomaknut 5 mm prema naprijed kod već ionako ekstremno pozicionirane geometrije. To ne znači samo da je upravljač više prema naprijed, već je i 5 mm niži, sa strmijim kutom ručice upravljača. Ovaj podatak vam u realnosti daje bolju kontrolu i osjećaj za prednji kraj. Druga strana medalje je izrazito zamoran položaj ako nemate duge ruke. Na natjecateljskoj stazi to je svakako prednost, dok za iole ozbiljnija putovanja može biti bolno. To samo pokazuje kome je namijenjen ovaj bolid. Prednji kraj opterećuje 52,5% ukupne težine. Tim dizajnera želio je čak povećati opterećenje ukupnog prednjeg kraja samim raspolođenjem težine vozača na njemu. Zasigurno ovakvo rješenje itekako utječe na to da vozač lakše odredi i zadrži zamisljenu liniju kroz zavoj, kao i na mnogo uzbudljiviji osjećaj za upravljačem.

Oštar dizajn

Što se dizajna tiče, YZF-R6 striktno prati pretodni model uz lagani facelift. Prednja maska je još zašiljenija i malo niže postavljena. Cijeli niz detalja, kao da su grubo odrezani i ostavljaju dojam snažne kreature. Oslanjajući se na zadnji model, dizajnerski koncept sada ide sasvim u ekstreme. Za '08. gornji dio bočnih oplata i vrh spremnika goriva su modificirani kako bi naglasili pomicanje težista i fokus na prema naprijed. Prednja maska, koja se sastoji iz 4 dijela, još je tanja i čini se nešto aerodinamičnija. Kako bi se sve podredilo upotrebi na stazi te brzoj



Korekcija putanje ako se preračunate je toliko lagana da "napikavanja" u zavoj postaju sve učestalija kako vozač stječe povjerenje



demonataži nepotrebnih dodataka, pričvršćenje retrovizora je promijenjeno, dok kompletan donji dio stražnjeg kraja vapi da ostane kod kuće.

Danas motocikli traže itekako finu završnu obradu, a dizajn pojedinih dijelova poput ispuha i stražnje vilice ponovo nas nadahnjuju. Izbor boja je klasičan: poznata Yamahina plava, decentna crna, te najpopularnija bijelo-crvena natjecateljska kombinacija. Od dodatne opreme koju svakako treba nabaviti valja izdvojiti viši "double bubble" vjetrobran, bočne protektore i svakako amortizer upravljača. Neke stvari bi ipak trebale biti serijske, bez obzira na cijenu. Popis racing kit dijelova je podugack i tu Yamaha nudi sve, oko 70 komponenti, kako bi u potpunosti bila prava podrška natjecateljima.

Daleko od toga da sve ovo do sada nije važno, ali nas prvenstveno zanima što nam R6 može više

ponuditi nego do sada. Uvjeti na stazi Sugo bili su polovični: ujutro temperatura idealna, oko 18 stupnjeva, oblačno; popodne kiša u zadnja dva sessiona. I taman kad smo malo bolje upoznali stazu i izuli serijske, inače vrlo dobre gume, Bridgestone BT 016, kiša je pokvarila potpuni užitak. Ipak, imali smo dovoljno vremena na natjecateljskim BT 002 otkriti sve čari nove Yamahe.

Napadački položaj

U sjedalu R6 odmah iznenadenje. Položaj je ekstremno napadački, kao da držite prednji kotač za osovinu dok vam ramena i glava već u startu zauzimaju nizak borbeni gard. Sjedalo je nasuprot tome vrlo visoko po svim standardima, na čak 850 mm (ostali u klasi oko 820mm), pa vozač kao da s prvog kata gleda razvoj situacije. Nimalo od pomo-

ći nije niti vjetrobran: toliko je mali, da se osjećate potpuno nezaštićeno. Ipak, na stazi se i nemate protiv čega štititi dok ležite na spremniku goriva: za ostalo tu su protektori kožnog odijela.

Kako smo rekli, upravljač je niži i pomaknut naprijed, što bismo okarakterizirali kao i plus i minus. Ako ste caffe racer, putovanje može biti bolno po ručne zglobove, no, ako ste dobro procijenili ovu Yamahu i odveli je na pravi put (natjecateljska staza), vrlo brzo ćete uočiti blagodati ovakvog položaja. Upravljaljnost je vrhunska, dok istodobno osjećamo svaku neravninu na kolniku. I ne samo to, rijetko na kojem motociklu smo osjetili punim osjetom kako radi prednji amortizer. Osjećaj da možete skrenuti uvijek i pod bilo kojim kutom ispunjava vas osjećajem nadmoći, no nemojte se zaletavati prebrzo. S druge strane (uvijek postoje

Izbor boja je klasičan: poznata Yamahina plava, decentna crna, te najpopularnija bijelo-crvena natjecateljska kombinacija

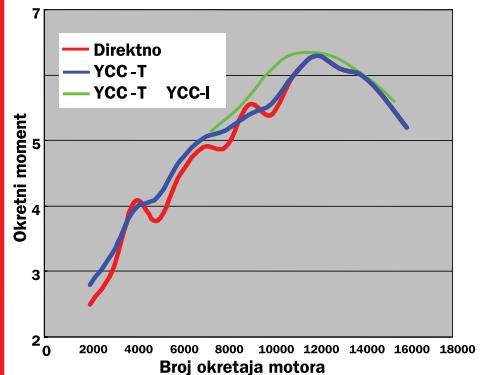




► Njegovo visočanstvo: varijabilni usis. Gornji dio tuba za 0,3 sec. se podigne 25 mm te poveća protok zraka pod pritiskom air-boxa



► Ispravljanje krivulje sa i bez ovih tehnoloških pomagala. Na oko 10.000 stvari se razvijaju znatno bolje, gdje su i najčešći okretaji upotrebe



Iako su nama nevidljive vizuelne promjene okvira, Yamahini tehničari upravo njega naglašavaju kao bito poboljšanje

dviye strane), takva direktnost s kolnikom može vas i uplašiti, pa kad osjetite koliko ta guma i ovjes trpe na višim brzinama, ručica gasa mogla bi se i nesvje-
sno malo zatvoriti. Prednji kraj se doima čvrst, ali jednostavno ne znamo zašto još uvijek amortizer upravljača nije na popisu serijske opreme. Možda Sugo i ima odličan asfalt, osim zadnje šikane, pa nismo imali neugodnosti, no sigurni smo da bismo na Grobniku imali velikih problema. Tim više što naša pista ima više brzih valovitih zavoja. U svakom slučaju, prednji kraj je novim set-upom pokazao svu širinu prilagodljivosti, unatoč smanjenju predraga sa 102 na 97, što je ponovno u granicama klase. Nama se položaj dopao i zbog naših dugih ruku koje su manje zgrčene na izlazu iz zavoja, kada tijelom želimo pomoći ukupnom balansu. Malu primjedbu imamo na visoke komande kočnice i spojke na upravljaču. Zbog neobično visokog sjedala niti u vezi nogu nemamo primjedbi. Upravo je fascinantno na koji način najkompaktniji moto-

cikl u klasi odgovara na zahtjeve viših vozača, a u Hrvatskoj su oni, vjerujemo, u većini. Jedini problem je da visoki dugajlige izgledaju pomalo nezgrapno na tako sitnom motociklu. No, davno smo si zacrtali sportsku notu u glavi, sada nema povratka! Svjesni smo da se mi moramo prilagoditi motociklu, kad već srce nema razuma.

Druga pozitivna stvar je kretanje vozača po motociklu, što uopće nije problem uz tako malu razdaljinu sjedalo-upravljač i udoban položaj nogu. I taman kada smo se već tako dobro napalili polo-

žajem na vožnju, Yamaha nas svojim karakterom agregata baca u crveno. A tada treba imati limitator (u glavi), jer nema te radijalne kočnice niti ljepljive gume koja može revidirati zakone fizike.

Zvuk iz agregata je ostao gotovo identičan do 10.000 okr/min, a nakon toga se - ako je gas otvoren do kraja i varijabilni usis je odradio svoje - javlja novo podizanje oktave i specifična visoka frekvencija u ušima, tako da smo požalili što su nam čepići za uši ostali u torbi. Urluk dolazi prvenstveno iz usisa, a ispuh kao da i ne postoji.

Isporuka snage je ustvari i najveća novost. Mnogo je linearnija, iako ne i viša u maksimalnim okretajima, ako zanemarimo one dvije deklarirane KS viška. Dosadašnji motor je u srednje niskim okretajima bio lijen, suviše tröm, iako je zvuk aludirao da se već nešto događa. Niti sada nećemo reći da smo sasvim zadovoljni, no to je kudikamo bolje nego do sada. Onaj prijelaz kada se ništa ne događa pa do nagle provale snage sada

TVORNICA YAMAHA

Utrka na 100 m

Komunikacijski centar i Show room u sjedištu Yamahe, gradu Iwata



Glava motocikla je samo mali detalj na koji se nadovezuje cijeli niz varijacija na temu kako što optimalnije dovesti smjesu do usisnih ventila. Cijeli sklop usisa je impozantno velik i po novome se postavlja kao najkрупniji dio motora



Dodatak okviru na kojem sjedimo je od legure magnezija. Bravo za detalje



Air box nema više tako ogroman kapacitet

je 'ispeglan'. Karikirano, kao da sa dvotaktnog motora ponovno sjedamo na četverotaktni. Iako je na visokim okretajima R6 identična lanjskoj, zbog srednjih okretaja (a sve se događa negdje između 8.000 i 12.000 okr/min) bili smo znatno zadovoljniji krajnjim učinkom. Upravo kada otvaramo gas ili ga samo opipavamo usred zavojja, bitna je brzina, ali i razina reakcije, isto kao i da osjetimo tu progresiju koju isporučujemo na stražnji kotač. Nagli trzaji, odnosno nelinearna isporuka snage, samo nepoželjno destabiliziraju kontinuiran pogon.

Natjecateljski set-up ovjesa

Ovdje moramo naglasiti, kao i na usporednom testu, da ovjes radi vrlo uskladeno s cijelim motociklom. Mi smo još samo zatvorili prednji povrat hidraulike za 3 dodatna klika, jer to natjecateljska staza zahtijeva sama po sebi. Ostalo nije preporučljivo previše dirati, jer ovako "nategnut" motocikl



● Uvertira testu na stazi bila je posjeta tvornici Yamahe u njenoj sjedištu u gradu Iwati. Kako bismo imali kompletan dojam što se nudi na testu, prvo smo pratili montažnu traku upravo Yamahe R6. Stvari se ukratko odvijaju ovako: svaka od tri montažne trake u Hali 11 (ne znamo ni koliko ih ima) duga je oko 100 m i na njoj radi pedesetak radnika oba spola. Završna montaža počinje od okvira u koji se laserski ispisuje broj šasije, zatim se uglavljuje motor, te nakon toga redom vilice, kotači, oplate te svi popratni sklopovi. Sve se radi ručno, svaki radnik ima desetak pištolja, a linija polako putuje. Iznad radnika su dva svjetla: kada je upaljeno zeleno, sve je OK, dok crveno ne znači harakiri, već čovjek treba pomoći.

Naposljeku, nakon ove male utrke na 100 m pali se motor na pomoćni izvor napajanja, brzine se postepeno razvrte do 6., i to u prilično visokim okretajima, i na kraju se neki dijelovi rastavljaju kako bi stali u kutiju kakvoj se veselimo u Hrvatskoj.

Cijela linija nije baš najmodernija jer motocikli još uvijek putuju dok radnik



Prva i zadnja riječ tehnike

hoda za njom, ali je funkcionalna. To je način montaže koji se koristi već 20-30 godina. Agregati se također montiraju isključivo ručno. Istina, očekivali smo malo više robota jer je Yamaha majstor u tome.

Radnici imaju sve svoje podatke u obliku statistike na oglasnoj ploči, kako bi svi znali tko koliko radi. Stimulacija za neko dobro rješenje u montaži je 1.000 eura. Između linija potpuno automatski putuju transportna kolica i donose dijelove. Nema mjesta panici i sve teče glatko. Nitko ne trči, niti ne stoji, pa sve podsjeća na lagantu rijeku. Baš nas zanima bi li takva rijeka kod nas imala slapove. Toliko smo

Prvo se prije kompletne montaže na traci laserski ukucava broj okvira



pa i za Volvo XC90 i to V8, koji se radi upravo u Yamahi. Posebna priča su i motori za Formula 1.

Malo je poznato da osim motocikala, nautike, sanjki i instrumenata Yamaha proizvodi i pipe za umivaonike, helikoptere bez vozača za industriju, a veći dio tvrtke se odnosi na proizvodnju robova za industriju. Motocikli čine jedva 10% kompanije.

Ispred kruga tvornice nalazi se komunikacijski centar, odnosno show room, u kojem se na dva kata nalazi kompletan povijest Yamahinih motocikala. Prvi u nizu je dvotaktni 125 YA-1 iz 1955. kojim je započela povijest Yamahinih motocikala kakvu danas poznajemo.

Inače, priča počinje prije više od 100 godina kada Japanac prezimena Yamaha dobiva američki glazbeni instrument na popravak. Popravlja, kopira i kreće u proizvodnju. No, to je duga priča za neku drugu priliku...



Gotovo sve komponente motocikla sastavljaju se ručno



Zapadnjački Japan

● Odlazak u Japan za nas ima posebnu težinu. Prvi test u Zemlji Izlazećeg Sunca u 12 godina postojanja Moto Pulsa. Karta koju smo čekali čitavo desetljeće, došla je posredstvom Delta Teamu iz Krškog i bila je kao šlag na torti nakon dugogodišnjeg rada.

Zemlja čiji su proizvodi digli motociklizam na sasvim novu razinu iznenadila nas je po mnogo čemu. Očekivali smo mnogo tradicionalniju zemlju, čije znamenitosti još samo možete vidjeti kao turističku atrakciju, barem u gradovima. Ostalo je sve "zapadnjački", rekli bismo vrlo amerikanizirano, što nikako ne znači i manje simpatično. Kuće su uglavnom katnice, polumontane, a električni vodovi su podignuti iznad krovova kuća i ulica.

Hamamatsu (sjedište Suzukija), Iwata (sjedište Yamahe), udaljeni svega tridesetak kilometara, te veći gospodarski centri poput Sendaia i Nagoje uopće ne izgledaju prenatrpano. Promet je gust, ali je to daleko od nekakvog kaosa.

Cijene su na naše iznenadnje pristojne, mada će vam sví

reći da su visoke. Raznovrsni ručak u restoranima stoji oko 60-80 kn, a taksi u centru grada u noćnoj tarifi 38 kn. Bojimo se da bi naš novčanik u Zagrebu bio mnogo tanji kada bismo nakon divne večere i pijuckanja sigurno otišli taksijem u topli krevet. Prosječna plaća je 3.000 eura, a kako kažu, cijene stanova su im astronomiske, oko 2.000 eura po kvadratu. Na to ćemo mi: Blago vama!

Razocarala nas je količina motocikala na ulicama - očekivali smo ih više. Ipak, podzemni parkinzi za motore pokazali su kulturnu osviještenost Japanaca. Vazi se po lijevoj strani, možda malo presporo, a na prometnicama jedino odudaraju visoki i brojni panoi za reklame koje nismo razumjeli. Okruženje je vrlo šarenog, uostalom, kao i ono što dobijete na tanjuru. Japanci jedu raznovr-

sno, a meniji su im slični kinесkim, s mnogo boja u tanjuru. Kako jedu, tako i pišu: vrlo slično. Naime, Kinezi i Japanci se međusobno dobro razumiđu u pismu, ali ne i u govoru. Vjerljatno si SMS-aju na ulici.

Odnos Japanaca prema poslu više nije tako tradicionalno slijep, odnosno jedan posao za cijeli život je i za Japan prošlost. Očekivali smo malo višu tehnološku razinu u nekim segmentima, osim vlakova, no u svakom slučaju Japan je destinacija koju smo trebali davno ranije otkriti. Ono što nas je oduševilo je poslovna ljubaznost domaćina, ponajviše u turističkim objektima. Smješak ćete dobiti svugdje.



U podzemni moto parking ulazi se liftom. Dokaz kulture prema dvotockasima



Vi birate od hrpe onoga što ne prepoznajete što ćete jesti



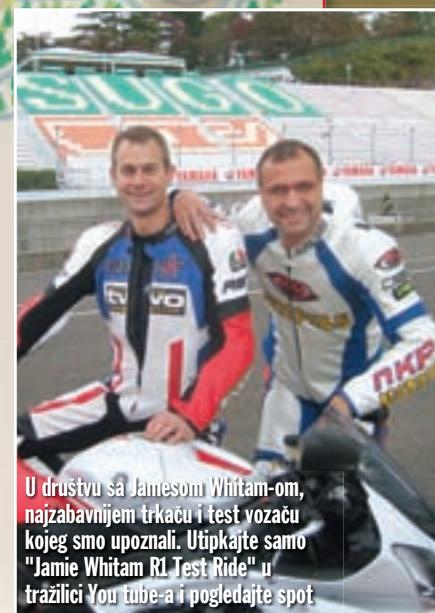
TEHNIČKI PODACI

Motor:	četverocilindrični, četverotaktni
Razvod:	četiri ventila po cilindru
Promjer x hod:	67 x 42,5 mm
Obujam:	599 ccm
Hlađenje:	tekućinom
Kompresija:	13,1:1
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje elektronskom kontrolom usisa i otvaranja gasa
Spojka:	suha sa više lamela
Mjenjač:	6 brzina
Okvir:	aluminiski
Ovjes:	upside-down vilica hoda 115 mm; straga mono amortizer sa progresivnim polužjem, hod 120 mm
Gume:	prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 310 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipi, straga disk od 210 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	visina sjedala 850, osovinski razmak 1.380, težina 166 kg
Deklarirano:	snaga - 129ks (94,9 kW) - 14.500 okr/min, max. okr. moment - 6,71 kgm (65,8 Nm) pri 11.000 okr/min
Spremnik goriva:	17,3 l

+ upravljivost, stabilnost na kočenju i ubrzajući, ovjes, dizajn, udobnost nogu, ugodne komande, ukupan dojam

- nema amortizer upravljača, zamoran položaj ruku, buka

STAZA - SUGO



● Sports land Sugo je ugodan kompleks za motorne sportove u vlasništvu Yamahe. U prekrasnom šumskom okruženju nedaleko od grada Sendai, koji je gospodarsko središte sjevernog Japana i nalazi se na glavnom otoku, otvara nam se pogled na natjecateljsku stazu unutar koje se nalazi kartodrom, trial dio, te tenis centar. Tu je i motokros staza te cijeli niz sadržaja za jogging. Moto staza ima 15 zavoja, vozi se desni krug, a izgrađena je 1975. Gledajući SBK prije nekoliko godina bili smo vrlo skeptični, jer staza na TV-u izgleda jezovito, s mnogo uspona i padova pod velikim kutovima, te jednom ružnom šikanom. Istina je samo to da je ta šikana doista ružna, naknadno napravljena kako bi se usporio bezobrazno brzi zadnji zavoj, dok nam se ostalo učinilo poprilično idilično. U vožnji se ti usponi niti ne primjećuju, a jedino šakljivo mjesto je kočenje u nizbrdici nakon top-speeda, dok si ne odredite pravu točku kočenja. Možda nije idealno pregledna, no staza se vrlo brzo pamti. Jedna je od zanimljivijih staza koje smo vozili. Nadamo se da smo i ovdje ostvarili hrvatski rekord :)))

U društvu sa Jamesom Whitam-om, najzabavnijem trkaču i test vozaču kojeg smo upoznali. Utirkajte samo "Jamie Whitam RI Test Ride" u tržilici You tube-a i pogledajte spot



Sjedalo je vrlo visoko na čak 850 mm što ide u prilog komociji nogu viših vozača. Vjetrobran je simboličan, dok je vozač pomaknut 5 mm prema naprijed u sjedalu i na upravljaču