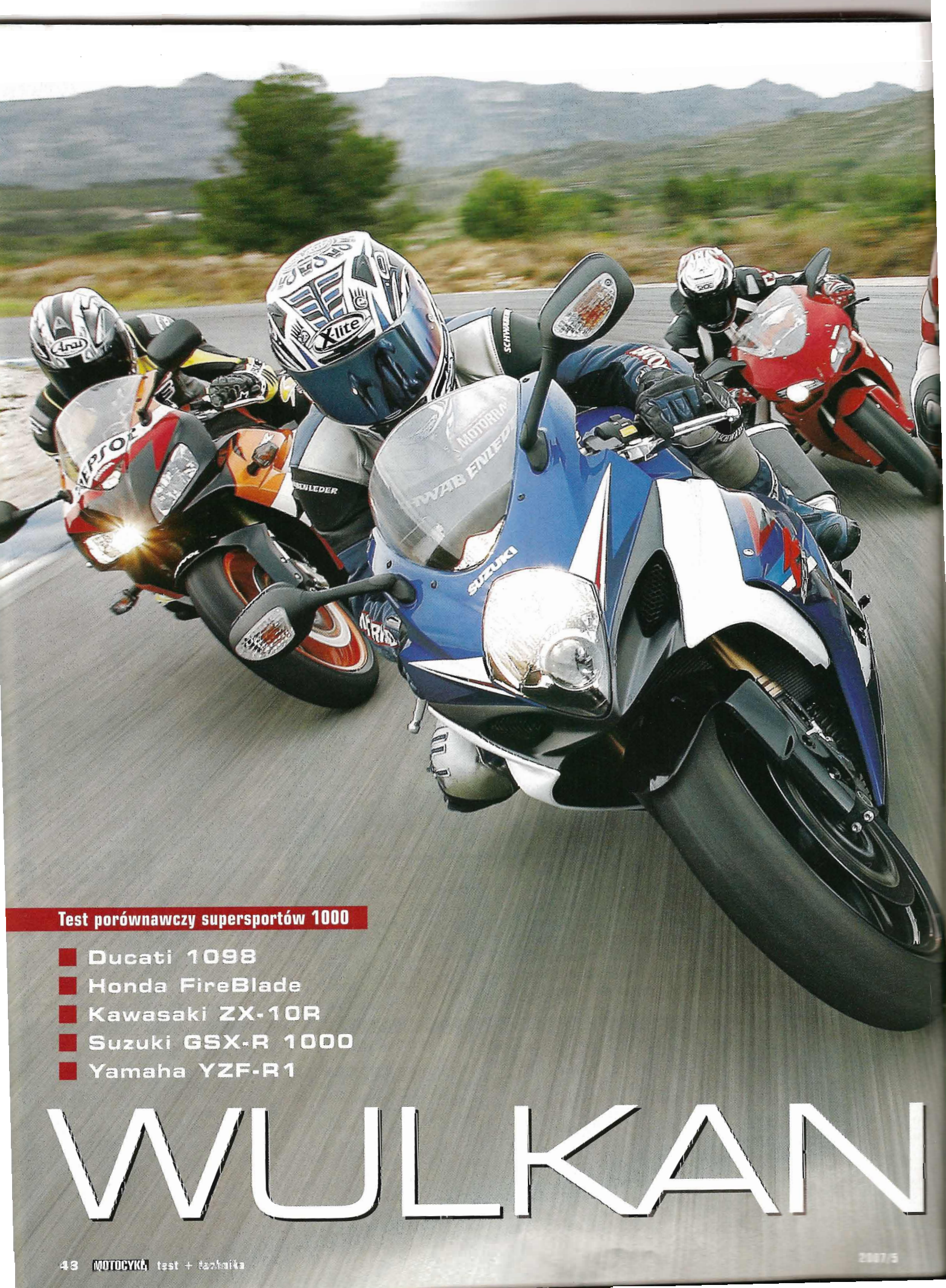




Test porównawczy supersportów 1000

- Ducati 1098
- Honda FireBlade
- Kawasaki ZX-10R
- Suzuki GSX-R 1000
- Yamaha YZF-R1

WULKAN



162 KM Ducati 1098 to rekord wśród produkowanych seryjnie dwucylindrowych supersportów o pojemności litra. Suzuki GSX-R 1000 i Yamahę R1 też trudno zlekceważyć. Wydaje się, że kto ma trochę mniej mocy, wypada z gry. Czy aby na pewno?

Tekst: Andreas Bildl, zdjęcia: fact

Y MOCY

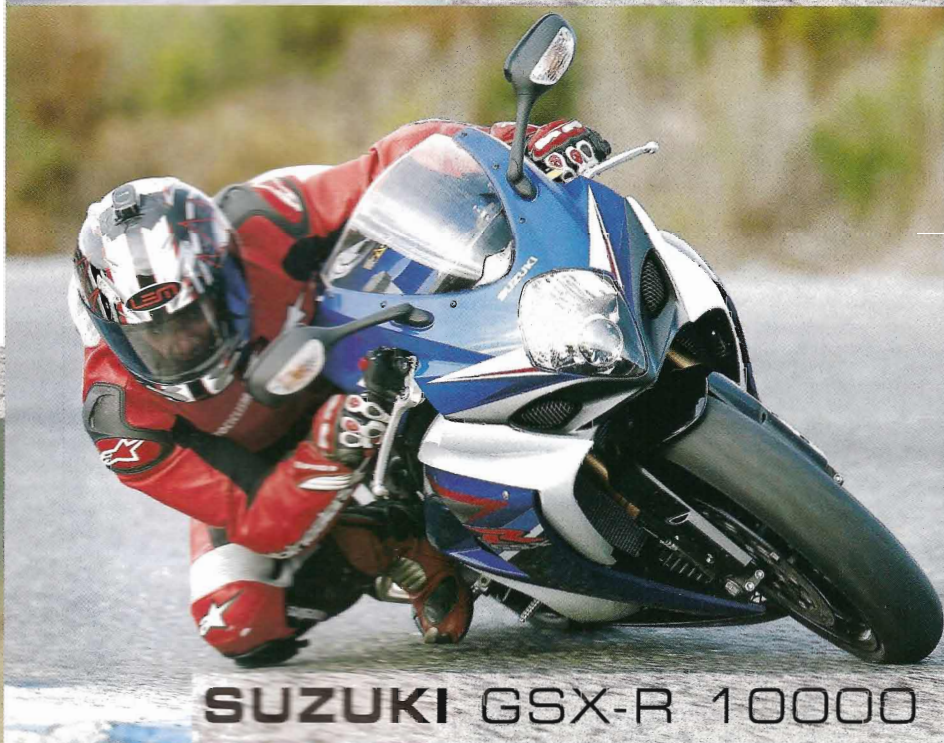
Niestrudzeni konstruktorzy co chwila wyciągają z szuflady kolejną receptę, która mimo coraz ostrzejszych przepisów dotyczących hałasu i emisji spalin pozwala poprawić osiągi litrowych atletów. Czterocyldrowe „1000” powoli dochodzą już do 180 KM. Z obrotami, które jeszcze 5 lat temu były zastrzeżone dla „600”, te potężne bolidy bez zbytniego mieszania w skrzyni biegów jeżdżą po miastach, a w weekend na torze wyścigowym pokazują, co potrafią. Nic więc dziwnego, że w ostatnich latach litrowe dwucylindrowce nie mają łatwo.

Ducati 1098 **Największy i najlepszy V2**

Włosi, bo duże V-ki to ich specjalność, nie próżnują. Sceptyków, którzy twierdzili, że duże dwucylindrowce nie nadążają za konkurencją, rzucili na kolana silnikiem Testastretta 1098. Jednak wątpliwości jak zwykle pozostały – można się czepiać, że rozruch trwa trochę dłużej niż w japońskich motocyklach. Ale gdy tylko V-twin zagada, wszystko się zmienia. Jeźdźca porównujący moment obrotowy. Nie pozostawia on cienia wątpliwości, kto tu jest najlepszy, gdy chodzi o start z niskich obrotów. Silnik wściekle reaguje na



DUCATI 1098



SUZUKI GSX-R 10000

KAWA ZX-10R



rozkazy rączki gazu i już przy najniższym ruchu prawego nadgarstka wkręca się na obroty jakby nie wiedział, co to masy zamachowe. Po prostu czad! Choć czasem denerwujące były lekko podwyższone obroty biegu jałowego przed zakrętem. Ale to głupstwo.

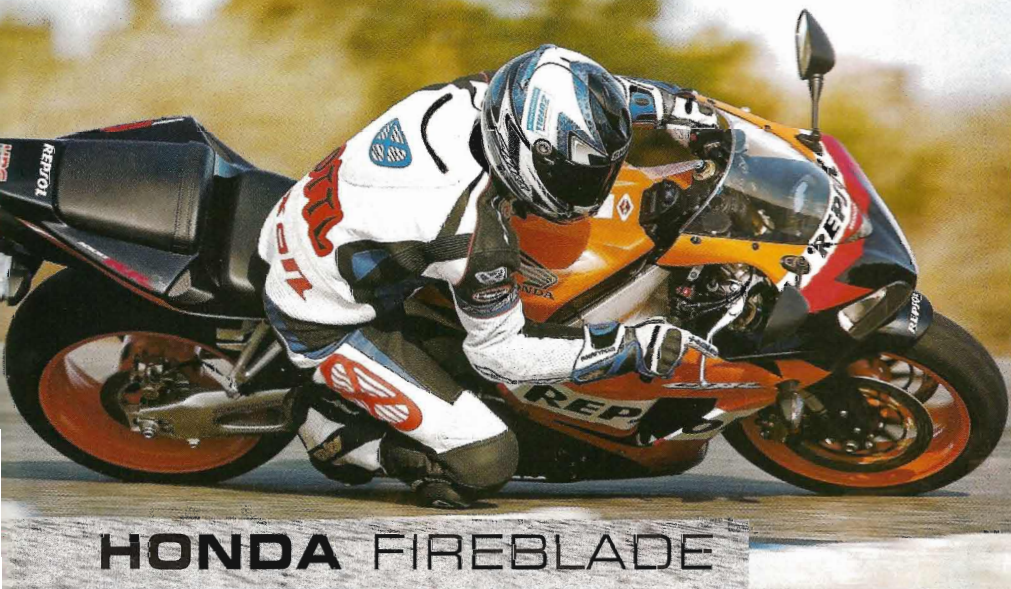
Silnik Dukata 1098 osadzono w godnym podwoziu. Prowadzenie jest stabilne, precyzyjne, z dużym sprzężeniem zwrotnym. Maszyna budzi pełne zaufanie dopiero gdy opony Pirelli osiągną temperaturę pracy. W przeciwieństwie do bardziej wypasionej wersji S, model Standard buja się na zawieszach Showa zamiast Öhlinsów. Przy czym dostęp do regulacji tłumienia odbicia jest tak samo

trudny jak w przypadku Öhlinsów. A poza tym? Bez szwedzkiego złota też można dobrze żyć. Podstawowe zestrojenie jest podobne. Sztywny amortyzator i dość miękko zestrojony widelec powodują, że przy ostrym hamowaniu Dukak nurkuje.

A hamuje diabelnie ostro. Przy najniższym dotknięciu kłamki hamulca przód motocykla natychmiast dość głęboko nurkuje. Zwiększenie tłumienia odbicia niewiele daje, gdyż dopiero ostatnie pół obrotu je poprawia. Jednak reakcja hamulca jest taka jak trzeba. A ponieważ amortyzator nie jest tak bezkompromisowo twardy jak w modelu S, zapewnia nie tylko większy komfort, ale i lepsze wyważenie 1098 w wersji Standard.



YAMAHA YZF-R1



HONDA FIREBLADE

Mimo nisko umieszczonych końcówek kierownicy, motocyklista może się delektować jazdą. Zaskakujące, że wąski zbiornik jest niewiele dłuższy niż w R1. Różnica polega tylko na tym, że w R1 wznosi się on płasko, a w Dukacie jest ustawiony bardziej pionowo. W esce zrezygnowano z lekkich, kutech kół, ale jest to prawie niewyczuwalne. 1098 jest najlżejszy z całego testowanego zestawu, a pod względem dynamiki i poręczności dorównuje „japończykom”.

Honda FireBlade **Wieczna młodość**

Czasy się zmieniają, Honda dotychczas należała do najcięższych w klasie 1000,

a obecnie jest jedną z najlżejszych (205 kg). A to dlatego, że Suzuki i Yamaha wyraźnie przybrały na wadze. Także pod innymi względami FireBlade zachował formę. Po-

za torem jego wyważenie jest imponujące, tylko reakcje na zmianę obciążenia mogłyby być słabsze. A pod innymi względami? Przyzwolity start z niskich obrotów, połączony z dużą mocą w średnim zakresie, do tego lekko pracujące sprzęgło i poręczność – to pozwala nazwać go przecinakiem na co dzień i od święta.

Zgoda, zawieszenia zestrojono dość komfortowo, przy szybkiej jeździe na krętych drogach czuje się w podwoziu jakiś dziwny ruch, niemniej sprzężenie zwrotne jest wyraźne. Fantastyczne wyważenie podwozia to jedna z mocniejszych stron Blade'go. A to pozwala na niepowodującą zmęczenia szybką jazdę. Wchodzenie w zakręty dokonuje się miękko i bez wysiłku.

Maszyna jest przyjazna także dlatego, że mimo sportowych genów dysponuje czytelnym analogowym obrotomierzem, przyzwolitymi lusterkami i doskonałymi światłami. Jej bardzo skuteczne hamulce wymagają małej siły dłoni. Są przy tym skuteczne i doskonale dozowne. Wobec potężnej mocy GSX-R-a, R1 i Kawy ZX-10R oraz ich dynamice na wysokich obrotach FireBlade wymięka. Nie znaczy to, że można mu zarzucić słabość. Nic z tych rzeczy. Tyle że na maksymalnych obrotach konkurenci są po prostu lepsi.

Jeżeli ktoś ze sportowymi ambicjami wybierze się na kręte trasy, będzie – podobnie jak w przypadku Dukata – niezadowolony ze zbyt głęboko nurkującego widelca. W przeciwieństwie do wąskiego 1098, FireBlade – z powodu krótkiego, ale szerokiego zbiornika i z rozłożystej kierownicy – jest stosunkowo szerokim motocyklem.

Kawasaki ZX-10R **Zielony młot**

ZX-10R dotychczas dzierżył berło króla mocy. Nie pozwalał jednak zapomnieć o cechach ważnych na co dzień. I rzeczywiście. Silnik „dziesiątki” to młot, a jego przyspieszenia począwszy od średnich obrotów to kowadło.





1098

Golenie wióło pokryte carbonem, mocą trzymające zaciśki i zaciski o śr. 330 mm.



FireBlade

Rury wióła – zgodnie z tradycją – chromowane; nie wpływa to ujemnie na czystość.



ZX-10 R

Zaciski rozrywają się z powodu umiarkowanej sily przyspieszenia na wycinkach trolej.



GSX-R 1000

I tu mały golenie pokryte carbonem, hamulec działa przekonująco.



YZF-R1

Zaciski wyglądają jak mono-bloki, ale nim nie są, są za to perfekcyjnie dozwolane.

ly obrotomierz przekł
in, ZX-10 R wpada w fu
o. Czasem jeździec mi
żeby nie odleciało.

Na wąskich bocznych
nak wyraźnie, że top
akci cioci z powodu
żenia. Przy przyspies
w tylko R-jedynika i
ch zakrętach trzeba
su pilnować na bardzo
niewyszym biegu, w

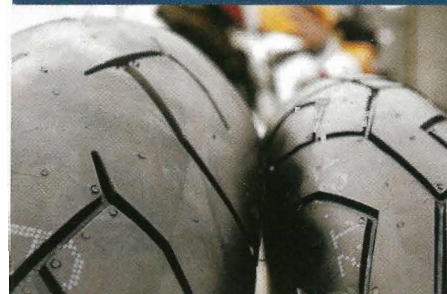
rywalami. Dzięki
ięgów i lekko
dbywało się to pływ
jąco na stan na
ślalom na asfalcie
wacaki rozpiesz

cją na zmianę
krętu można doda
zarpania. Wszys
y nie eksperyment
i. Soryjnie mont
y ze specyfikacji
współpracować
powodu znakomic
le po prostu się n

po nich spo
do jazdy sz
ystarczająco moc
jednemu komfort
ilka z braku wycie
zazwyczajnie z prze
wianej precyzji p
i. Przy próbie z
aru jazdy utrudni
jeźdźca. Końc
ono nisko, a po
wysoko. W efek
dotyka kolan
głym roku uwa
s mają obec
i i reagują do
cowej ocenie 2

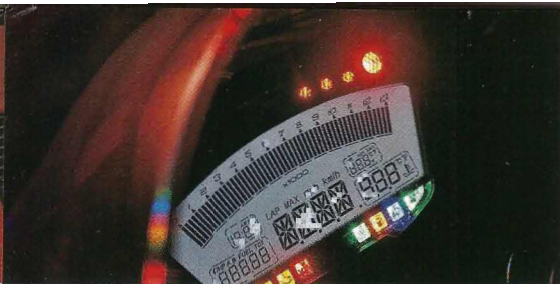
jeźdźca

Do próby na torze cała piątka dostała Pirelli
Diablo Corsa II. Ogromna przyczepność tych
gum umożliwiła imponujące pochylenia. Świad-
czyły o tym ślady na oświecie i na dźwigniach
Kawasaki oraz na wydechu Suzuki.



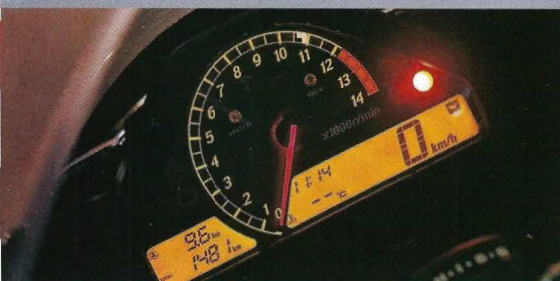
Suzuki GSX-R 1000





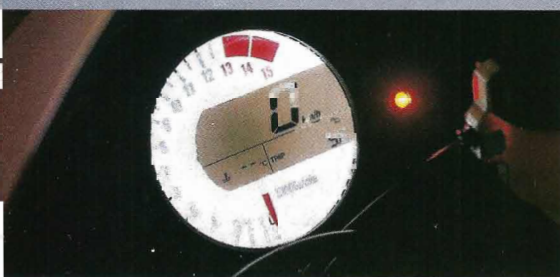
1098

Wszystkie informacje display i słumki z tylnu na tylko bardziej wyposażona wersja 2. Wersji podstawowej musi wystarczyć stol niardowe na tłumikach.



FireBlade

Klasyczny pilotu ko pitu: duży analogowy tachimetr w środku. Tylko tu mamy pole-tylko tu mamy. I nie jest on głownie z tył niardowej szworki.



ZX-10 R

Kierpik potrzebuje nocy, by być dobrze czytelny, za dnia trzeba trochę ślepić. Tyl rod' wrażeń niardowego. powne dla niektórych: byt niardowego.



GSX-R 1000

Guzki ma nisko umieszczone tłumki z tylnym wiewnetrzem, jak jedyne dysponuje wskaźnikiem zapalnego hingu i dajo do wyboru trzy charakterystyki kaptonu.



YZF-R1

Kierpik jest wyjątkowo bogaty. Oprócz segn kaptunku ma najwięcej danych maksymil-ne i najuważnij bujczaność najtes pracy.



Yamaha YZF-R1

dane techniczne

DUCATI 1098



■ Silnik

Chłodzony cieczą, dwucylindrowy, czterosuwowy, V 90°, DOHC, wałki rozrządu napędzane paskiem zębatym, cztery napędzane desmodromicznie zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa. Średnica gardzieli 60 mm, regulowany katalizator, alternator 520 W, akumulator 12 V/12 Ah, hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło suche, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring.

Sr. cyl. x skok tłoka 104,0 x 64,7 mm
Pojemność skokowa 1093 cm³
Stożek sprężania 12,5:1
Moc maksymalna 162 KM (119,3 kW) przy 9750 obr/min

Maks. moment obrotowy 125 Nm przy 8000 obr/min

■ Podwozie

Kratownicowa rama z rur stalowych, silnik jako element nośny, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, jednoramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, z przodu dwie tarcze hamulcowe, śr. 330 mm, zaciski czterotarczowe, z tyłu hamulec tarczowy, śr. 245 mm, zacisk dwutarczowy. Felgi odlane z aluminium

3,50 x 17; 6,00 x 17
Opony p/t 120/70 ZR 17 / 190/55 ZR 17
Ogumienie w teście Pirelli Dragon Supercorsa Pro

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1430 mm
Kąt główki ramy 65,5°
Wyprzedzenie 104 mm
Skok zawieszki p/t 127/127 mm
Wysokość siodła* 810 mm
Masa z paliwem* 201 kg
Ładowność* 189 kg
Poj. zbiornika paliwa/rezerwa 15,5/4 l

■ Cena

68 900 zł

HONDA FireBlade



■ Silnik

Chłodzony cieczą, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, jeden wałek wyrównowazający, DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 44 mm, regulowany katalizator, alternator 344 W, akumulator 12 V/10 Ah, hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring.

Sr. cyl. x skok tłoka 75,0 x 56,5 mm
Pojemność skokowa 998 cm³
Stożek sprężania 12,2:1
Moc maks. 172 KM (126,4 kW) przy 11 250 obr/min

■ Podwozie

Grzbietowa rama z aluminium, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, amortyzator skrętu kierownicy, z przodu dwie tarcze hamulcowe, śr. 320 mm, zaciski czterotarczowe, z tyłu hamulec tarczowy, śr. 220 mm, pływający zacisk jednotarczowy. Felgi odlane z aluminium

3,50 x 17; 6,00 x 17
Opony p/t 120/70 ZR 17 / 190/50 ZR 17

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1400 mm
Kąt główki ramy 66,3°
Wyprzedzenie 100 mm
Skok zawieszki p/t 120/135 mm
Wysokość siodła* 810 mm
Masa z paliwem* 205 kg
Ładowność* 180 kg
Pojemność zbiornika paliwa 18,0 l
Serwis co 6000 km

■ Cena

58 900 zł (model Repsol)

KAWASAKI ZX-10 R



■ Silnik

Chłodzony cieczą, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, układ wtrysku paliwa, średnica gardzieli 43 mm, regulowany katalizator, alternator 424 W, akumulator 12 V/10 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe, antyhoppingowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring.

Moc maks. 175 KM (128,7 kW) przy 11 700 obr/min
Maks. moment obr. 115 Nm przy 9500 obr/min

■ Podwozie

Grzbietowa rama z aluminium, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, amortyzator skrętu kierownicy, z przodu dwie tarcze hamulcowe, śr. 300 mm, stałe zaciski czterotarczowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, śr. 220 mm, pływający zacisk jednotarczowy. Felgi odlane z aluminium

3,50 x 17; 6,00 x 17
Opony p/t 120/70 ZR 17 / 190/55 ZR 17

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1390 mm
Kąt główki ramy 65,5°
Wyprzedzenie 102 mm
Skok zawieszki p/t 120/125 mm
Wysokość siodła* 820 mm
Masa z paliwem* 205 kg
Ładowność* 177 kg
Pojemność zbiornika paliwa 17 l
Serwis co 6000 km

■ Cena

53 900 zł

SUZUKI GSX-R 1000



■ Silnik

Chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rzędowy, 1 wałek wyrównowazający, DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, 4 zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 44 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalini, alternator 350 W, akumulator 12 V/10 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe, antyhoppingowe sprzęgło mokre, skrzynia 6-biegowa, łańcuch O-ring.

Sr. cyl. x skok tłoka 73,4 x 59,0 mm
Pojemność skokowa 999 cm³
Stożek sprężania 12,5:1
Moc maks. 185 KM (136,0 kW) przy 12 000 obr/min

Maks. moment obr. 117 Nm przy 10 500 obr/min

■ Podwozie

Grzbietowa rama z aluminium, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, dwuramienny wahacz z aluminium, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, amortyzator skrętu, z przodu dwie tarcze hamulcowe, śr. 310 mm, zaciski czterotarczowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, śr. 220 mm, pływający zacisk jednotarczowy. Felgi odlane z aluminium p/t

3,50 x 17; 6,00 x 17
Opony p/t 120/70 ZR 17 / 190/50 ZR 17
Ogumienie w teście Bridgestone BT 015 „N” i „G”

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1415 mm
Kąt główki ramy 66,2°
Wyprzedzenie 98 mm
Skok zawieszki p/t 125/135 mm
Wysokość siodła* 810 mm
Masa z paliwem* 212 kg
Ładowność* 178 kg
Pojemność zbiornika paliwa 17,5 l

■ Cena

51 900 zł

YAMAHA YZF-R1



■ Silnik

Chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rzędowy, DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, 4 zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 42 mm, regulowany katalizator, alternator 560 W, akumulator 12 V/9 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe, antyhoppingowe sprzęgło mokre, skrzynia 6-biegowa, łańcuch O-ring.

Sr. cyl. x skok tłoka 77,0 x 53,6 mm
Pojemność skokowa 998 cm³
Stożek sprężania 12,7:1
Moc maks. 180 KM (132,4 kW) przy 12 500 obr/min

Maks. moment obrotowy 113 Nm przy 10 500 obr/min

■ Podwozie

Grzbietowa rama z aluminium, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dociskania i odbicia, amortyzator skrętu kierownicy, z przodu dwie tarcze hamulcowe, śr. 310 mm, zaciski sześciotarczowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, śr. 220 mm, pływający zacisk jednotarczowy. Felgi odlane z aluminium

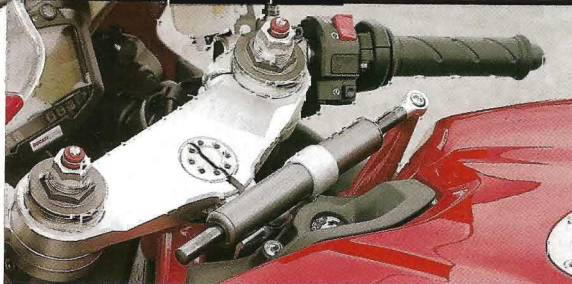
3,50 x 17; 6,00 x 17
Opony p/t 120/70 ZR 17 / 190/50 ZR 17
Ogumienie w teście Michelin Pilot Power, przód „P”

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1415 mm
Kąt główki ramy 66,0°
Wyprzedzenie 102 mm
Skok zawieszki p/t 120/130 mm
Wysokość siodła* 820 mm
Masa z paliwem* 210 kg
Ładowność* 185 kg
Poj. zbiornika paliwa/rezerwa 18/3,2 l
Serwis co 10 000 km

■ Cena

57 900 zł



DUCATI 1098

Nieręgowany, ale za to z tłoczątkiem pokrytym carbonem, amortyzator skrętu.



HONDA FireBlade

Najbardziej przekonująco pracuje elektronicznie regulowany amortyzator skrętu Hondy.



KAWASAKI ZX-10 R

Precyzyjnie regulowany tłumik Öhlinsa utrzymuje przód w ryzach.



SUZUKI GSX-R 1000

Mimo elektromagnetycznego zaworu, amortyzator skrętu pozwala na pewne drgania.



YAMAHA YZF-R1

Amortyzator skrętu zestrojono dość łagodnie, więc nie zapewnia całkowitego spokoju.

a tuż za plecami czołówki...

WŚRÓD SUPERSPORTÓW 1000 tłoczno jest również na drugim planie. Są tam świetne propozycje dla zwolenników ekstrawagancji i indywidualistów. Upierasz się przy czterech cylindrach? Proszę bardzo – masz MV Agustę F4 1000 R: 174 KM, 79 100 zł. Jeśli wystarczy ci trzy cylindry, czeka na ciebie Benelli Tornado Tre 1130: 163 KM, 59 600 zł, bardzo oryginalna koncepcja i gang silnika, który przyprawia o dreszcze. Prawie klasykiem jest Aprilia RSV 1000 R Factory: dwa cylindry, 133 KM, podwozie na częściach Öhlinsa, 55 900 zł.



BENELLI
Tornado Tre 1130



MV AGUSTA
F4 1000 R



APRILIA
RSV 1000 R Factory

w masło, a po drugie ze względu na imponującą poręczność. Nawet najdłuższe i pogmatwane serie zakrętów można błyskawicznie pokonać.

Oprócz doskonałej poręczności, inną zaletą R1 jest zestrojenie podwozia. Neutralność, z jaką Yamaha pokonuje wszelkiego rodzaju pochylenia, oraz doskonale wyważone podwozie są najwyższej klasy. Tym bardziej że sztywno, ale nie twarde zestrojone zawieszenia radzą sobie nawet ze sporymi pułapkami dziurawego asfaltu. Nawet pod niewprawnym bikerem R1 zachowuje tor jazdy, precyzję prowadzenia, dokładność i sprzężenie zwrotne. Wszystko jest tak jak trzeba.

Jazda nią sprawia przyjemność i pozwala zapomnieć o małej elastyczności. Tym bardziej że oprócz sprzęgła antyhoppingowego, Yamaha dysponuje doskonałymi hamulcami. Ostrzejszymi niż Suzuki i o wiele lepiej dozownymi niż Ducati.

No limits Tor w Calafat

Gdy dowiedziliśmy się wszystkiego o tym, jak nasza piątka zachowuje się na

szosach, przyszła kolej na sprawdzian na torze. Jako pierwsza rusza Kawa. Dopiero na gumach Pirelli zielony potwór pokazuje, jak może być wściekły. Zachowuje się znacznie bardziej neutralnie niż na Dunlopach Qualifierach. Pirelki pozwalają na lepsze wycucie przedniego koła. ZX-10R doskonale połyka nierówności, zapewnia dobre wycucie tylnego koła i przyczepność. Imponująca jest także stabilność przy hamowaniu. Ze wspomaganiami sprzęgła antyhoppingowego, ZX-10R dosłownie przysysa się do podłoża. Prawdziwym utrudnieniem jest jednak pozycja za kierownicą. Nadaje się do wykręcenia szybkiego okrążenia, ale na dłuższą metę jest zbyt męcząca. Największe trudności sprawia jednak tępy hamulec. Efekt: czas okrążenia 1.32,94 minuty.

Teraz na tor wyjeżdża Honda. Jej mocne strony to poręczność, doskonałe hamulce oraz dobre wycucie przedniego koła, połączone z dobrą przyczepnością tylnej opony. Wprawdzie zestrojenie podwozia jako całości jest za miękkie, jednak FireBlade sygnalizuje zbliżanie się do granic możliwości w łagodny i dobrze wyczuwalny sposób. Na pewno brakuje jej mocy i sprzęgła antyhoppingowego.

▼ Moc mocą, ale dzisiejsze litrowe przecinaki nie mogą wymiękać na zakrętach.





Tor Calafat nie takie rzeczy już widział, więc ponad 870 KM tej piątki nie zrobiło na nim większego wrażenia.

Czas – 1.31,81 minuty – jest wystarczająco dobry, aby wykazać wyraźną wyższość nad Ducati, któremu zanotowano 1.32,86 minuty. Dohamowania przed wejściami w wiraże utrudnia Dukatowi niewiele, ale jednak zbyt miękki widelec. Natomiast jego silnik jest doskonały – dynamiczny, dysponuje szerokim zakresem

użytecznych obrotów i precyzyjnie dozwolną mocą. Do tego dochodzą dobrze trzymające od pierwszego do ostatniego okrążenia hamulce i niewiarygodnie stabilne podwozie. Nawet przy najgwałtowniejszym przyspieszaniu nic się w nim nie dzieje. Utrudnia to nawet trochę wycucie możliwości maszyny.

Na Suzuki jest to łatwiejsze. Podobnie jak na szosie, tak i na torze budzi ono zachwyt precyzją i sprzężeniem zwrotnym. Wspaniały jest także silnik. Zrywny, równomiernie pracujący, łatwy do kontrolowania i o ognistym temperamencie na wysokich obrotach. Duża rezerwa obrotów pozwala uniknąć niejednej zmiany biegu. Nato-

na torze poszło na noże

		Ducati 1098	Honda Fireblade	Kawasaki ZX-10R	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-R1	
■ Czas okrążenia	min	1.32,86	1.31,81	1.32,94	1.31,52	1.31,83	
Prędkości w sektorach							
V maks. 1	koniec prostej start/meta	km/h	242,9	246,7	253,8	252,9	251,2
V maks. 2	przed początkiem hamowania	km/h	184,8	186,7	179,4	186,6	181,1
łuk 3	180°	km/h	56,2	55,4	53,2	54,0	52,2
łuk 4	w kształcie litery omega	km/h	69,6	73,8	70,3	72,2	74,2
łuk 5	przed początkiem hamowania	km/h	192,3	195,6	199,4	200,7	197,4
łuk 6	szykana	km/h	119,5	125,2	117,7	123,8	118,1
V maks. 7	przed początkiem hamowania	km/h	164,3	166,0	156,9	166,2	168,6
V maks. 8	przed początkiem hamowania	km/h	151,7	155,7	154,2	159,8	158,9
■ Ustawienia widełca*							
Odbicie		6 (5) K	2 1/4 (1/2) U	12 (8) K	4 (1) K	9 (7) K	
Dobicie dla low speed		1/4 (1/4) K	3/4 (1) U	10 (2) K	17 (16) K	9 (6) K	
Dobicie dla high speed		—	—	—	3 (3) U	—	
Napięcie wstępne sprężyn		3 1/2 (3 1/2) U	7 (10) U	4 (5) R	3 1/2 R	4 (4) R	
Poziom (golenie nad półką)		std	std	std	std	std	
■ Ustawienia amortyzatora*							
Odbicie		13 (13) K2	1/4 (2 1/4) U	2 (1) U	6 (1) K	12 (12) K	
Dobicie dla low speed		2 (2) U	13 (9) K	3 (2) U	10 (16) K	3 (4) K	
Dobicie dla high speed		—	—	—	3 (2) U	12 (4) K	
Napięcie wstępne sprężyny		6 (6) Gew.	4 (4) Pos.13	(13) Gew.	7 (7) Gew.	5 (7) Pos.	
Poziom		std.	std.	6 mm	std.	std.	

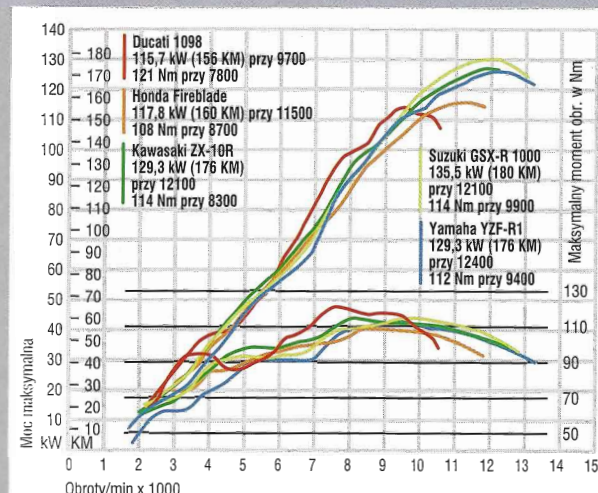
* – w nawiasach wartości dla toru wyścigowego; K = kliknięcia; U = liczba obrotów od pozycji całkowicie wykręconej; R = widoczne pierścienie; Pos. = pozycja; std. = standardowe; Gew. = gwint; ciśnienie powietrza: szosa według danych producenta, tor wyścigowy Pirelli Diablo Corsa III przód 2,4, tył 2,2 bara.



osiągi i wykresy mocy oraz momentu¹

		Ducati	Honda	Kawa	Suzuki	Yamaha
Prędkość maksymalna*	km/h	275	287	298	295	285
Przyspieszenie						
0-100 km/h	s	3,1	3,2	3,3	3,2	3,2
0-140 km/h	s	4,8	4,9	4,7	4,6	4,5
0-200 km/h	s	8,1	8,0	7,6	7,5	7,4
Elastyczność						
60-100 km/h	s	3,5	3,5	3,7	3,3	3,9
100-140 km/h	s	3,6	3,3	3,1	3,2	3,2
140-180 km/h	s	3,9	3,4	3,2	3,2	3,4
Błąd wskazań prędkościomierza (wskazania 50/100)	km/h	47/98	46/96	48/97	48/97	48/95
Zużycie paliwa						
przy 130 km/h	l/100 km	5,5	5,7	5,8	5,7	6,4
szosa	l/100 km	5,3	5,5	5,4	5,5	5,9
Teoretyczny zasięg	km	292	327	315	318	305

Wykresy pokazują, dlaczego osiągi Ducati w dolnym zakresie tak imponują. Zażenienie przy 5000 obr./min lepiej widać na papierze niż w rzeczywistości. R1, ZX-10R i GSX-R to potężne moce maksymalne. Do codziennej eksploatacji najlepszą charakterystykę ma Suzuki.



* - dane producenta; l - moc na wał korbowy. Pomiar na szlaku rolkowym Dynojet 150, maksymalny możliwy błąd ±5%.

miast podwozie jest bardzo czułe na zmiany zestrojenia i wymaga wyczucia. Sztwerno zestrojone tylne zawieszenie ma tendencję do uciekania na bok przy przyspieszaniu w pochyleniu. Czas GSX-R-a 1000 to 1.31,52 minuty.

Teraz wszystkie oczy są skierowane na Yamahę okrążającą tor na najwyższych obrotach. Czas - 1.31,83 minuty. Mimo

chęci do wchodzenia na obroty i dużej mocy, nie da się więcej wydusić. Nie pomaga także doskonała poręczność pierwszorzędnego wyważonego podwozia i precyzyjnie dozowne hamulce. Brakuje sprzężenia zwrotnego z przednim kołem. Wprawdzie R-jedynka wykazuje lepszą przyczepność tyłu niż Suzuki, ale w pewnym momencie znika ona gwałtownie. Su-

zuki jest łatwiejsze do kontrolowania. W R1, podobnie jak w GSX-R-ze, zastosowano amortyzator skrętu. Mimo to nie udało się tak do końca opanować shimmy. Wszystko wymaga czasu. Co pozostaje? Mocny, fascynujący twin, buszujący wśród czterocyldrowców. Wprawdzie drogi, ale z niewiarygodną charyzmą i zdolnością do poszerzania banana na twarzy.

Suzuki na czele, a Dukat i tak wie swoje...

1

Suzuki GSX-R 1000. Zwycięstwo, tak jak w ubiegłym roku, choć tym razem minimalne. Najszybsze na torze wyścigowym, do tego doskonały silnik, o ciągle dobrej elastyczności, nienaganne podwozie, dobre właściwości w codziennym użytkowaniu i przyzwoite hamulce.

2

Yamaha YZF-R1. Minimalna przegrana. Wspaniała poręczność, doskonale wyważenie i bardzo dobre hamulce. Elastyczność i zryw mogłyby być lepsze.

3

Honda FireBlade. Przekonujące dobre wrażenie dało jej trzecie miejsce. Wady - za mała moc maksymalna i za silna reakcja na zmianę obciążenia.

4

Kawasaki ZX-10R. Oprócz niefortunnego seryjnego ogumienia, Kawasaki ma nie najlepsze hamulce. Szkoda, bo maszyna ma niemały potencjał.

4

Ducati 1098. Remis z „dziesiątką”. Tak bezkompromisowej koncepcji, tak ognistego silnika i tak dobrego wykonania nie oferuje nikt. Tylko te dwa cylindry...