

MOTOCYKL UŻYWANY: H-D V-ROD 2002

WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE

WMC

DWUTYGODNIK

numer 8 (35), 11 kwietnia 2008

cena 2,40 zł (w tym 7% vat)



TYLKO U NAS

Deszczowe Porównanie

YZF-R1

V

GSX-R 1000K7

V

CBR 1000RR



www.wmc.media.pl



**DODATEK
W ŚRODKU**

MOTO-GIEŁDA • MOTO-GIEŁDA • MOTO-GIEŁDA

DESZCZOWE PORÓWNANIE: GSX-R 1000K7 v Yamaha R1 v Fireblade

MOKRA ROBOTA



Tekst: Pejser

Często się zdarza, że najszybsze motocykle nie potwierdzają swojej dominacji na mokrej nawierzchni. Zrobiliśmy bezpośrednie porównanie.



10

Czasem jest tak, że nawet najbardziej dokładnie zaplanowane testy zostają zniweczone przez warunki pogodowe. Nasze plany zakładały, że w niniejszym wydaniu Wiadomości Motocyklowych przeczytacie jeden z najdokładniej i najrzetelniej przeprowadzonych testów porównawczych motocykli klasy 1000. Po raz pierwszy udało nam się zorganizować motocykle do testu tak wcześnie, co jest przede wszystkim zasługą importerów Suzuki, Hondy i Yamahy. Wiedząc jak ważne jest opublikowanie takiego testu jeszcze przed rozpoczęciem sezonu motocyklowego Honda i Yamaha przekazała nam motocykle, których nie zdążono nawet zarejestrować. Dołączyły one do GSX-R 1000K7, który niecierpliwie oczekiwał na ostateczne starcie grzejąc się od wielu tygodni w garażu Wiadomości Motocyklowych. W teście niestety zabraknie Kawasaki ZX-10R. Prywatny importer tej marki wydaje się nie być zainteresowany współpracą z prasą motocyklową. Biorąc jednak pod

uwagę dostępność części, jakość serwisu oraz zaangażowanie importerów Honda CBR100RR, Yamaha R1 i Suzuki GSX-R1000 K7 są jedynymi faktycznymi opcjami na polskim rynku. Potwierdzają to z resztą wyniki sprzedaży.

My natomiast postanowiliśmy przedstawić wam najbardziej kompleksowo przeprowadzony test jaki mieliście okazję czytać nie tylko w polskiej, ale również zagranicznej prasie. W tym celu zakupiliśmy profesjonalny sprzęt monitorujący angielskiej firmy Race Logic. Działa on w oparciu o GPS i jest wykorzystywany do testów pojazdów przez takich potentatów jak Ferrari czy Porsche. Dzięki temu mogliśmy niezwykle dokładnie zmierzyć rzeczywiste przyspieszenia oraz prędkości maksymalne każdego z motocykli. Pomiarzy wykonaliśmy na wynajętym lotnisku w Modlinie i trzeba przyznać, że otrzymaliśmy kilka zaskakujących wyników. Należy jednak pamiętać, że na rezultaty zawsze mają wpływ aktualne warunki pogodowe, waga prowadzącego czy stan

opon. Dlatego przy każdym wyniku zamieszczamy opis czynników, które mogły mieć wpływ na jego uzyskanie. Ciekawostką jest to, że obaliliśmy mit o różnych prędkościach maksymalnych. Wszystkie motocykle są ograniczane do wskazywanych na liczniku 299km/h, co w rezultacie daje niższe, ale również bardzo podobne prędkości maksymalne. Ostateczne rezultaty znajdziecie na kolejnych stronach.

Przedstawiciele Automobil Klubu Wielkopolskiego, udostępnili nam Tor Poznań, który mieliśmy na wyłączność, a dla podniesienia prestiżu tego porównania dołączyli do nas Mistrzowie Polski w wyścigach motocyklowych: Janusz Oskaldowicz i Mariusz Grandys. Okazało się jednak, że pogoda beztłonie pokrzyżowała nam plany. Codzienne sprawdzanie prognozy meteorologicznej zamieniło się w prawdziwy dreszczowiec, aż w końcu stało się jasne, że będziemy musieli jeździć w strugach deszczu. W związku z tym nie zaprezentujemy wam dzisiaj ostatecznego testu porównawczego.

To co znajdziecie na następnych stronach to opis czynników i charakteru, jaki nada-

Honda CBR100RR, Yamaha R1 i Suzuki GSX-R1000 K7 są jedynymi faktycznymi opcjami na polskim rynku

ją poszczególnym maszynom w trudnych warunkach. Postanowiliśmy również nie zmieniać opon na identyczne. Dało nam to możliwość przeanalizowania poszczególnych gum i tego, jak wpływają na prowadzenie motocykli. Dzisiejszy materiał to przykład analizy różnych aspektów jazdy, a finałowy test przeprowadzony na takich samych oponach zaprezentujemy wam w następnym wydaniu WMC (przy założeniu, że pogoda znowu nie popsuje nam planów). Zapraszamy!

SUZUKI GSX-R 1000K7

- zwycięzca testu w 2007
- opcje zmiany mapy silnika
- 12 punktowe wtryski
- regulacja podnóżków
- 108 Nm (pomiar przy temp. 21 st. C i wilgotności 18%)
- 159KM na kole (pomiar przy temp. 21 st. C i wilgotności 18%)



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Podstawowe wymiary silnika pozostały bez zmian - oznacza to, że GSX-R w dalszym ciągu posiada najdłuższy skok tłoka wśród japońskich superbike'ów. Większość komponentów jest jednak nowa, ponieważ trzeba było sprostać regulacji Euro 3 dotyczącej emisji spalin. Wszystkie zawory są wykonane z tytanu. Zastosowano 12 punktowe wtryski, co przełożyło się na bardziej precyzyjną kontrolę manetki gazu. Straty wewnętrzne zostały zredukowane poprzez zwiększenie średnicy dziur wentylacyjnych pomiędzy cylindrami z 39mm do 48mm. W znacznej mierze to właśnie tej ostatniej zmianie zawdzięczamy zwiększenie mocy do w stosunku do modelu K6.



PODWOZIE

Zaskakujące jest to, że podwozie K7 jest zupełnie nowe. Rama zbudowana jest z pięciu odlewanych części a mocowania silnika zostały umieszczone w punktach, które poprawiają sztywność całej konstrukcji przy maksymalnych pochyleniach. Wahacz jest również nowy i złożony z odlewanych części. Jest o 200g lżejszy niż jego poprzednik i przesuwają tylną ośkę o 10 mm dalej zwiększając rozstaw osi z 1405mm do 1415mm. Wzorem GSX-R600 oraz 750 nowy K7 posiada możliwość regulacji podnóżków. Zmian można dokonywać wertykalnie i horyzontalnie a maksymalna rozpiętość to 14mm.



SILNIK	
Typ	999ccm, 4-cylindrowy, rzędowy, DOHC
Średn. x skok tłoka	73,4mm x 59mm
Stożek sprężenia	12,5:1
Zasilanie paliwem	elektryczny wtrysk paliwa
Moc maks.	159KM przy 12000 obr/min.
Mom. obr. zmierz.	108,7 Nm przy 10 000 obr/min.
PODWOZIE	
Rama	alumiiniowa
Zawieszenie przód	widelec UPS, regulacja szybko i wolno zmiennego układu tłumienia
Zawieszenie tył	pojedynczy amortyzator, regulacja szybko i wolno zmiennego układu tłumienia
Hamulec przód	podwójny tarczowy, 4-tłoczkowe zaciski
Hamulec tył	pojedyncza tarcza, 2-tłoczkowe zaciski
WYMIARY	
Rozstaw osi	1415mm
Wys. siedzenia	810mm
Waga sucha	172kg
Poj. zbiornika paliwa	17,5L
CENA	
51 900 zł	



w miarę wyprostowanym motocyklu miałem ciągle problemy. Po wyjściu z „Dużej Patelni” i lekkim przeczuciu motocykla na lewo na dojeździe do „Sławiniaka” (odcinek, który pokonuje się na pełnym gazie) tylna opona gubiła przyczepność, a motocykl wężykował walcząc z usługiem. Niestety GSX-R1000K7 nie miał żadnej szansy pokazania co potrafi. Na pewno w całym ambarasie pomagała wysoka stabilność jaką pomimo niskiej przyczepności generowało podwozie tej maszyny. Nie

bez znaczenia było wysokie wycucie jakie zapewniał układ hamulcowy. Dzięki temu z dużą pewnością siebie i komfortem psychicznym można było dohamowywać do środka zakrętu. Również silnik pomagał jak mógł. Przy przyspieszaniu reakcja na manetkę gazu była na tyle czuła i delikatna, że praktycznie nie było mowy o utracie kontroli. Problem jednak polegał na tym, że limity opon pojawiły się wyjątkowo szybko, a ich zużycie wykluczyło skuteczną jazdę po mokrej nawierzchni.

WMC: Janusz Oskaldowicz



Wydaje się duży i mało poręczny.”

WMC: Mariusz Grandys



Przyczyną wydaje się być profil opon i ich zerowa zdolność do odprowadzania wody.”

WMC: PRZYSPIESZENIA

Suzuki testowaliśmy na lotnisku w Modlinie jako pierwszy motocykl z całej trójki. Warunki były praktycznie bezwzględne. Temperatura powietrza 10 stopni. Motocykl charakteryzował się dużą stabilnością.

0-60 km/h @ 2,05s

0-100 km/h @ 3,29s

0-160 km/h @ 5,59s

0-200 km/h @ 8,3s

Prędkość maks. 284,58 km/h



HONDA CBR 1000RR FIREBLADE

- wybitna centralizacja masy
- nowy design
- mocniejszy silnik
- redukcja wagi
- zmierzony moment 104 Nm (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar),
- zmierzona moc na kole 154KM (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar),



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Nowy silnik Blade'a jest teraz znacznie bardziej kompaktowy. Waży o 2,5 kg mniej niż poprzednia jednostka napędowa. Średnica tłoka została zwiększona o 1mm a skok skrócony o 1,4mm. Zwiększono też zakres obrotów z 12,250obr/min. do 13000 obr/min. Prawie każda część silnika została odchudzona. Zastosowano nowy, lżejszy blok i lżejsze tytanowe zawory. Ważną i odczuwalną zmianą jest zastosowanie nowego sprzęgła typu sliper. Dzięki niemu redukowanie biegów odbywa się znacznie łatwiej a rozpoczęcie przyspieszania jest bardziej efektywne. Układ wydechowy znacznie zwiększa prześwit.

PODWOZIE

Honda uważa, że odchudzenie podwozia wpłynęło na uzyskanie najlepszego stosunku masy do mocy silnika wśród litrowych motocykli sportowych. Nowa, aluminiowa rama odlewana jest z zaledwie czterech części co wybitnie wpływa na jej sztywność. Stelaż pod siedzeniem jest znacznie zmniejszony i odlewany z aluminium. Dzięki компактowemu silnikowi udało się wydłużyć wahacz o 16mm (rozstaw osi pozostał praktycznie taki sam). Szybkość skrętu została zwiększona między innymi poprzez zastosowanie lżejszych kół i lekkich zacisków hamulcowych typu monoblok. Nawet łańcuch jest o 101g lżejszy.



SILNIK	
Typ	999,8cc, rzędowa czwórka, chłodzony cieczą
Średn. x skok tłoka	76,0mm x 55,1mm
Stopień sprężenia	12,3:1
Zasilanie paliwem	EFI
Moc maks.	153 KM/ 12,000 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	104Nm/8,500 obr./min.
PODWOZIE	
Rama	aluminiowa
Zawieszenie przód	widelec 43mm, pełna reg.
Zawieszenie tył	amortyzator centr, pełna reg.
Hamulec przód	tarcze 310mm, czterotłoczkowe zaciski
Hamulec tył	tarcza 220mm, jednotłoczkowy zacisk
WYMIARY	
Rozstaw osi	1405mm
Wys. siedzenia	820mm
Waga sucha	199kg
Poj. zbiornika paliwa	17,7 L

runkach jakie panowały na Torze Poznań największym wrogiem Fireblade'a był jego mocarny zakres środkowych obrotów. Motocykl jest tak mocny, że kiedy progresywnie odkręcamy gaz odprostowując złożenie już przy 6000 obrotów trudno jest nie zrywać przyczepności na zalanym wodą asfalcie. To zmuszało do ultra-stopniowego otwierania przepustnicy. Dunlop Qualifier działał znacznie lepiej niż Pirelli, ale do perfekcji brakowało jeszcze całkiem sporo. Są opony drogowe, które poradziłyby sobie znacznie lepiej w tych warunkach i właściwie należy ubolewać, że na polskim rynku Fireblade trafia właśnie na Dunlopach. Jeżeli jesteś już właścicielem tego motocykla, albo myślisz o jego kupnie zmiana opon powinna być pierwszą na liście modyfikacji. Nasze doświadczenie wskazuje na Michelin (najlepiej 2CT) lub Bridgestone (BT 016 lub BT-002 Racing Street).

WMC: PRZYSPIESZENIA

Honda była testowana jako ostatni motocykl z całej trójki. W odróżnieniu od prób R1 i K7 przy przejazdach CBR'em pojawił się bardzo lekki wiatr w plecy. Temperatura powietrza 10 stopni.

0-60 km/h @ 2,10s
0-100 km/h @ 3,31s
0-160 km/h @ 5,40s
0-200 km/h @ 8,29s

Prędkość maks. 286,18 km/h



WMC: Janusz Oskaldowicz



„To bardzo intrygujący motocykl. Jego gotowość do skrętu jest zaskakująca. Nie mogę się doczekać, żeby wsiąść na niego w suchych warunkach.”

WMC: Mariusz Grandys



„To motocykl klasy 1000, ale czujesz się na nim jakbyś jeździł 600-tką. Posiada wyjątkową charakterystykę prowadzenia.”

Nowy Fireblade nie jest jedynie kontynuacją legendy. On wydaje się ją tworzyć od nowa. Kiedy mieliśmy okazję testować go po raz pierwszy na światowej premierze w Katarze motocykl ten powalił mnie na kolana. Zarówno silnik jak i podwozie spisywały się fenomenalnie, a ja pozwoliłem sobie na zastanawianie, czy adrenalina spowodowana jazdą po jednym z najlepszych torów świata nie wpływa destrukcyjnie na moje zdolności obiektywnej oceny. Bałem się o to czy motocykl jest rzeczywiście tak dobry jak wydawał się na premierze. Okazuje się, że niepotrzebnie. Już pierwsze metry przejechane po torze kartingowym prowadzącym do głównego asfaltu Toru Poznań potwierdziły, że mamy do czynienia z nową jakością w klasie sportowych litrów. Po przesiedadce z R1 czy GSX-R 1000K7 Honda wydaje się malutka. Wrażenie kompaktowej konstrukcji intensyfikowane jest poprzez odczuwalnie niższą wagę motocykla. Honda po raz pierwszy (i na razie jako jedyny producent) pozwoliła nam na zważenie motocykla podczas oficjalnej prezentacji. Osobiście sprawdziłem czy motocykl jest „zalan” do pełna, a następnie dokonałem pomiaru. Cyfrowa waga pokazała dokładnie 199kg. Tą niską wagę motocykla odczuwamy już na pierwszych metrach. Odczucie to przekłada się na ogromne wrażenie kontroli nad pojazdem. Nieważne czy siadasz na ten motocykl pierwszy raz w życiu czy setny- momentalnie staje

się on naturalnym przedłużeniem twojego ciała. Fireblade pozwala się prowadzić naturalnie, neutralnie i progresywnie. Na pierwszych metrach opony Dunlop Sportmax Qualifier od razu dały znać, że będą się spisywać znacznie lepiej niż Pirelli założone w GSX-R 1000K7. Nie tylko były zupełnie nowe, ale przede wszystkim posiadają o wiele bardziej skuteczny bieżnik pozwalający na odprowadzenie wody. Fireblade jako motocykl generuje bardzo wysoki współczynnik przyczepności mechanicznej (przyczepności, która wynika z korzystnej konstrukcji danego motocykla), a to niewątpliwie pomagało Dunlopom. Skutkiem tego bariery nie pozwalające na większe złożenia znajdowały się raczej w mojej głowie i to właśnie z nimi musiałem się uporać najpierw. Hondy zawsze miały jedną fenomenalną cechę. Modele CBR skracają instynktownie. Najnowszy Fireblade intensyfikuje tę zdolność do niewiarygodnych granic. Właściwie wystarczy pomyśleć o tym, że chcesz skręcić, a motocykl automatycznie odczytuje twoje intencje. Przy przejeżdżaniu przez szybkie zakręty po wyjściu z „Małej Patelni” (odcinek toru, który wymaga szybkich przerzuceń motocykla z jednej strony na drugą) prowadzenie motocykla odbywało się praktycznie bez wysiłku. Neutralne zachowanie i lekkość Fireblade'a pozwalała skupiać się wyłącznie na obraniu prawidłowej linii i kontrolowaniu przyczepności tylnego koła. W tych powodziowych wa-



YAMAHA YZF-R1

- agresywna stylistyka
- sześciotłoczkowe zaciski
- system fly-by-wire
- system YCC-I
- zmierzony moment 99Nm (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar)
- zmierzona moc 153KM na kole (przy: wilgotność 18%, temp. 21,23 C, cisl.692mBar)



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Pojemność silnika pozostała taka sama i wynosi 998cm. System fly-by-wire zapożyczony prosto z MotoGP polega na braku analogowego połączenia manetki gazu z przepustnicą. Przepustnica jest sterowana elektronicznie poprzez chip, który odbiera sygnały bezpośrednio z manetki gazu. Jedną z najważniejszych modyfikacji, które pozwoliły na zwiększenie mocy w średnim zakresie obrotów było zastosowanie systemu YCC-I (Yamaha Chip Controlled Intake). Polega on na elektronicznym sterowaniu długością kolektorów dolotowych. Zgodnie z obowiązującymi trendami, wprowadzono system antyhopingowy lub jak kto woli sprzęgło typu sliper.



PODWOZIE

Podwozie nie przeszło żadnych zmian jeżeli chodzi o geometrię. Rozstaw osi jest identyczny jak w poprzednim modelu i wynosi 1415mm. To samo dotyczy wysokości siedzenia utrzymanej na poziomie 835mm od ziemi. Generalnie, jest to duże rozczarowanie jako, że radykalna geometria wzorem YZF-R6 bez wątpienia przyniosłaby R1 dominację w klasie motocykli litrowych. Najbardziej istotną zmianą jest zastosowanie sześciotłoczkowych zacisków przedniego hamulca. Tym samym osiągnięto pozycję lidera jeżeli chodzi o dostępną moc hamowania. Średnica tarcz hamulcowych została minimalnie zmniejszona do 310mm.



SILNIK	
Typ	998cm, chłodzony cieczą, rzędowa czwórka
Średn. x skok tłoka	70x53,6mm
Stopień sprężenia	12,7:1
Zasilanie paliwem	paliwem elektroniczny wtrysk
Moc maks.	153KM przy 12,500 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	99Nm przy 8,300obr./min.
PODWOZIE	
Rama	rama aluminiowa Deltabox
Zawieszenie przód	widelec UPS 31mm, pełn. Reg
Zawieszenie tył	amortyzator pojedynczy
Hamulec przód	tarcza 310mm, sześciotłoczkowe zaciski,
Hamulec tył	tarcza 220mm, dwutłoczkowy zacisk,
WYMIARY	
Rozstaw osi	1,415mm
Wys. siedzenia	835mm
Waga sucha	177kg
Poj. zbiornika paliwa	18,5L
CENA	
57 000 zł	



ła kierunki. Przy delikatnych złożeniach jakie miały miejsce na mokrej nawierzchni ospałość ta w ogóle nie miała szansy się ujawnić. Tym samym największy minus podwozia zniknął i nie był w stanie uprzykrzać nam życia. Pomimo to podczas prowadzenia R1 można było zdecydowanie odczuć jej większą niż u konkurencji wagę. Nawet jeżeli specyfika jazdy w danym dniu nie wymagała agresywnego przerzucania motocykli z ucha na ucho to wagowo

w porównaniu z Firebladem motocykl wydawał się być z innej planety. Jednak chyba i ta cecha zaprocentowała tym razem pozytywnie. Na „mokrym” R1 wydawała mi się najbardziej stabilnym spośród wszystkich trzech motocykli. Yamaha zaskoczyła nas cechą, której nie mogliśmy docenić podczas testów na suchej nawierzchni. To wyjątkowo przyjazny motocykl, który w mokrych warunkach dostarcza całe tony pewności siebie.

WMC: Janusz Oskaldowicz



„W R1 jestem najlepiej wjeżdżony i czuję się na niej jak na motocyklu wyścigowym. Mogę ją prowadzić jedną ręką, a w drugiej trzymać telefon i rozmawiać z teściową.”

WMC: Mariusz Grandys



„R1 jest dla mnie zupełnie nowym doświadczeniem i muszę przyznać, że spisuje się całkiem interesująco. W dzisiejszych warunkach była bardzo skuteczna.”

WMC: PRZYSPIESZENIA

Yamaha była testowana jako drugi motocykl z całej trójki przy praktycznie bezwietrznej pogodzie. Temperatura powietrza utrzymywała się na poziomie 10 stopni.

0-60 km/h @ 2,11s
0-100 km/h @ 3,30s
0-160 km/h @ 5,7s
0-200 km/h @ 8,15s
Prędkość maks. 282,40 km/h



Specjalistą od mokrej roboty jest...

... Yamaha R1. W kombinacji z najlepszymi oponami nie mamy najmniejszych wątpliwości, że motocykl ten okazał się bezkonkurencyjny. Każdy z nas miał identyczne odczucia i każdy z nas jeździł R1 najszybciej. Paradoksalnie to, co prawdopodobnie zgubi Yamahę w ostatecznym teście porównawczym tutaj okazało się jej największym atutem. Łagodny zakres środkowych obrotów przesądził o jej dominacji na mokrej nawierzchni. Kontrola, subtelność i przyjazne prowadzenie to trzy kluczowe cechy, które złożyły się na to zwycięstwo. Osobiście jestem tym bardziej zaskoczony niż kiedy dowiedziałem się, że Lepper i Rutkowski kandydują do senatu z Podkarpacia, ale sprawa jest poza wszelką wątpliwością.

Fireblade rzucił wszystkich na kolana swoim potencjałem. Chociaż nie lubię uprzedzać faktów to trudno mi sobie

wyobrazić żeby ostateczny test porównawczy mógł wygrać jakiś inny motocykl. W konkretnych warunkach w jakich jeździliśmy na torze brylował w każdym aspekcie prowadzenia oprócz zdolności do utrzymania trakcji w średnim zakresie obrotów, na wyjściach z zakrętów. Gdyby wyposażony był w opony Pilot Power prawdopodobnie obdarłby wszystkich ze skóry. Kiedy ten mocarny, środkowy zakres obrotów zostanie przełożony na suchą nawierzchnię Blade pozwija asfalt zanim inne motocykle zdążą na niego wjechać. Do tego dochodzi lekkość i charakterystyka prowadzenia 600-ki czyniąc z CBR1000RR fenomenalną maszynę. Dzisiaj opony zmusiły go do oddania pola, ale mruknął coś jakby „I'll be back”.

Na końcu bezradny Suzuki GSX-R1000 K7, który miał najgorsze opony do jaz-

dy na mokrej nawierzchni. Pirelli Super Corsa pozbawiły go jakichkolwiek możliwości walki. Zwycięzca naszego ubiegłorocznego testu porównawczego mógł jedynie biernie się przyglądać i podziwiać jak to jest kiedy opony przyczepiają się do asfaltu.

Mamy nadzieję, że za dwa tygodnie uda nam się przedstawić ostateczny test porównawczy litrowych motocykli. Jeżeli pogoda nie pokrzyżuje nam planów to ponownie spotkamy się w tym samym składzie na suchym Torze Poznań, a motocykle będą wyposażone w identyczne opony. Pomierzemy nie tylko czasy całych okrążeń, ale również czasy w poszczególnych sekcjach toru. To pozwoli nam potwierdzić, które maszyny lepiej się czują na krętych, a które na szybkich częściach poznańskiej pętli. Jako, że Tor Poznań ma jedną z najlepszych kombinacji szybkich i wolnych sekcji na

świecie uzyskane wyniki przyczynią się do powstania najbardziej kompleksowego porównania jakie gdziekolwiek przeprowadzono.

SERDECZNIE DZIĘKUJEMY:

- Przedstawicielom Toru Poznań za udostępnienie obiektu,
- Mariuszowi Grandysowi i Januszowi Oskaldowiczowi za ich czas i poświęcenie,
- Firmie Race Logic za ekspresowe dostarczenie aparatury pomiarowej,
- Firmie Grandys Duo za dostarczone lap timery,
- Firmie Poland Position za udostępnienie hamowni,
- Darkowi Borowiczowi za to, że wytrwał cały dzień na deszczu robiąc zdjęcia.

