

Dva cilindra velike zapremine, široki upravljač, ovjes dugog hoda i tri kofera prava su mjera za putovanja u nepoznato te avanture općenito. Svaki puta kada strastveni ljubitelj putovanja na motociklima vidi jedan od testiranih modela na cesti, zapita se odakle dolazi i kamo ide, jer oni su stvoreni da idu zaista daleko. Provjerili smo koliko su ova četvorica konkurenata zapravo slični u namjeni i različiti u primjeni. Pred vama su putni enduro motocili potpuno različitih škola konstruiranja motocikala: njemačke, američke, austrijske i japanske.

PIŠE: MARKO GUZINA FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

K

ako nisu baš svi spremni izdvojiti potrebno vrijeme i novac za dugo putovanje motorom, zamislili smo scenarij koji bi na takvu avanturu nagnao gotovo svakoga. Radi se o velikom zadovoljstvu, ali i o velikoj žrtvi. Dakle, zločesti kradljivci otebi su ljubav vašeg života i odveli ju daleko, a vama jedino preostaje sjesti na motocikl i odlučno zakoračiti u avanturu

kako biste vratili izgubljeno. U ovom scenariju trebate proći zavojitim cestama, makadamskim putovima i blatnim stazama, uz neizostavne dionice autoceste. Postavlja se pitanje kakav motocikl izabrati za opisanu akciju spašavanja, a pred nama je priča o četiri primjerka putnih dvotočaka s više ili manje izraženim terenskim genima, od kojih svaki ima svoje prednosti i nedostatke. Od slučaja do slučaja će ovisiti u kojem smjeru su otimači odveli vašu ljubav, a shodno tome variraju i uvjeti na cesti. Zamislit ćemo da prema istoku prevladavaju asfaltirani putovi u lošem stanju, krenemo li na jug asfalt će zamijeniti prašnjavi puteljci, prema zapadu vijugaju zavojite planinske ceste u prilično dobrom stanju, dok nas na sjever vode uglavnom kvalitetne ceste s bržim i sporijim dionicama. Naravno da smo svaki od testnih motocikala potjerali kroz cijelu rutinu na raznim podlogama i tipovima prometnica, a oni su kroz prijedene kilometre sami pokazali veću ili manju sklonost određenoj vrsti podloge i načinu vožnje. Kada uz ove motocikle spominjemo terensku primjenu, treba znati da govorimo o nečem posve drugom nego kad su u pitanju njihova ponekad i upola lakša sportska enduro braća. Kod ovakvih motora je samo putovanje zabava, dok je terenska vožnja samo način da se putovanje privede sretnom kraju. Moramo biti svjesni da je za ovakva vozila cijeli svijet igralište, dok je za sportske "enduraše" dovoljan i osrednji vinograd ili livada koju presijeca potok, da ne bi uzmanjkalo blata.

Kriterije za ovaj test odredili smo tako da otkrijemo koji je od motocikala pred nama namijenjen istinskim avanturama uz potencijal za put oko svijeta, a koji je turistički motocikl s udobnijim ovjesom i umjerenim enduro gumama.



USPOREDNI TEST

4x

putni enduro



Zašto stati
kada
nestane
asfalt?

BMW R 1200 GS Adventure Kralj avanture

Kad smo se kao djeca igrali rata, koliko nas sjećanje služi, upravo smo ovako zamišljali savršeni stroj za odlazak u boj. Velik i prijeteći, s obiljem cjevastih zaštita i s naizgled neuništivim aluminijskim koferima. Asimetrično prednje svijetlo asocira na starog iskusnog ratnika s mnogo ožiljaka, koji je prošao mnoge bitke i pun je priča za unuke, dok kombinacija crnih i sivih satenskih boja daje na znanje da je ovo vozilo namijenjeno radu, a ne pokazivanju. To ne znači da Adventure nije lijep i privlačan, naprotiv! Minimalistički dizajn, bez i jednog nepotrebnog dijela, uzburkat će krv u svakome tko je sklon putovanjima na motoru, a misli će krenuti do mjesta koja za većinu nas novčanik ne može dohvatiti. Osnovne razlike u odnosu na obični model GS počinju sa već spomenutim spremnikom goriva, a nastavljaju se preko većeg vjetrobrana, zaštita za spremnik, cilindre i agregat, do nosača za prtljagu od nehrđajućeg čelika. Za udobnost brinu ovjes povećanog hoda, sjedalo podesivo po visini, podesivi aluminijski upravljač sa štitnicima te široki oslonci za noge. Terenskoj primjeni su prilagođeni naplatci sa tangencionalnim žbicama i gumama dimenzija 110/80-19 sprijeda te 150/70-17 straga, a da bi sva dodatna oprema imala dovoljno električne energije, tu je snažni alternator kapaciteta čak 720 W.

Usporedimo li sadašnji R 1200 GS Adventure s prethodnim R 1150 GS Adventure, razlike su značajne. Prije svega tu mislimo na znatno smanjenje težine uz osjetno povećanje snage (15%) i zakretnog momenta (17%), dok se sva ta snaga na podlogu sada prenosi preko nove šest brzinske mjenjačke kutije. Za udobnost vožnje sada se brine pos-

ljednja generacija Paralever stražnjeg i Telelever prednjeg ovjesa, a potrebne informacije vozaču pružaju digitalni instrumenti. U oko ipak prije svega upada golemi spremnik goriva zapremine 33 litre, što je 3 litre više od prijašnjeg Adventure modela. Teoretski, kada bismo vozili konstantnom brzinom od 90 km/h, ova količina goriva bi nam bila dostatna za prevaživanje nevjerovatnih 750 kilometara s jednim punjenjem.

Kako GS na početku naziva nosi oznaku R, možemo biti sigurni da ga pokreće stalno usavršavani BMW-ov zrakom hlađeni bokser motor. Dok bi se na običnom motociklu sa svake strane isticao po jedan cilindar provrta 101 mm i hoda klipa 73 mm, na Adventureu ih veliki spremnik i cjevaste zaštite potiskuju u drugi plan, ali zapremine od 1.170 ccm nije zanemariva. Sveje-

Veliki vjetrobran podesivog nagiba odlično štiti vozača od vjetrova. Žbicani naplatci tangencionalnog tipa kao da izazivaju neravnine na putu (desno)

dno, i potpunom laiku će biti jasno o čemu se radi, pogotovo kada na plastičnim oplatama ugleda plavo bijeli stilizirani propeler, pod čijim okriljem su ovakvi agregati zaslužili slavu. Kao i standardni GS, Adventure živi snagom 100 konja, odnosno 74 kW i to pri 7.000 okr/min. Omjer kompresije iznosi 11:1, a ne smijemo zaboraviti niti zakretni moment od 11,7 kgm pri 5.500 okr/min, zahvaljujući kojem nećemo morati prečesto mijenjati stupnjeve prijenosa. Ispušni sustav je olakšan u odnosu na prethodni model, a sadrži - kako i dolikuje - trostazni katalizator koji se brine da na proputovanju kroz Afriku ne izazovemo stvaranje kiselih kiša koje bi oštetile i tako rijetku vegetaciju. Dobava gorive smjese zadatak je sustava elektronskog ubrizgavanja, čiji



Široki upravljač pruža osjećaj moći. Vrhunske kočnice nadzire ABS sustav. Dodatne "maglenke" osvjetlit će i najmračnije puteve. Stražnji ovjes povjeren je BMW Paralever sustavu.

promjer leptirastih ventila iznosi 47 mm. Spomenutu smjesu veliki agregat udiše kroz dva usisna i izdiše kroz dva ispušna ventila po cilindru, a njima upravlja jedna bregasta osovina. Snaga se sa radilice prenosi preko jedne lamele suhog kvačila promjera 180 mm, a odatle dolazi do novorazvijene šest brzinske mjenjačke kutije. Odlično odmjereni stupnjevi prijenosa i ravnođušan stav prema svim grubostima kojima smo je podvrgli osnovne su odlike ove "getribe". Da zbog pustinjske prašine i blata na prijelazima rijeka ne bismo trebali svakih par sto kilometara brinuti o stanju lanca, mudri dizajneri u BMW-u ne odustaju od kardanskog završnog prijenosa. Lukavo uklopljen u tehnički i estetski doraden Paralever stražnji ovjes, kardan na Adventureu sa sobom nosi sve prednosti i tek jedva primjetne mane ovakvog rješenja.

Prijašnji Adventure je bio izbor svakog ozbiljnog svjetskog moto-putnika, a današnji, poboljšani u svakom pogledu, lako će zadržati dosadašnje obožavatelje, a od skeptika stvoriti nove.

Prilikom vožnje otvorenom cestom u prvom trenutku nam je BMW djelovao nezanimljivo i





dosadno. Razlog tome je što ovjes i vjetrobran do vozača ne puštaju nikakve vibracije i šumove, pa je izostao osjećaj brzine i osjećaj za podlogu. Čini vam se kao da sjedite doma u fotelji, a pred vama je vjeran TV simulator. Da se radi o bilo kojem drugom motociklu, to bismo shvatili kao nedostatak, ali s prijednim kilometrima smo stekli osjećaj za ubrzavanje i kočenje, te granice u nagibu. Sve na GS-u je podređeno što manjem umaranju vozača, što je upravo glavna osobina za motocikl koji sa jednim spremnikom goriva može preći i 750 kilometara.

Široki upravljač i prednji kotač optimalnih dimenzija omogućavaju znatno lakše prebacivanje težine nego smo to očekivali, iako je to još daleko od lakoće običnog GS-a. Udobno podešen ovjes i snažne kočnice opraštaju greške, ali s obzirom na nemalu težinu poželjno je "pripremiti se" za ulazak u zavoj, a ne forsirati kasno kočenje i naginjanje ostavljati za zadnji čas. Zbog nedostatka povratnih informacija učinilo nam se u prvi mah da BMW nema previše snage, niti su kočnice dovoljno jake, ali kroz dužu uporabu smo shvatili da snage ima dovoljno i da su kočnice više nego adekvatne, čak odlične. Ovo iskustvo nas samo uči da ne treba prosuđivati na prečac i da ukoliko nešto ne osjetimo, poput sile ubrzanja ili

Aluminijski koferi na BMW-u su atraktivni i kvalitetni. Popis dodatne opreme je dug, ali spremnik zapremine 33 litre dolazi već serijski. obilje cjevastih zaštita i izbor boja daju do znanja čemu je GS Adventure namijenjen.

kočenja, ne znači da to nije tu. Na brzim dionicama i autocesti GS pokazuje da omogućava ne samo kvalitetno, nego i brzo savladavanje kilometara. Veliki agregat omogućava brzine i preko 200 km/h, mada s putnim koferima nismo stigli puno dalje od 185. Već opjevana zaštita od vjetra ostaje nepopustljiva do kraja, ali čim brzinomjer dotakne 170 km/h, iznenada se, poput dobitka na lutriji, javlja lelujanje koje vozač može donekle umiriti, ali ne i potpuno ukloniti. Budući da putni koferi zbog svoje čevone površine često pri većim brzinama destabiliziraju motocikle, ova pojava uopće ne čudi niti zabrinjava. Naime, jedino nas je iznenadilo kako se naglo pojavljuje, a kada brzina padne i naglo nestaje.

Terenska vožnja na BMW-u nije lak zadatak, jer ne radi se o maloj težini i dimenzijama, ali kao i sa modelom HP2 koji smo imali priliku testirati, u rukama znalca Adventure postaje gotovo dovoljno okretan motocikl s kojim će samo teške prepreke biti nesavladive.

Kao i kod drugih velikih motocikala, upravljanje se svodi na tehniku, jer sa 223 kilograma, koli-



ko teži model bez dodatne opreme i tekućina, teško će se išta postići upotrebom čiste sile. To najviše dolazi do izražaja prilikom terenske vožnje, u kojoj će moći uživati tek vrlo iskusni vozači. Doduše, uputite li se na put oko svijeta ili barem do Rta Dobre nade, već nakon četvrtine puta ćete ili odustati ili postati velemajstor u upravljanju BMW-ovim avanturistom.

Iako je BMW u rukama vještog vozača sposoban za svakojake terene, zbog nešto veće težine i iznimne udobnosti njega smo izabrali za lov na otimače s istoka. Po najlošijim cestama GS će ploviti uz najmanje moguće neugodnosti za vozača, a veliki

agregat će omogućiti visoku putnu brzinu, iako je i iskazivanje snage vrlo ugladeno. U rješavanju našeg zamišljenog problema bez dvojbe će pomoći i izgled GS-a, koji možemo opisati kao grub, opasan ili jednostavno "Adventure".

BMW je zapravo strogo specijaliziran i namijenjen ljudima koji trebaju njegove doradene putne osobine. Jasno da se njime možete voziti i po gradu, kao i s vojnim kamionom uz pogon na sve kotače, ali to mu nije prvotna namjena. Drugim riječima, GS Adventure namijenjen je zalcima i onima koji to misle postati kroz desetke tisuća kilometara pustolovnih putovanja.





Uz sve ostalo, BMW krasi i dobro odmjereni pregledni instrumenti sa svim potrebnim informacijama. Grijane ručke su smještene iza velikih štitiča. Stražnji ovjes se podešava pomoću vijka





Buell XB12 Ulyses Grubijan sa stavom

Iako gabaritima i koncepcijom pomalo odudara od ostala tri testirana motocikla, Buell ima sve što je potrebno da bi zaslužio mjesto u ovom testu. Prije svega su to geni luralice i svjetskog putnika, a poznavatelji engleskog odmah će prepoznati da je Ulyses prevedeno ime Odiseja, poznatog avanurista iz grčkih epova.

Izgledom ovaj Buell, u skladu sa ostalim modelima kuće, djeluje nabijeno i agresivno, što je samo dodatno naglašeno povišenim ovjesom i štitnicima na upravljaču. Zapravo, već prvi pogled na Ulyses daje nam do znanja da osobe u dodiru sa ženskom stranom nemaju što raditi na ovom grubijanu naplrenom testosteronom. Makar počiva na aluminijskim naplatcima krhkog izgleda promjera 17", dovoljno dug hod ovjesa i široki upravljač omogućavaju mu terensku primjenu. Spomenuti naplatci na sebi nose gume dimenzija 120/70-17 sprijeda te 180/55-17 strag. Gume su dizajnom nesvakidašnje, kao i ostali elementi na Buell-u. Masivna prednja vilica nosi prednji kraj, dok je dvodijelni blatobran riješen slično kao na Yamahi XT, ali sve-

Kao i cijeli "Odisej", agregat hlađen uljem, zrakom i pomoću ventilatora je nesvakidašnje rješenje. Okvir kao na Buell-u XB12 Long koji sadrži spremnik goriva, a stražnja vilica spremnik ulja. Tri kvalitetna kofera na Buellu udovoljavaju namjeni, a praktičnosti doprinosi naslon za suvozača.

jedno dovoljno osebujan da ne djeluje kao kopija. Za agresivni pogled i osvjetljavanje ceste zadužena su dva okrugla svijetla čije bistre leće štiti metalna zaštita. Iznad svjetala je prednja maska s oznakom modela, te vjetrobran pomalo škrtih dimenzija. S unutrašnje strane maskice nalazi se sklop kontrolnih instrumenata koji pokazuje da je dizajnerima pri kraju ponestalo mašte. Naime, iako pregledni i funkcionalni, instrumenti u nama nisu pobudili nikakve osjećaje, za razliku od ostatka ovog karizmatičnog motocikla. Široki upravljač krasi već spomenuti štitnici za ruke i kvalitetni prekidači, a testirani model je bio opremljen i GPS sustavom. Gledano iz profila, Buell je određen složenim okvirom, koji vizualno, preko stražnje vilice spaja hvatište prednjeg ovjesa i stražnji kotač. Plastični poklopac na mjestu spremnika goriva svojevrsna je varka, jer se u njemu nalazi samo kućište filtra zra-





Gume su dovoljno agresivnog profila, a ovjes dovoljno dugog hoda za terensku primjenu. Buell je bio opremljen GPS uređajem dok su instrumenti jednostavni i pregledni. Veliki obodni kočioni disk zaštitni je znak svih Buell-a, pa tako i Ulysesa.

upadljiviji je svakako obodni kočioni disk promjera čak 375 mm, na koji pritišću jedna kočiona kliješta sa 6 klipića. Stražnji disk je uobičajeni, promjera 240 mm, s jednoklipnim kliještima koja olakšavaju doziranje i otežavaju blokiranje stražnje kočnice. Nesvakidašnje je i rješenje da okvir ujedno bude i spremnik goriva, a kako agregat ima suhi karter, spremnik ulja potreban za takvu konfiguraciju mjesto si je našao unutar stražnje vilice. Za stvaranje ugodnog zvuka i pokretanje Buella brine se V2 motor, koji vuče korijene od modela Harley-Davidson Sportster. Provrta od 88,9 i hod 96,8 mm govore da je ovo jedini agregat na testu kojem je hod veća dimenzija. To daje naslutiti da će već u niskim okretajima biti dovoljno zakretnog momenta, ali i da agregat neće biti sklon visokim okretajima. Ukupna zapremina iznosi 1.203 ccm, dok se snaga od ravno 100 konjskih snaga razvija pri 6.600 okr/min. Ono po čemu je ovaj agregat također jedini na testu je i broj ventila: Buell ih ima svega dva po cilindru, a njima upravljaju bregaste osovine smještene u bloku motora. Gorivu smjesu i ovdje priprema sustav elektronskog ubrizgavanja s promjerom leptirastih tijela od 49 mm, a u cilindrima ju tlači kompresijski omjer 10:1. Ono što u vožnji ovaj agregat najviše iskazuje jest zakretni moment, a oslobađa ga 11,2 kgm pri 6.000 okr/min. Primarni prijenos je riješen preko lanca, a nalazi se u ku-

ćištu s lijeve strane motora, dok je spojka u uljnoj kupci s više diskova. Sada dolazi na red po našem mišljenju najlošiji element na Buellu, a to je mjenjačka kutija. Dok postojanje svega 5 stupnjeva i nije neka strašna mana uz raspoloživi moment agregata, teške izmjene stupnjeva i buka koja se tada javlja zaista su nas zasmetale. Mjenjač je do te mjere tvrd i grub, da niti navikavanje nije pomoglo, a samo nas je kvalitetna obuća zaštitila od stvaranja žuljeva na stopalu. Ova mjenjačka kutija kao da dizajnom seže u daleku prošlost i kada bi uhvatila korak sa dizajnom motocikla, cijeli dojam o Ulysesu bi bio znatno bolji, jer zapravo je to jedina ozbiljna zamjerka. Da snaga ne stane u mjenjačkoj kutiji, nego da nađe put do stražnjeg kotača brine se tipično američki remen kao sredstvo finalnog prijenosa. Zaštićen od kamenja i prašine u plastičnim oplatama, remen se pokazao funkcionalnim, a iskustva pokazuju da je dugovječniji od lanca.

Možemo primijetiti da je - zbog velikih vrućina tijekom testa ili jednostavno zbog genetike - naš Ulyses bio pomalo žedan ulja, pa smo prilikom zastavljanja kontrolirali, a po potrebi i dolijevali ulje u spremnik smješten u stražnjoj vilici.

Buell Ulyses je dinamičan i zanimljiv motocikl za vožnju, a tom je tako prije svega radi dobre ciklistike i moćne prednje kočnice. Zbog kratkog međuosovinskog razmaka i zakretnog momenta 'na bacanje' Ulyses se rado i lako propinje na stražnji kotač, što iznimno zabavno vozilo čini još zabavnijim.

Na otvorenoj cesti s obiljem zavoja Buell nalazi svoje pravo mjesto, pa je prebacivanje s jedne na

ka, a 16,7 litara goriva je pohranjeno u okviru. Na okvir je obješen i djelomično se u njega sakrio znani nam V2 agregat, ispod kojeg se nalazi ispušni sustav koji doprinosi centralizaciji masa i kompaktnosti cijelog motocikla. Kako smo i rekli, stražnja vilica prati liniju okvira. Sa svoje desne strane ima dva kraka, dok je s lijeve ispunjena, jer tu se nalazi spremnik ulja za agregat. Vozački dio sjedala je ponešto tvrdi nego bismo željeli, ali odlično je profiliran i podsjeća na sedla kakva smo vidali u filmovima sa Buellovim zemljakom, Johnom Wayneom. Dio sjedala namijenjen suvozaču nemašto bito je oblikovan, no pruža više mjesta nego se to na prvi pogled daje naslutiti. Kada ne bi bio opremljen trima kvalitetnim putnim koferima s popisa dodatne opreme, u oko bi upadao tipično kratki stražnji kraj motocikla.

Dok je KTM primjer moderne i napredne tehnologije, za Buella to ne bismo mogli reći. Radi se o za Europljane još uvijek čudnoj američkoj viziji motocikla sa sportskim duhom, koji u sebi objedinjuje neka napredna rješenja i neka, blago rečeno, tradicionalna. Kada spominjemo napredno, to su prije svega kvalitetan ovjes i ciklistika, a naj-







Stražnji ovjes podešava se pomoću vijka dok je testni model bio opremljen GPS uređajem.



drugu stranu pravi užitek, a kočenje se može ostaviti za kasno, jer prednji ovjes osigurava hvatljivost, a snažna prednja kočnica potrebnu silu kočenja. Kruti okvir kompaktnih dimenzija ne pokazuje znake popuštanja, pa se svaka uputa vozača preko širokog upravljača trenutačno pretvara u stvarnost. Zaštita od vjetra je adekvatna za brzine kojima se krećemo otvorenim cestama, a na autocesti je poželjno ne prekoračivati ograničenje, jer tada vožnja počinje umarati. Buell je i pri većim brzinama stabilan, što nismo očekivali zbog međuosovinskog razmaka od svega 1.370 mm i činjenice da je vjetrotrobran pričvršćen na prednju vilicu, što znači izazvati barem vibracije na upravljaču. Ono što zna

dovoditi vozača do ludila je ventilator koji se stalno i često uključuje, čak i u vožnji.

U terenskoj primjeni Buell je daleko od istinskog enduro modela, ali kao takav se prilično dobro snalazi na makadamu. Ovjes dovoljnog hoda, široki upravljač i okretnost su se udružili i učinili da je s ovim motociklom lakše prelaziti terenske dionice nego s testiranom Hondom. Kada smo to rekli, treba napomenuti da Honda i Buell spadaju u klasu motocikala koji na teren izlaze uglavnom u nuždi, dok KTM i BMW koji u imenu nose "avanturu" taj zadatak podnose lako.

U vožnji je Ulyses najokretniji od testiranih motocikala, ali i najneudobniji. Vodi li vas ava-

nura preko zavojitih planinskih cestica s umjerenom brzinom dionicama, Buell će se pokazati kao dobar izbor.

Ako morate ili želite izaći sa zavojitih cestica i iskoristiti prečicu po makadamskom putu, Ulyses će na to pristati bez previše negodovanja. Uobičajeno za američke zrakom hladene V 2 agregate, svako stajanje ili iznimno spora vožnja dovodi do toga da motor oslobađa velike količine topline, što zna biti neugodno za unutrašnju stranu bedara vozača. Kao i ostali "Made in America" motocikli, radi se o specifičnoj vrsti dvotočekaša koja ima i uvijek će imati svoju publiku, ali isto tako neće svi znati cijeniti osebnosti ovog motocikla.



Honda XL 1000V Varadero Zlatna osrednjost

Iako po stažu najstariji model na našem testu, Varadero još uvijek djeluje dovoljno privlačno i svježe. Već na prvi pogled djeluje udobno i masivno, a takav je i u vožnji, no prvo nam valja prokomentirati dizajn, koji će isto otkriti štošta.

Varadero počiva na gumama dimenzija 110/80-19 sprijeda te 150/70-170 straga, što potpuno odgovara obući izabranoj za BMW, ali tu sličnosti prestaju, jer Honda svoje gume nosi na trokrakim aluminijskim naplaticima koji prvi odaju nesklonost terenskoj vožnji. Ovaj nedostatak želje za isticanjem nastavlja se i preko prednje vilice, koja je klasična, promjera cijevi 43 mm i jedina je takva na testu, jer je konkurencija opremljena izokrenutim

vilicama, odnosno preciznim Telelever sustavom. Stvari postaju malo zanimljivije u predjelu prednjeg svjetla i vjetrobrana, koji odišu strogošću i ozbiljnošću kakva dobro pristaje ovakvom motociklu. Bokovi su ogrnuti u plastične oplate unutar kojih su se smjestili bočno postavljene hladnjaci rashladne tekućine, a situacija se mijenja sa spremnikom goriva. Naime, veliki metalni spremnik zapremine 25 litara posve je neprilagođen terenskoj vožnji i pored naplataka je glavni znak da je Varadero prije svega namijenjen putovanju kroz civilizaciju. Ispod spremnika se smjestio agregat koji je s donje strane zaklonjen crnim plastičnim oplatom, ujedno zaštitom od udaraca. Na spremnik se sa stražnje strane, kako je i uobičajeno, nadovezuje sjedalo vozača, koje je smješteno na 838 mm od tla, a izvedbom i



Aluminijski naplatci jasno daju do znanja da Varadero nije namijenjen žestokoj terenskoj primjeni. Koferi na Varaderu ne dosežu kvalitetu po kojoj je Honda poznata. (lijevo)

bojom presvlake je odvojeno od sjedala suvozača. Na prostrani stražnji kraj testnog Varadera, u koji su smještena i dva ispušna lonca, pričvršćena su tri putna kofera s popisa dodatne opreme, boja prilagođenih upravo ovom modelu. Osim pozitivnog vizualnog dojma koferi nas se nisu dojmili, jer njihova kvaliteta odudara od poslovično dobre završne obrade na koju nas je Honda navikla. Kontrolni instrumenti na Varaderu pokazuju nedostatak inspiracije jer su riješeni nemaštovito, iako pregledno. Pokazuju sve bitne parametre, a zamjeramo im nedostatak pokazivača količine goriva, poprilično bitan za svjetske putnike.

Tehničkim osobinama Varadero nas neće odvesti u nepoznate krajeve, jer ga pokreće sada već dobro poznati tekućinom hlađeni V2 agregat zapremine 996 ccm sa četiri ventila po cilindru i dvije bregaste osovine u svakoj glavi. Snaga od 93 konjske snage pri 8.000 okr/min najmanja je na testu, ali taj sitni minus nadoknađuje zakretni moment od 9,98 kgm pri 6.000 okr/min. Agregat je opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva, a pomalo čudi umjereni stupanj kompresije koji iznosi 9,8:1. Spojka se sastoji od više lamela u uljnoj kupci, a šest



široki spremnik i položaj nogara nikako ne odgovaraju terenskoj primjeni. Još uvijek svjež izgled za ljubitelje Honda dodatno je zaslađen crveno-bijelo-plavom kombinacijom. Umjereni izgled odgovara umjerenjoj naravi.

brzinska mjenjačka kutija je precizna i laka za korištenje, u Hondinoj maniri. Završni prijenos izveden je pomoću lanca, što ćemo u ovom testu također ubrojiti u sitne nedostatke, jer ako putujemo kroz nepoznate i potencijalno opasne krajeve, zadnje o čemu želimo brinuti je zdravstveno stanje pogonskog lanca. Kočnice su integralnog tipa i opremljene ABS-om, pa na prednje diskove promjera 296 mm i na stražnji disk od 256 mm pritišću po tri klipića u raznim kombinacijama.

U vožnji je Varadero poput luksuzne jahte na mirnom moru, a vozač sjedi gotovo utopljen u motor. Iako najslabiji, učinilo nam se da prilikom otvaranja gasa najbolje iskazuje snagu, a Hondine Dual-CBS kočnice integralnog tipa opremljene ABS-om rade dobro. Svima su se sviđele upravo zbog načina doziranja koji je najbližiji japanskim cestovnim motociklima kakve svi uglavnom vozimo. Iznadilo nas je koliko je Varadero nezgrapn i naporan za manevriranje u mjestu, a po tome je lošiji i od osjetno glomaznijeg BMW-a. Kada s njim jednom krenete, XL 1000 V će se voziti poput osjetno manjeg turističkog motocikla, dok

će sva ubrzanja, usporavanja i spuštanja u zavoj obaviti kako vozač i zamisli.

Vožnja otvorenom cestom će biti zanimljiva dok god se zavoji previše ne zatvore, jer s 1.560 mm međuosovinskog razmaka Varadero bi na uskim serpentinama mogao brzo postati pretjerano zanimljiv. S druge strane, autocesta bi mogla biti idealno mjesto za ovakav motocikl, ali naš test je pokazao da to nije posve točno. Zaštita od vjetra je dobra i vozač se ni u kojem trenutku neće naći na udaru izravnih struja vjetra, ali nakon 140 km/h primijetili smo neugodnu pojavu. Naime, s okomitog vjetrobrana bi se ravno na kacigu vozača okomila struja uskovitlanog zraka koja trese kacigu, stvara buku i umara vozača. Do te brzine vožnja je vrlo udobna i imali smo osjećaj da bismo tako mogli putovati poprilično dugo. Na nesklonost terenskoj vožnji ukazuje više stvari, a da su naše sumnje bile ispravne pokazalo se kada smo s asfalta skrenuli na prašnjava put i poprilično se naradili ne bi li Varadero išao kamo smo mi zamislili. Raspored težine i položaj vozača jednostavno nisu zamišljeni za prevaljivanje znatnih udaljenosti na ovom motociklu izvan uređenih prometnica. Vožnja u stojećem položaju je neudobna, jer široki spremnik goriva smeta nogama i jasno daje do znanja da smo sa Varaderom zašli u područje kojem nije namijenjen.



Dobre vozne osobine na cesti, koje možemo zahvaliti uravnoteženom ovjesu, te uvijek spremne kočnice izvlačile su nas iz nevolja i spriječile da se nađemo u neobranom grožđu, koprivama i sličnim nepoželjnim mjestima kada bismo u pojedine za voje ulazili prebrzo i prekasno.

Vožnja na Varaderu je uglavnom lišena osjećaja, što je pozitivno, jer znači da sve funkcionira korektno, ali je i negativno, jer od motocikla očekujemo barem nekakav podražaj. Aktualni model još je uvijek poprilično svježeg izgleda, pogotovo u maksí enduro klasi, gdje se od proizvođača ne očekuje novi model svake dvije godine. Ljubitelji Honde s veseljem će prigrliti atraktivnu crveno-bijelo-plavu kombinaciju boja.

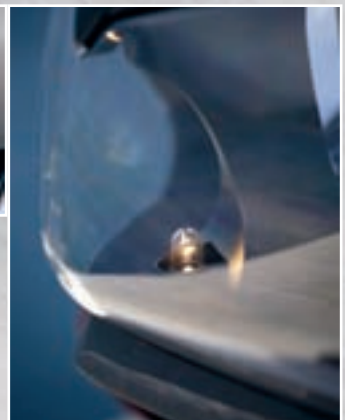
Sve zadatke Varadero obavlja dobro, ali nigdje ne oduševljava, a to možemo pripisati Hondinom konzervativnom stavu u posljednjih nekoliko godina. Radi se o velikom i udobnom motociklu koji će odgovarati osobama kojima se ne žuri, jer - kako smo već spomenuli - zaštita od vjetra je prihvatljiva do 140 km/h.

Ovaj jedini japanski uradak na našem testu pravi je predstavnik rase i ničim nas nije razočarao, ali niti ničim oduševio, osim poslovično dobrom završnom obradom. Radi se o turističkom motociklu prerušenom u putni enduro, pa s njime treba izbjegavati izlaske na teren i upotrijebiti ga za avanturu samo ako ste sigurni da će vas put odvesti po razmjerno kvalitetnim asfaltnim podlogama.





Varadero kao i ostali motocikli na testu ima podesivi stražnji ovjes.





KTM 990 Adventure Sportski duh u narančastom tijelu

Drugi od motocikala na testu u čijem imenu se direktno spominje avantura, KTM u sebi nosi najviše sportskog duha i sportskih gena. Kada bismo sanjali da na idućem izdanju poznatog relija na prvi dan Nove godine krećemo iz Pariza put Dakara, vjerojatno bismo se zamišljali za upravljačem ovog motocikla.

Da je u pitanju čistokrvni enduro motocikl ukazuje prednji kotač promjera 21", a niti ostatak dizajnerskih i tehničkih rješenja ne ostavlja mjesta dvojbi. Pomodni crni žbičani naplatci na sebi nose gume 90/90-21 sprijeda i za enduro ove klase uobičajenih 150/70-17 straga. Atraktivni prednji blatobran ujedno je i zaštita za 48 mm debele cijevi izokrenute WP vilice, koja čini prednji ovjes. Visoko nad prednji kraj nadnosi se uski sportski vjetrobran u koji je uklopljeno svjetlo s dvije okomito postavljene leće. Iz uskog gornjeg dijela plastične oplata se šire do izdržljivih plastičnih štitnika za spremnik ulja, dok je agregat s donje strane zaštićen od udaraca kamenja. S unutrašnje strane vjetrobrana nalaze se kontrolni instrumenti izrađeni u KTM stilu, koji pružaju potrebne informacije i pomalo podsjećaju na vodo-

Vjetrobran je možda pogodan za Rally Pariz-Dakar, ali prosječni vozač bi više cijenio bolju zaštitu od vjetra. Plastični koferi na KTM-u neće pobijediti na natjecanju ljepote, ali djeluju kao da će pouzdano štiti našu imovinu od vremenskih prilika i neprilika. Prednji ovjes dugog hoda ponekad produlji kočenje na asfaltnoj podlozi.

otporne satove na koje smo bili ponosni kao djeca. I ovim instrumentima manjka pokazivač količine goriva, ali KTM-u to možemo i oprostiti, jer takve sitnice nadoknađuje svojim sportskim duhom. Iza debelog i širokog upravljača marke Renthal u oplata je smješten pretinac za sitnice koji se ne može zaključati, već je osiguran jedino brzom kopčom. Neposredno iza ovog pretinca počinje prostrano i naizgled udobno sjedalo vozača, čije osobine ćemo komentirati kada se osvrnemo na vozna svojstva. Ovakvo kompaktno rješenje moguće je zahvaljujući maloj visini agregata i nevelikoj zapremini spremnika goriva, koji sa svoje 22 litre i dva otvora za uljevanje ni u jednom trenutku ne narušava usku siluetu. Dinamično djeluje i stražnji kraj, ispod kojeg su utočište našla dva ispušna lonca od nehrđajućeg čelika, čiji zvuk, moramo primijetiti, jednostavno tjera na nestašluke. Testni KTM je bio opremljen trima putnim koferima s liste dodatne opreme, koji svo-



Prednji kotač od 21" jedan je od elemenata koji čini KTM najbolje prilagođenim za teren. Vozne osobine ispunjavaju ono što sportski izgled obećava. Funkcionalni instrumenti u KTM maniri podsjećaju na vodootporne satove kakve smo voljeli kao tinejdžeri. Povrh spremnika za gorivo KTM ima praktični prostor za sitnice koji se, na žalost, ne zaključava

U vožnji je KTM 990 Adventure priča za sebe prvenstveno zbog naglašenog enduro položaja sjedelnja, dugačkog sjedala i uske siluete motocikla. Kad smo spomenuli sjedalo, možemo ga odmah navesti kao hendikep, jer njegovi tvorcii su vjerojatno s dobrom namjerom odlučili načiniti ga mekanim, ali poslovice kaže da je put do pakla popločen dobrim namjerama. Problem je u tome što je sjedalo premekano, pa nakon nekoliko minuta na KTM-u počinjemo osjećati kako nas podloga sjedala žulja za dijelove tijela koje nećemo spominjati. Na kraćim dionicama ovo je i podnošljivo, no kada se spremamo za spašavanje naše ljubavi koju su zli ljudi odveli tko zna kamo, radije bismo da nas ništa ne žulja. Drugi nedostatak u vožnji je zaštita od vjetra, koja je dobra kada su u pitanju prsa i kaciga, ali uski vjetrobran uopće ne štiti ramena, na kojima pritisak vjetra zna biti značajan. Okorjeli relijaši koji na ovakvim motociklima jure pustinjama svijeta i bore se za slavu zacijelo ne mare za ovaj nedostatak, no mi priznajemo da bismo radije vidjeli nešto širi vjetrobran. Ne bismo ga ni poželjeli da baš nedugo prije nismo sišli s jednog BMW-a. S druge strane, KTM je zabavan i okretan motocikl koji ne skriva svoju težinu, a opet nije njome niti iskompleksiran. Široki upravljač umanjuje urođenu stabilnost velikog prednjeg kotača, pa Adventure nije teško preba-

civati kroz uzastopne zavoje, a niti činjenica da je najduži na testu sa 1.570 mm međuosovinskog razmaka ne dolazi do izražaja u vožnji.

Vožnja otvorenom cestom je uglavnom opuštena, iako je kod prelaska preko neravnina u brzim zavojima KTM znao zaplesati, što je dodatno naglašeno putnim koferima na stražnjem kraju. Kod zaletavanja prema zavojima treba imati na umu mekano podešen ovjes. Dva diska promjera 300 mm i dvoklipna klješta sprijeda, te disk straga od

KTM Adventure / Adventure S

Dok je već početni model 990 Adventure posve spreman za izazove terenske vožnje, kao i uvijek, naći će se oni koji će htjeti više. Upravo za njih, kao alternativa Super Enduro modelu 950 R, koji je direktni konkurent BMW-ovom HP2, u KTM-u su ponudili nešto "žešću" inačicu 990 Adventure s oznakom S. Već stilizirana slika beduina asocira, a natpis "Dakar" potvrđuje da ovo vozilo ima puno zajedničkog s KTM-ovim pobjedničkim motociklima s poznatog relija. Razlika nema puno, ali su bitne, pa tako S model ima 30 mm veći hod prednjeg i stražnjeg ovjesa i on sada iznosi po 245 mm, a narasla je i visina sjedala, pa iznosi čak 895 mm. Osim promjena na ovjesu, i sjedalo je drugačije oblikovano, što rezultira ovim porastom. Već "obični" Adventure je izazov sa svojih 860 mm visokim sjedalom, a S nikako nije preporučljiv osobama koje se boje visine ili su niski rastom.

jom sivom bojom već izdaleka daju na znanje da im je do posla, a ne pokazivanja pred kafićima. Završna obrada ovih kofera ostavlja puno mjesta poboljšanju, ali njihova funkcionalnost i robusnost lako nadomještaju oku neugodne neobrađene rubove.

Život KTM-u ulijeva kompaktni i moderni V2 agregat hlađen vodom, s po dvije bregaste osovine u glavama i četiri ventila po cilindru. Provrt od 101 mm i hod 62,4 mm daju ukupni radni obujam od 999 kubičnih centimetara, što uz kompresijski omjer 11,5:1 razvija snagu od 98 KS pri 8.500 okr/min. Kao i ostali motocikli na ovom testu, KTM je opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva, što osigurava glatko razvijanje snage koja se prenosi na vrlo dobru šest brzinsku mjenjačku kutiju i to preko spojke s više diskova u uljnoj kupci. Za finalni prijenos je izabran lanac, kao i na Vardaru, što nam je nekako lakše preboljeti nego kod Honde, jer KTM se ipak deklarira kao sportaš i svojevrsni sprinter među testiranima. Kada se radi o normalnoj svakodnevnoj upotrebi, lanac i nema bitnih nedostataka, ali tek na terenu dolazi do izražaja koliko je osjetljiv na nečistoću. Stražnji ovjes je već klasično izveden pomoću oscilirajuće vilice, ali njezin rad kontrolira sportski WP amortizer.



240 mm ne dolaze do izražaja sve dok se ovjes ne sabije. Kako je KTM najviše od svih motocikala na testu bio orijentiran ka terenskoj vožnji, ova osobina je kod njega bila i najviše naglašena.

Vožnja autocestom i bržim dionicama iznad 130 km/h nije bila posve stabilna, ali javljalo se tek minimalno lelujanje koje se lako korigira jačim stiskom na upravljaču.

Nakon otvorene ceste i autoceste dolazi na red terenska vožnja u kojoj KTM briljira, kako izgled i garantira. Istina da težina od 199 kg bez opreme i tekućina nije mala, ali zahvaljujući dobrom ovjesu i općenito koncepciji ciljanoj na bespuća Adventure se pokazao kao najskloniji igranju u blatu. I opet treba reći da pune sposobnosti ovog motoci-

kla može iskoristiti tek vozač s bogatim iskustvom u enduro vožnji, no KTM je svakako najprikladniji za terensku vožnju. Uska konstrukcija spremnika goriva i cijelog motocikla olakšava vožnju u stojećem položaju, a u slučaju nužde moguće je izbaciti nogu daleko prema naprijed.

Ono što ime reklamira, to KTM 990 osigurava. Po našem scenariju ovaj motocikl bismo izabrali za akciju spašavanja koja nas vodi na jug, gdje odmor od blatnjavih putova pružaju samo beskrajne pustinje. Ako na vašem planu puta stoje slični opisi, ne preostaje vam drugo nego napuniti neugledne sive kofere potrepštinama i uspomenama na dom, prebaciti nogu preko ovog narančastog Austrijanca i krenuti u nepoznato.



Uska konstrukcija olakšava terensku upotrebu i vožnju u stojećem položaju.







Otresli smo prašinu i sredili dojmove

Na kraju, kojega bismo odabrali za sebe? BMW GS 1200 Adventure nas je najviše fascinirao svojom sposobnošću da izolira vozača od gotovo svih neugodnosti koje priroda i cesta mogu ponuditi. Odlična zaštita od vjetra nema premca, a dok nam je na početku pomalo smetalo što vrhunski ovjes izolira i povratne informacije, kako su se kilometri nizali postajali smo svjesni da se zapravo radi o pozitivnoj osobini. Dodamo li tome i vrhunsku završnu obradu te osjećaj sigurnosti koji BMW ulijeva vozaču, teško mu je naći premca u kontekstu putnih enduro modela. Makar je najskuplji na ovom testu, GS Adventure je svakako i pobjednik, jer gotovo je nemoguće zamisliti motocikl s kojim bi bilo lakše i ugodnije prevaliti desetke tisuća kilometara kako bismo vratili izgublenu ljubav ili iz bilo kojeg drugog razloga kojeg se možemo sjetiti. Od testiranih motocikala jedino se BMW nametnuo kao vozilo s jednom ulogom u životu: putovati daleko, kroz krajeve koja je i Bog zaboravio.

Iako je skoro 30.000 kn lakši za džep i gotovo 25 kilograma lakši od BMW-a, KTM Adventure 990 je zauzeo drugo mjesto među ovim putnim enduro motorima. Vrhunske vozne osobine i razigrani agregat pružaju istinski užitek, ali već nakon prijedjenih stotinjak kilometara u njegovom sedlu počinje se osjećati nedostatak udobnosti, prvenstveno radi slabe zaštite od vjetra i nedovoljno promišljenog sjedala. Konceptijom se KTM pokazao kao najsportskiji, a po količini zabave koju pruža u vožnji dijeli prvo mjesto s Buell-om. Za razliku od BMW-a, koji je namijenjen beskrajnim putovanjima, KTM će se bolje

snaći na kraćim i tehnički zahtjevnijim dionicama, dok zahvaljujući najmekšem ovjesu i prednjem kotaču promjera 21" najbolje odgovara opisu istinskog enduro motocikla. Definitivno je kralja makadama.

Honda XL 1000 V Varadero i danas je jedan od popularnijih i pristupačnijih enduro motocikala velike zapremine, ali u konkurenciji putnih enduro motocikala Varadero ipak nije briljirao. Zbog najskromnijih terenskih sposobnosti Varadero bi trebalo zadržati prvenstvo na asfaltnim podlogama, uz povremene izlaske na šljunkom nasuta parkirališta omiljenih zalagajnika uz cestu. I pored rečenog Varadero je u hrvatskim uvjetima optimalan kada je u pitanju omjer cijene i zauzvrat dobivenog prometala. Dok dva motocikla s boljim plasmanom na testu u imenu nose oznaku "Adventure" i upravo tome su namijenjeni, Honda će korisnicima lako biti vozilo za svakodnevnu vožnju, uz mogućnost bezbrižnog putovanja diljem civiliziranog svijeta. Kako se ipak samo rijetki odlučuju na putovanje Bliskim istokom ili na put u srce Afrike, XL 1000 V će posve zadovoljiti potrebe svih prosječnih putnika-namjernika.

Buell XB12X Ulyses je svjetski putnik samo po imenu, ali to ga ne diskvalificira u potpunosti. Nešto pogodniji za terensku vožnju od Honde i daleko najzabavniji za vožnju zavojitim cestama, "Odisej" će biti dobar izbor za sve koji žele biti primijećeni, a obilna toplina i vibracije koje dopiru iz pogonskog agregata ih više vesele nego smetaju. Kao najkompaktniji na testu Buell je ujedno i najsvestraniji, jer će se najlakše snaći u gradu, mada s druge strane na brzim dionicama pati ili bolje reći pruža izvjesnu patnju vozaču zbog slabe zaštite od vjetra.

GS / GS Adventure

Iako smo uživali na BMW R1200 GS Adventure, svi smo se složili da je blaža verzija modela, bez oznake Adventure u nazivu, vozniji i svestraniji motocikl. Cijelih 24 kilograma lakši, suh i bez dodatne opreme "normalni" GS se pokazao bolje prilagođen svakodnevnoj upotrebi, pa ih sada već možemo često primijetiti u ulozu gradskog, odnosno motocikla za svakodnevnu upotrebu. Dodamo li tome činjenicu da postoji široka paleta proizvođača koji pored matične kuće nude dodatnu opremu za ove motocikle, razlika između "civilne" i Adventure verzije se još više smanjuje. Možemo zaključiti da oba modela dostojno nastavljaju tradiciju velikih BMW enduro motocikala, a za kojeg i sa koliko opreme ćete se odlučiti, ostavljamo vama.

Toliko slični, a opet toliko različiti! Kod motocikala na ovom testu bilo je lako prepoznati kako svaki ima specifičnu namjenu. Ukoliko se većinu vremena vozite gradom, a tek jednom godišnje volite motocikl "okititi" koferima i krenuti na put, ovisno o sklonostima možete birati između Buell-a i Honde. Privlačni li vas manje gradske vožnje, povremeni izlet na Velebit ili turneja po Sredozemlju, KTM je dobar izbor. Konačno, ako vam je na pameti samo ono jedno "putovanje života", nakon kojeg ćete s tajanstvenim osmijehom mirne duše provoditi dane u dosadnom uredu i čekati da vaš putopis objavimo u Moto Pulsu, izbor pada na apsolutnog pobjednika, BMW R 1200 GS Adventure. ■



**BMW R 1200 R Adv.****Buell XB12 Ulyses****Honda XL 1000V Vara.****KTM 990 Adventure**

MOTOR				
tip agregata	bokser 2 cilindra, četverotaktni	V2 četverotaktni	V2 četverotaktni	V2 četverotaktni
promjer x hod (mm)	101 x 73	88,9 x 96,8	98 x 66	101 x 62,4
zapremina	1.170	1.203	996	999
kompresija	11 : 1	10 : 1	9.8 : 1	11,5 : 1
tip razvoda	4 ventila po cilindru, centralna bregasta osovina?	dva ventila po cilindru OHV	4 ventila po cilindru, DOHC	4 ventila po cilindru, DOHC
hlađenje	zrakom	zrakom, uljem, ventilatorom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje promjera 47 mm	elektronsko ubrizgavanje promjera 49 mm	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga KS(kW)o./min.	100 (74) - 7.000	100 (74) - 6.600	93 (69) - 8.000	98 (72) - 8.500
max. okretni moment	11,7 - 5.500	11,2 - 6.000	9,98 - 6.000	9,68 - 6.500
spojka	s jednim diskom, suha	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	5	6	6
CIKLISTIKA				
okvir	od čeličnih cijevi	alumijski sa ugrađenim spremnikom goriva	od čeličnih cijevi kvadratnog presijeka	od krom-molibden cijevi
predtrag				
kut upravljača	63,8	24		63,4
prednji ovjes	Telelever prednja vilica	upside-down vilica Shova promjera 43 mm	teleskopska vilica promjera 43 mm	upside-down vilica WP promjera 48 mm
hod prednjeg ovjesa	210	165	155	210
stražnji ovjes	Paralever vilica	oscilirajuća vilica sa ugrađenim spremnikom ulja i monoamortizerom	oscilirajuća vilica sa monoamortizerom	oscilirajuća vilica sa jednim WP amortizerom
hod stražnjeg ovjesa	220	162	145	210
prednji kočioni sustav	dva diska promjera 305 mm	plutajući obodni disk promjera 375 mm sa šesteroklipnim klještima	dva diska promjera 296 mm sa trokclipnim klještima	dva plutajuća diska promjera 300 mm sa dvoklipnim Brembo klještima
stražnji kočioni sustav	disk promjera 265 mm	disk promjera 240 mm sa jednoklipnim klještima	disk promjera 256 mm sa trokclipnim klještima	plutajući disk promjera 240 mm s dvoklipnim Brembo klještima
guma prednja	110/80-19	120/70-17	110/80-19	90/90-21
guma stražnja	150/70-17	180/55-17	150/70-17	150/70-16
DIMENZIJE				
međuosovinski razmak	1.511	1.370	1.560	1.570
duljina	2.250		2.295	
širina	950	900	925	
visina sjedala	915/895	808	838	860
spremnik goriva (l)	33	16,7	25	22
težina (suha) (kg)	223	193	241,5	199
CIJENA	127.740	110.125	91.990	98.610
PREDNOSTI	udobnost, zaštita od vjetra, kvaliteta, oprema, radijus kretanja, osjećaj moći	kočnice, okretnost, jaka ubrzanja	praktičnost, pouzdanost, cijena, uravnotežene performanse	živahan agregat, primjena na terenu, okretnost, položaj, sportski duh
NEDOSTACI	težina, okretnost na mjestu, cijena	mjenjač, udobnost, vibracije, cijena, terenske sposobnosti	terenske sposobnosti, nedostatak duha	mekan ovjes za cestu, potrošnja tvrdo sjedalo