

USPOREDNI TEST

[4x HARD ENDURO]

Dvije godine nakon našeg posljednjeg sučeljavanja klase Hard Enduro odlučili smo provjeriti kako stoje stvari u ovoj klasi za 2008. i je li netko dozreo da

pobijedi dosadašnjeg dvostrukog osvajača laskave titule "Gospodara endura" iz Austrije. Usporedili smo tri najbolja europska predstavnika za 2008. i jednog pridruženog iz 2006., tek toliko da vidimo što dva cilindra mogu ponuditi na teškom terenu već u svojoj prvoj inačici, nasuprot ovoj etabliranoj jednocilindičnoj konkurenciji



PIŠU: VIKTOR BOLŠEC I ŽELJKO PUŠČENIK
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Euro 2008.

Zimske praznike oduvijek pamtimo po nečem lijepom, a tako je bilo i ove godine. Nakon obavljenog sljemenskog usporednog testa na snijegu i lakog odabira pobjednika, iz hladnog Zagreba uputili smo se na more, kako bismo uživali u terenskim motociklima i morskoj klimi. I ne samo u tome, već i u prekrasnom pejzažu otoka Raba. Moramo priznati kako se Viktorova ideja za promjenom dosadašnjeg terena za uspoređivanje hard endura pokazala punim pogotkom. Naime, Rab je nadaleko poznat po svojim pješčanim plažama, a nama motoristima

još više po pješčanim motocross stazama. Naime, na Rabu se do prije svega nekoliko godina održavalo međunarodno prvenstvo u enduro natjecanju, pa smo mogli iskoristiti i postojeće etape da isprobamo ove nove "zvijeri". Prizore kakve vidite na ovim slikama susretali smo jedino na našim putovanjima u Južnoafričkoj republici ili Kanarskim otocima. Sama pomisao da ćemo se tako zabaviti ovdje, u srcu Hrvatske, sa svojim prijateljima ukazivala je unaprijed najbolje praznike ikad.

Kao dobri dečki na praznike smo ponijeli svoje igračke. To su redom europski modeli motocikala

za 2008. koji pretendiraju za titulu 'naj hard enduro' motocikla. Kako su japanski predstavnici u ovoj klasi na hrvatskom tržištu preskupi, a uvoznici ih većinom nemaju u svojoj ponudi, nismo ih niti uzeli u razmatranje. Ove godine nismo pozvali niti predstavnike dvotaktnih modela, jer oni polagano izumiru, u što smo se uvjerali tijekom prošlog usporednog testa u slovenskom Kopru, kada smo ih testirali iz puke znatiželje. Danas smo uvjereni da su im ovi novi četverotaktni modeli previše odmakli, a radi egzibicionizma smo ovoga puta uvrstili dvocilindričnu Apriliju. Kako nismo uspje-

★ Husqvarna TE 450 i.e. ★ KTM EXC-R 450



li pribaviti najnoviji model za 2008., odlučili smo se ipak isprobati model iz 2006. Iako ne sumnjamo da novi model pruža mnogo više, nadali smo se kako bi i ova prva verzija mogla opasno ugroziti 'gospodara' iz Mattinghofena. Neke druge konkurente s prošlog testa nismo niti željeli testirati jer smatramo da nisu dostojni pretendenti za titulu "Gospodara endura za 2008".

Kako je otok Rab cestovno slabo pokriven, na mnoge pješčane plaže možete doći jedino pješice ili terenskim motociklom. To nas je podsjetilo na najraniji period našeg života kada smo uživali igra-

jući se po pješčanicima i ljutili se na onoga tko bi nas prekinuo. Danas ponovo vadimo svoje igračke (ovaj puta iz kombija) i upućujemo se na najudaljenije plaže u Hrvatskoj penjući se preko kamenjara i kozjih staza otoka Raba, kako bismo ih gurnuli u duboki pijesak gdje se odvaja žito od kukolja.

TEHNIČKE NOVOSTI ZA 2008. **Husqvarna TE 450 i.e. - Testarossa**

Marka sa 69 titula svjetskog prvaka izvan asfalta predstavila je za 2008. novu kombinaciju crveno-crno-bijelih boja svojih enduro modela. No, iako

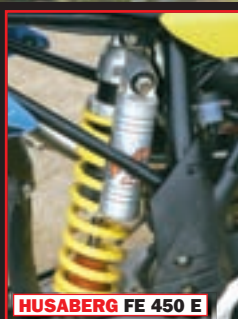
je vizualno identičan prošlogodišnjim modelima, novi Husky ispod plastika skriva poboljšanja. Novi TE 450 je 4 kg lakši, a sjedalo je postavljeno 10 mm niže, dok su plastike hladnjaka 40 mm uže nego na modelima za 2007. godinu.

Agregat je jači zahvaljujući novom Mikuni ubrizgavanju promjera 42 mm, koje je ovdje prvi puta standardna oprema enduro motocikla. Nova je i elektronika, dizajnirana posebno za taj sustav. Novi agregat je poboljšan da bude što funkcionalniji i izdržljiviji i to najviše zahvaljujući novom sustavu podizača ventila, novom natezaču lanca te

Dijelovi otoka Raba podsjećaju nas na kombinaciju vegetacije i tla kakvu susrećemo u Južnoafričkoj Republici



APRILIA RXV 450



HUSABERG FE 450 E



HUSQVARNA TE 450 I.E.



KTM EXC-R 450

Husaberg je preuzeo od KTM-a PDS amortizer za White Power. Na Husqvarnama iza lijepog bijelog okvira nalazi se Sachs amortizer. On je na već standardno tvrdo podešen prema potrebama brzih vozača. KTM se ne upušta u progresivno polužje za hvatište stražnjeg amortizera. Čvrsto vjeruje isključivo u rad svog PDS amortizera

Kao u nekoj egzotičnoj zemlji krajolik otoka Raba naprosto hipnotizira svakog ljubitelja endura, kako bi opet došao ovama



Svi testirani motocikli mogu se podesiti na hidraulici preko povrata i kompresije, a trebalo je i ispustiti nakupljeni pritisak u vilicama na posebnoj vijku

Motocikle smo podesili prema enduro stilu vožnje i probali ih ujednačiti. Iako imaju dovoljno klikova, Husqvarna i Aprilija nisu se dale optimalno podesiti za naš ukus



košari spojke. Tu je i novi 'kick start' mehanizam u slučaju da vam elektro-pokretač zakaže. Rezervoar je novi i ima ugrađenu pumpu goriva, dok je novi ispušni sustav Arrow sada postavljen s lijeve strane motocikla.

Kako bi se naglasila poboljšanja, promijenjene su boje agregata, pa je on sada mat crne boje, dok su cilindar i glava motora boje aluminija, a poklopac ventila je "racing crveni" tipa "Testarossa".

Osim brojnih izmjena u motoru, izmjene su izvršene i na ciklistici. Okvir je "semi-perimeter", čelični s ovalnim i četvrtastim cijevima te novim kutom prednje vilice. Prednost novog okvira je bolja pozicija vozača dok sjedi, ali i dok stoji na

nogama. Graničnici upravljača su novi i postavljeni su na okviru motocikla. Oslonci za nogu pomaknuti su prema naprijed za 15 mm. Aluminjski štitnici agregata i okvira su redizajnirani da budu kompaktniji i lakši. Zadnji koš je lakši za 1 kg. Upravljač marke Tommaselli ima promjer 28 mm i nove prihvate.

Stražnji ovjes je također potpuno nov, s izmijenjenim polužjem, novom zadnjom vilicom te novim kutom za obnovljeni Sachs amortizer. Sve to napravljeno je da bi se smanjio pritisak na okvir - po riječima tehničara pritisak je sada smanjen za 40% u usporedbi s prethodnim modelom. Novi Sachs amortizer ima klip promjera 18 mm umjesto

dosadašnjih 16 mm, što uz više protoka ulja daje bolju stabilnost.

Husaberg FE 450 E Poznati agregat i novi ovjes

Kako je već poznato da Husaberg sprema revoluciju sa svojim modelom za 2009., na ovogodišnjem modelu nisu mnogo toga mijenjali. Jedine vizualne promijene možemo primijetiti u novim i agresivnijim bojama za 2008. Naravno, to nije najvažnije na ovom modelu, ali je svakako najuočljivije. Agregat je doživio samo sitne promijene. Radilica je doručena za maksimalan servisni vijek. Također je za duži vijek trajanja ugrađen novi tip kontra-



Svi motocikli imali su iste dimenzije guma. Tri od četiri su bila na Metzelerovim odličnim 6 Days Extreme gumama, dok je samo Husqvarna imala one Pirellijeve

EXC-R je definitivno najuglađeniji hard enduro za ovu sezonu i najjednostavniji za vožnju vozačima na svim razinama znanja



▼ RXV je prvi ugradio valoviti disk u svoj hard enduro, a na ovom usporednom testu ima i najveći promjer od 270 mm. Brembo valovite kočnice i Excel kotači pokazuju da Husaberg ugrađuje samo najkvalitetniju opremu. Jedino Husqvarna još nema nazubljene, odnosno valovite diskove. Osim toga, ove Brembo kočnice i najslabije kočnice na testu. Valoviti disk na KTM-u najsnažnije je kočilo



APRILIA RXV 450



HUSABERG FE 450 E



HUSQVARNA TE 450 I.E.



KTM EXC-R 450

Kao djeca u pješčaniku igrali smo se dok sunce nije zašlo



Čistoći linija Aprilije pridonose i ispušne cijevi smještene ispod plastika, tako da ne narušavaju siluetu i veliki trud dizajnera

lasne osovine, koja je iz jednog komada i ima novi ležaj. Okvir je pojačan na svim spojevima i ima nove dodatke, primjerice, novi nosač ispušnog topa, koji sada daje više prostora za zadnji kotač. Zadnji amortizer dobio je nove postavke te novu boju opruge. Prednja vilica također ima nove postavke i sada ima aluminijski klip od 12 mm umjesto dosadašnjeg 14 mm širokog čeličnog. Novi trokuti izrađeni od aluminija pomoću CNC tehnologije omogućuju i podešavanje udaljenosti upravljača.

KTM EXC-R 450 - Potpuno nov

Pobjednički model već nekoliko godina zaredom ove je godine kompletno promijenjen, iako to možda nije bilo potrebno. KTM-ov razvojni odjel kreirao je potpuno novu dimenziju hard enduro motocikla. U tančine smo ga opisali u broju 83. Moto Pulsa, pa ćemo ukratko spomenuti samo najosnovnije.

Srce ovog novog modela je ultra moderan agregat koji se krije pod imenom XC4. Pogonjen je

Keihin rasplinjačem s akceleratorom pumpom, koji daje maksimalnu snagu i jednostavnost u održavanju zahvaljujući novom dizajnu. Novi XC4 agregat s jednom bregastom osovinom i kontra-balasnom osovinom, titanskim usisnim ventilima, te čak 2 uljne pumpe gotovo i ne ostavlja prostor za poboljšanja. Inovativni okvir napravljen je od laganih čeličnih ovalnih cijevi, koje potvrđuju najbolje vozne karakteristike i težinu od samo 113 kg. Potpuno podesivi WP prednji ovjes stav-

Moderni crni naplatci i šarenije kombinacije boja daju malo živosti Husabergovom klasičnom dizajnu kojeg nije mijenjao godinama



lja EXC450-R kao najbolji odabir hard enduro motocikla na papiru. Aluminijska zadnja vilica ima novu geometriju te poboljšanu fleksibilnost za što bolju trakciju. Nov je i White Power amortizer s aluminijskim plaštem.

Aprilia RXV 450
Steta ga je uvaliti u blato

Najzanimljiviji motocikl na testu, onaj kojeg smo pod svaku cijenu pokušali dovući na Rab, je posljednji Aprilijin model namijenjen enduro natjecanjima. Zanimljiv je radi svojeg

egzotičnog dvocilindričnog agregata, zbog čega je jedinstven u ovoj klasi. Njegovi podaci o provrtu i hodu pokazuju da će se on vrlo rado vrtjeti u visoke okretaje. Zanimljiv je podatak da Aprilia ima suhi karter, a podmazivanje se odvija preko dva odvojena kruga (kao i kod novog KTM-a), posebno za mjenjač, a posebno za motor. Još jedna specijalnost je elektronsko ubrizgavanje goriva, koje je Aprilija počela ugrađivati već prije dvije godine.

Spomenimo nakon hvalospjeva i jedan veliki nedostatak, osobito za enduro. To je nedostatak

nožne poluge. Kada vam se akumulator isprazni ili elektostarter otkáže poslušnost, kao nama na testu, nema pomoći. Ako u tom trenu nemate "gripa" stražnje gume ili dovoljnog zaleta, možete sjesti i plakati. Naše je mišljenje da je elektostarter previše olakšan i smanjen radi uštede u težini (ovaj V2 agregat gotovo je jednako težak kao jednocilindrični). Dimenzije su mu jednake onima jednog skutera. Ali, to su porođajne muke svih novih modela. Za 2008. elektostarter je pretrpio izvjesne preinake, a isto vrijedi i za odnos prijenosa na radilicu.



Mi se svakako najviše veselimo testiranju ovakvih motocikala, jer konačno kod njih ne moramo uspoređivati svojstva kao što su udobnost, zaštita od vjetra, preglednost u retrovizorima, pozicija suvozača i njegova udobnost (koga je ovdje briga za njih!)



More i motori: da, ali ne u ovoj postavi. Za ovaj tip motora prikladnije je blato i kaljuža

Mister enduro

Sve više kupaca odluku o svom novom ljubimcu traži u dizajnu. "Ako se i valjamo u blatu, ne znači da moramo biti ružni" reći će vam svaki enduraš rekreativac. Dakle, ako nas tehnički detalji ne zanimaju previše, onda nas svakako zanima dizajn.

Moramo priznati da nas je prema izgledu najviše zaintrigirala Aprilija. Svi vozači jedva su čekali da se popnu na nju i isprobaju toliko očekivan novitet koji po svemu odskače od ustaljenih smjernica klase. Po nama je Aprilija RSV 450 uvjerljivi 'Mister hard endura'.

Aprilija je sasvim drugačija od ostalih, ponajviše u ispušnom sustavu, koji je skriven ispod sjedala. Agresivni izgled njenih plastičnih oplata i čudan prednji blatobran izdvajaju je od ostalih. Također ju ističu i lijepi rešetkasti aluminijski okvir od cijevi te još ljepša stražnja vilica.

Ipak, poznavatelji potrebne tehnike krunu ovogodišnjeg izgleda predat će KTM-u. On je najagresivniji i sve je na njemu podređeno uspjehu. KTM je svoje motokros modele kopirao u enduro svijet i dodao rasvjetna tijela. Neobično male bočne stranice izdvajaju KTM od ostalih.

Husqvarna je ostala najslabija prošlogodišnjem modelu, ali s dodatkom crne boje daje osjećaj agresivnosti. I "Testarossa" crvena boja na poklopcu motora daje mu točku na "i". Husaberg je napravio najveći korak u mijenjanju stila, pa je ove godine još malo šareniji i u kombinaciji s crnim naplaticima vrlo lijep.

Na Rabu ima nekoliko pještanih staza gdje vozači PH treniraju preko zime. Klima je ovdje odlična, a ljudi srdačni



Digitalne satove danas imaju svi modeli, a Husqvarna ima i brojač okretaja.

Pet mušketira

Čak ni u vrijeme godišnjih odmora nije nam bilo teško okupiti vozače željne blata, znoja i veselja, kako bismo isprobali nove modele. Odabrali smo malo profesionalaca i malo rekreativaca, da test bude što korisniji svim korisnicima.

APRILIA RXV 450



HUSABERG FE 450 E



HUSQVARNA TE 450 I.E.



KTM EXC-R 450



► Jedino Aprilija ima stražnju pojačanu aluminijsku vilicu. Disk je Nissin promjera 240 mm. Husaberg uvijek želi biti po nečemu poseban. Tako je jedino na njemu pogonski lanac s lijeve strane, dok je stražnji disk na desnoj strani. Na KTM-u izuzetno dugačka stražnja vilica i nova Metzeler guma vrlo blago i bez proklizavanja prenose svu snagu na podlogu





Erozivno tlo u dolini Fruga raj je za terenske vozače

Ovjes na ovoj prvoj hard enduro verziji Aprilje je jako mekan i motocikl stalno "pliva" te joj skokovi nisu jača strana. Kod malo većih skokova amortizacija dolazi do krajnjih granica hoda, a pritom zadnji amortizer voli izbaciti vozača iz njegove pozicije



Husaberg ima puno snage u niskim i srednjim okretajima. Uz tu snagu i mjenjačku kutiju koja ima dosta duge brzine ponekad imate osjećaj da se možete voziti samo u jednoj brzini

Profesionalce su ovaj puta zastupali Viktor Bolšec, deseterostruki prvak Hrvatske u moto-krosu, i Slovenac Miran Stanovnik, legenda relija Pariz-Dakar, a rekreativce Neven Kozarić, Željko Krištofić zvan Okla i naš urednik Željko Pušćenik.

Testna ruta ovoga je puta bila nešto teža nego inače, a s testiranjem smo započeli na 'Specijalcu', maloj motocross stazi koja je bila dobar odabir za prve krugove zagrijavanja. Dionice su bile kudikamo kompliciranije i teže, s mnogo više uskih kamenitih stazica, tamo gdje ni koze više ne prolaze, ali se nismo predavali. Tu su dolazile do izražaja snaga, okretnosti i stabilnost. Dakle, prave enduro vrijednosti.

POLOŽAJ VOZAČA KTM EXC-R 450

Najbolja karakteristika EXC 450 je i dalje činjenica da je u najvećoj mjeri pomirio sve stilove vožnje. Položaj vozača je idealan za sve tipove vozača, od rekreativaca, preko iskusnijih vozača do profesionalaca. To je definitivno motocikl koji najmanje umara i pruža najveći "gušt" u vožnji. Kada, recimo, prijedete s Husqvarne na njega, kao da ste sjeli u najluksuzniji automobil u kojem nećete osjećati nikakve vibracije ni neravnine na cesti.

Njegovi uski bokovi i odlična ergonomija guraju ga na vodeću poziciju poželjnih. Višim vozačima može biti malo prenizak položaj upravljača kod

Iako imaju registarske pločice, oni ni u kom slučaju nisu namijenjeni cestovnoj upotrebi. Homologacija im je potrebna tek toliko da prijeđu preko asfalta kojim je planet zemlja ispresijecan poput paukove mreže

Staza kraj mora
jedinstvena je na
otoku Rabu



Na mnoge pješčane
plaže s kopna vas
mogu dovesti jedino
terenski motocikli



vožnje u uspravnom stavu, pa KTM kao opciju nudi jeftine povisilice od 2 cm.

Pobjednik testa od prije dvije godine je bio zaista superioran u odnosu na ostale modele i lakše je došao do pobjede. Oprema mu je na najvišoj razini: potpuno digitalni instrumenti odličnih su dimenzija i vrlo dobro uklopljeni u prednju masku, a sadrže vrlo korisne informacije poput štoperice, prijeđenih kilometara (putnih i ukupnih), te brzinomjer. Jedno je sigurno: tko ga kupi, neće požaliti!

HUSQVARNA TE 450

Husqvarne više nisu jako široki motocikli kao prije. Danas imate osjećaj da vozite neki MX motocikl, što i nije garancija da će svi imati lijepi osjećaj vožnje. Sjedalo je jako tanko podstavljeno i vrlo tvrdo, što nije ugodno nakon duže vožnje. Često su nam hlače zapele za zaštitne plastike hladnjaka futurističkog izgleda. Ako zanemarimo udobnost, najveći minus Husqvarni je slaba okretnost pri brzim promjenama smjera. Jedan od problema je mali zakretni kut upravljača. Ako volite i želite udobnost, onda Husqvarna nije model za vas. Izrazito je tvrda, ima mnogo izraženih vibracija i s njom vodite neprestanu borbu.

No, Husqvarna nam je svaki put zapalila od prve, što prošle godine i nije bio slučaj. Husqvarnini modeli imaju najbolju instrument ploču, veću nego kod konkurencije, s više sadržaja. Naime, Husqvarne imaju dodan brojač okretaja motora, koji nije baš pregledan, ali ga je lijepo vidjeti na motociklu.

HUSABERG FE 450 E

Husaberg je iz vozačkog mjesta identičan kao i prošlogodišnji model. Definitivno se osjeti poboljšanje na ovjesu, jer je mnogo upravljiviji i ima manje vibracija na upravljaču. No, njegove dosta široke bočne plastike kvare opći ugodaj u vožnji. Tek kad probate konkurenciju onda vidite i osjetite da je mnogo ljepše imati uski motocikl pod nogama jer takav pruža bolji osjećaj što on radi ispod vas a i bolje upravljate njime. Nešto je teži na upravljaču kod prebacivanja od KTM-a i Husqvarne.

Još uvijek se čuje zvuk ispod sjedala koji dolazi od usisa zraka i kvari zvuk ispušnog sustava te ugodaj vožnje, no taj zvuk je mnogo tiši nego što je bio na prošlogodišnjim modelima, skoro pa zanemariv.

Širina i dimenzije novog upravljača su odlične te daju odličan povrat informacija sa prednjeg kotača. Husaberg je odličan kod penjanja na strmine, jer



Sjedalo je jako tanko podstavljeno i vrlo tvrdo, što nije ugodno nakon duže vožnje. Ako zanemarimo udobnost, najveći minus Husqvarni je slaba okretnost pri brzim promjenama smjera. Mali zakretni kut upravljača je jedan od problema

njegov agregat dopušta da ostanete u vrlo niskim okretajima, a da se on pri tome ne ugasi ili zaguši.

APRILIA RXV 450

Prvi Aprilijih hard enduro model ima definitivno najčudniji položaj vozača. Kada prvi puta sjednete na nju čini vam se da ste sjeli na neki model iz 90-tih. No, zvuk motora i izgled govore da se tu radi o nečem posebnom. Ipak moramo priznati kako smo očekivali više. Sjedalo je tvrdo i usko, što se sviđjelo našem Viktoru, koji je naučen na

tako tvrda sjedala, ali su drugi vozači bili razočarani. Plastike hladnjaka su široke pa kod ulazaka u zavoj malo smetaju za noge. No, u vožnji se jako osjeća njezina težina na upravljaču. Definitivno da tu treba poraditi, no kako je ovo model star dvije godine ne možemo ga uvrstiti za naslov modela '08. Za agresivniju vožnju morate koristiti puno snage, odnosno vozač mora koristiti svu svoju tehniku vožnje. Pokušali smo podešavati ovjes kako bismo dobili što više informacija iz motocikla, no ova Aprilia je imala dosta radnih sati pa nismo



Motocikli pred vama nisu napravljeni s razumom, već sa strašću. Ništa se nije promijenilo od prije dvije godine. Toliko mnogo novaca za tako malo zapremine u samo jednom cilindru ne traži niti jedna druga klasa na tržištu. Njih bismo lako mogli nazvati "drugim motociklom u kući", jer uz njega svakako morate imati još jedan, svakodnevni, bez čepova i po mogućnosti s osloncima nogu za suvozačicu

Na novom Bergu se osjeti sitno poboljšanje na ovjesu jer je sada mnogo upravljiviji i ima manje vibracija na upravljaču. Širina i dimenzije novog upravljača su odlične te daju odličan povrat informacija sa prednjeg kotača. No, njegove dosta široke bočne plastike kvare opći ugođaj u vožnji



Kako stojna nožica propada, motocikl valja ukopati, što je na pijesku vrlo lako i zabavno



Aprilia je ugodna za sporiju vožnju kroz šire i ravne off road dionice. Ugodna je i za duža putovanja po makadamu. Dvocilindrični motor ima jako malo vibracija i vrlo je tih s vozačkog sjedišta

mogli baš posve uživati u njoj. Ipak hvala našem prijatelju Ivi iz Dubrovnika, koji nam je bezrezervno ustupio motocikl na test. Sadašnji uvoznik, Piaggio Hrvatska, obećao nam je uskoro dati na test potpuno novi model za 2008.

AGREGATI
KTM EXC-R 450

Agregat XC4 je vrlo tih i ugladen, što je pogodno za duže vožnje. Enduro je disciplina koja se vozi dva puna dana i naporno je slušati preveliku buku, kakvom se javljaju konkurentni modeli. KTM je stvorio odličan agregat koji nema gotovo nikakve vibracije, jak je na niskim i srednjim okretajima, a tek na visokim okretajima snaga malo "umire", no tu nije niti prijeko potrebna, jer imate 6 stupnjeva prijenosa i puno snage u srednjim okretajima. XC4

je izuzetno linearan i miran, ali nije najjači u klasi.

Mjenjač je još uvijek malo grub, pa prilikom prebacivanja brzina treba na trenutak otpustiti gas, no puno manje nego je to potrebno kod konkurencije. Njegov prijenos je relativno dugačak, pa je motocikl sposoban postići vrlo veliku krajnju brzinu. Pri tome mu pomaže novi 6-stupanjski mjenjač, koji sada ima kraće prve 4 brzine. Jedini problem odnosa prve četiri brzine je da morate često prebacivati iz jedne u drugu. Pri velikim brzinama je izuzetno miran i ne plaši vozača. Spojka je i dalje odlična i kod većih naprežanja ne pokazuje slabosti. A u enduru se spojka zaista često napreže.

HUSQVARNA TE 450

Sve bi bilo fino da je malo tiša i da manje vibrira, te da joj ovako novoj ne curi ulje iz vilica. Naime,



APRILIA RXV 450

Aprilia ima jedina dvocilindrični agregat, ali svojom težinom ne odstupa mnogo od konkurenata



HUSABERG FE 450 E

Agregat je za 2008. doživio samo sitne promjene. Nova je radilica, a ugrađen je i novi tip kontrabalansne osovine



HUSQVARNA TE 450 I.E.

Husqvarnina Testarossa skriva modernije rješenje od konkurencije, s dvije bregaste osovine u glavi



I dalje najbolja karakteristika EXC 450 je da je u najvećoj mjeri pomirio sve stilove vožnje. Položaj vozača je idealan za sve tipove vozača, od rekreativaca, preko iskusnijih vozača do profesionalaca



Novi EXC-R ima savršen balans na terenu i ulijeva osjećaj sigurnosti. Lagan je za upravljanje svim korisnicima

Husqvarna je vrlo bučna kad otvorimo gas, a najveća količina buke dolazi iz kutije filtra zraka, dakle, usisa. TE 450 ima dosta snage, a ona je sažeta najviše u srednjim okretajima motora. Najjači je motocikl u klasi, a to se i osjeti na gasu.

Agregat oslobađa dosta vibracija čak i u niskim okretajima, a tvrdo sjedalo to bez milosti prenosi dalje na stražnjicu. One su bile previše čak i za našeg Viktora, bivšeg prvaka motokrosa naviklog na takva maltretiranja. Mjenjač je dosta tvrd i nije moguće mijenjati brzine dok prije ne otpustite gas, isto kao na Husabergu i Apriliji. Prijenos je nešto duži nego kod KTM-a, pa je i motocikl drugačiji na gasu. Odnos među brzinama je dobar i za special testove i za vožnju po cesti. Hidraulična spojka je mekana i vrlo podatna. Cijena mu je ipak malo pretjerana za ono što nudi.



KTM EXC-R 450

Moderan agregat XC4 je vrlo tih i ugađen, što je pogodno za duže vožnje

HUSABERG TE 450 E

Husaberg ima najbližnji agregat s puno snage u niskim i srednjim okretajima. Uz tu snagu i mjenjačku kutiju koja ima dosta duge brzine ponekad imate osjećaj da se možete voziti u jednoj brzini cijeli krug na pisti, bez mijenjanja. Nova kontrabalasna osovinna pomogla je smanjiti vibracije agregata, pa je sada voziti "Berga" pravi užitek. Njegova



TE 450 ima dosta snage, a ona je najviše koncentrirana u srednjim okretajima motora. Najjači je motocikl u klasi, a to se i osjeti na gasu



Ovjes na najnovijem EXC-R-u više nije čisti enduro. Iako je mekan i s odličnom kliznošću, moguće ga je otvrdnuti tako da možete slobodno i otići na Supercross stazu

je snaga najbolje iskoristiva. No KTM-ov agregat (iako nešto slabiji i neznatno manje iskoristiv), njegova finoća i rad bez vibracija te jako mala buka donose mu prednost, a omogućavaju i ugodniju te kvalitetniju vožnju. Spojka je na novom TE 450 E također odlična i nema znakova slabosti.

APRILIA RXV 450

Dvocilindrični motor ima jako malo vibracija i vrlo je tih s vozačkog sjedišta. Ipak, od ovog smo agregata očekivali mnogo više. Naročito je mnogo očekivao profesionalac kakav je Viktor, jer ju je on isprobao do njezinih krajnjih granica. U niskim okretajima je agregat vrlo slab, što nas je iznenadilo s obzirom da je koncepcije V2. No, naš testni

model je imao nešto duži prijenos, pa je i to razlika koju treba uzeti u obzir. Sva snaga ovdje se nalazi u visokim okretajima, što nije pogodno za enduro vožnju. Mjenjač je solidan, a kao i kod drugih modela, potrebno je otpustiti gas kod mijenjanja brzina. Spojku smo često podešavali na etapama gdje smo ju dosta koristili. RXV teško pali kada je motocikl u brzini.

AMORTIZACIJA KTM EXC-R 450

Ovjes na najnovijem EXC-R-u više nije čisti enduro, mekan je i s odličnom kliznošću. Istovremeno ga se zahvaljujući mogućnosti regulacije tvrdoće i brzine povrata može stvrdnuti, tako da možete slo-

bodno i otići na superkros stazu, naravno, do određenih granica. Stabilan je na pravicima i dubokim kolotrazima. Za profesionalce je u standardnim tvorničkim postavkama malo previše mekano podešen, osobito na većim skokovima, pa će oni morati poraditi na podešavanju. No, najvažnije je da je motocikl jako stabilan i lagan za upravljanje svim korisnicima. Odlično upija sitne grbe koje se često stvaraju kod ulazaka u zavoj. Rekreativci će se već od prvog kruga osjećati kao da ga voze godina. Jednostavno, sve je na svom mjestu.

HUSQVARNA TE 450

Moramo priznati da smo razočarani s isporučenom testnom Husqvarnom: amortizacija je bila vrlo loša i k tome su još prednje vilice puštale ulje. Pokušali smo ih malo podesiti, ali ovjes nije baš reagirao, jer vjerojatno nije baš bilo mnogo ulja tamo gdje ga treba. Ovjes na Husqvarnama je već standardno tvrdo podešen prema bržim vozačima, pa bi ga rekreativci trebali malo omekšati, ali ne možemo mnogo reći o njemu, jer zaista je bio katastrofalan. Potpuna je suprotnost KTM-ovoj podešenosti. No, mi vjerujemo da bi uz dobar servis amortizacije Husqvarna bila mnogo upravljivija jer ima sasvim dovoljno stupnjeva regulacije. Prednji kraj nam je stalno 'bježao' od zadane putanje. Sve neravnine i grbe su se osjetile na upravljaču. Niti rekreativci nisu imali dobru riječ za novi model.

HUSABERG FE 450 E

U standardnim postavkama ovjes je podešen tvrđe nego što bi smo očekivali od "Berga".

Kako su većina naših vozača hobbisti, podesili smo ovjes nešto mekše. Prvi dio hoda amortizacije je pretvrd i sve udarce prenosi na upravljač, pa stvara probleme kod ulazaka u zavoj. Veće i brže skokove ovjes odlično upija i nije došao do krajnjih granica svog hoda. Kod brže vožnje po šumskim putovima vrlo je stabilan i dobro drži pravac. Zbog tvrdog prvog dijela hoda prednje vilice malo teže ulazi u zavoj i potrebno ga je malo "srušiti" kako bi krenuo željenom putanjom. Većina rekreativaca neće primijetiti taj nedostatak, ali mi ga moramo spomenuti. Rekreativci su ga svrstali na drugo mjesto.



INTERVJU Miran Stanovnik slovenska legenda relija Pariz-Dakar

MP: Mirane, kako se tebi sviđaju ovi motocikli? Apriliju nisi vozio, ali ova tri...

STANOVNIK: Ja sam do sad vozio mnoge druge motore, ali nisam još probao ove koje smo sada testirali. Iznenaden sam da može biti tolika razlika između dva-tri motora u istoj klasi. Super mi se čini da smo uspjeli napraviti ovaj test i da možemo

ustvrditi koliko je za jednu situaciju bolji KTM, za drugu situaciju Husabreg ili Husqarna. Ali mogu reći da sam najmanje energije potrošio na KTM-u.

Mislim da smo sve motore testirali manje-više u jednakim uvjetima. Dimenzije guma bile su iste na svim motociklima. Možda je ponekad u mokrom terenu, blatu i sličnom značajno koliki je pritisak u gumi. Ja sam kod vlastitog motora spustio prednju gumu na najviše 0,6-0,7 i vidio sam kakva je razlika na ovoj stazi.

MP: Ovo je tvoja klasa od 450 ccm koju voziš na enduru. Ti imaš tu Husqarnu 450...

STANOVNIK: Da. To je zato što do sada nisam probao niti jedan drugi motor osim Husqarne. Mogu reći da je ovo za mene bilo novo iskustvo. Drago mi je da sam imao tu mogućnost i da sam probao ove motore, pa da znam

razmišljati u drugom smjeru. Sad znam, kada ću mijenjati motor, da postoji i neka druga marka, ne samo Husqarna.

MP: Znamo da si naručio ovu novu Husqarnu. Hoćeš li nakon ovog testa u ponedjeljak zvati Zupina i odgoditi narudžbu ili...

STANOVNIK: Zvat ću ga sigurno i mislim da ćemo pričati i o nekim drugim stvarima, poput pripreme motora za test.

MP: Da, Husqarna je bila dosta loše pripremljena...

STANOVNIK: Mislim da nije odgovorno i da se ne može desiti da ovakav motor dođe na test jer u ovom stanju postiže slabe rezultate. Tražit ćemo krivce kod onoga koji je trebao pripremiti motor.

MP: Kako bi ih ti kvalificirao, po redu.

STANOVNIK: Da budem pošten, Husqarnu bi stavio na treću poziciju, drugu Husabreg i prvu KTM.

MP: Što bi zamjerio Husqarni STANOVNIK: Kočnice i ovjes. To mi je najviše smetalo. Kočnica premalo hvata i slaba je. Možda nije kod svih primjeraka isto, ali kod ove koju smo testirali je tako. Ako puštaju semerinzi na vilicama, to nije moj problem...

Nisam siguran zašto je na tom motoru toliki agregat. Meni se čini velik, glomazan i čini mi se da bi mogao biti manji. Možda bi i mogli uštedjeti koju kilu. Ponekad mi se Husqvarna čini teška. Husabreg mi se čini busniji, normalno, i ovjes je spremljen, ali može se voziti vrlo brzo i drži neku liniju koju izabereš. Ako si pogrešno izabrao, to je tvoj problem (smijeh). Kod KTM-a mogu reći da sam se osjećao vrlo, vrlo slobodno i da dopušta i neke greške vozača. Mislim da to kod Husaberga nije tako, ali KTM oprašta. Ovdje smo imali dva KTM-a i ovjes je bio



Ambijent na Rabu je naprosto fantastičan, a tome pridonosi i erozija tla. Osim nadaleko poznatih pješčanih plaža fascinantna je i Dolina Fruga, koja je ispunjena debelim slojem tla izloženog jakoj eroziji, uslijed čega su nastale jaruge. U stjenkama jaruge vidljivo je današnje tlo, a ispod njega staro, fosilno, s tragovima korijenja



malo različito podešen, ali svaki od njih oprašta neke greške. Kočnice su strašne. Nisam navikao da je prednja kočnica toliko jaka, pa sam skoro preletio preko upravljača.

MP: Što bi ti izdvojilo kod KTM-a u odnosu na Berg? Što je prevagnulo? Geometrija, težina ili nešto treće?

STANOVNIK: Teško je reći. Ne mogu reći da je ovaj PDS bolji. Klasika mi je ipak nekako draža, ali mogu reći da me u ovoj situaciji KTM oduševio. Mislim, nemam pojma zašto.

MP: Kako ti se sviđaju novi mjenjači od 6 brzina

STANOVNIK: Znaš, nikad nisam znao koliko motor ima brzina. Kad dođem na kraj - gotovo, šaltam dolje. Nisam se s tim suočio. Kod Husaberga s trećom možeš dosta učiniti. Ne treba puno mijenjati. Možeš ponešto odraditi sa

spojkom i to je to. Kod KTM-a treba malo nogom gore-dolje, kad je jako zatvorena staza ili kad treba odmah odreagirati. Ja sam se bavio drugim problemima na testu, pa iskreno rečeno do toga nisam ni došao.

MP: I za kraj, osjećaš li se spremnim za daljnje utrkivanje s obzirom na koljeno?

STANOVNIK: Ma dobro, koljeno je već četiri godine ovako kako je. Sedam operacija nije donijelo veće promjene. Počeo sam živjeti s tim bolovima u koljenu... U nekim situacijama možda nisam najbrži, ali reljivi poput Dakra su dugački. Svašta se može desiti, favoriti idu preko granica, može se desiti ono što nisu planirali. Mislim da sam sad već dobro pripremljen, ali treba još 'našteliti' glavu, jer opasno je kad znaš da si dobar i da ti dobro ide, jer bi mogao postati prebrz....





APRILIA RXV 450

Definitivno najbolji i najinteresantiji motocikl na testu je RSV 4.5. Nema onoga tko je ne bi volio isprobati. Aprilija ima najveći displej i indikator rezerve goriva u spremniku. Instrumenti su bogato opremljeni za ovu klasu. Dobavljač prekidača isti je kao kod Husqvarne, ali ovdje su zamijenjena mjesta za prekidač dugih svjetala

HUSABERG FE 450 E

Iako tehnički moderno opremljen, dizajnom ne slijedi te smjernice. Prednje svjetlo je još uvijek kockasto, s klasičnom maskom, a niti stražnje svjetlo i spremnik goriva nisu baš neko dostignuće. Instrumenti su isti kao na EXC-R-u, te sadrže sve potrebne informacije. Prekidači su identični onima na KTM-u



RIJEČ NATJECATELJA **Željko Krištofić - Okla** natjecatelj za PH Old Boys



Prije svega zahvaljujem organizatoru ovog testa na pozivu na Rab. Za mene je ovaj test jedno iskustvo više, a voziti i razmjenjivati mišljenja sa, po mojem mišljenju, najvećim hrvatskim talentom Viktorom Bolšecom i legendom Dakra Miranom Stanovnikom zaista je divno i nesvakidašnje.

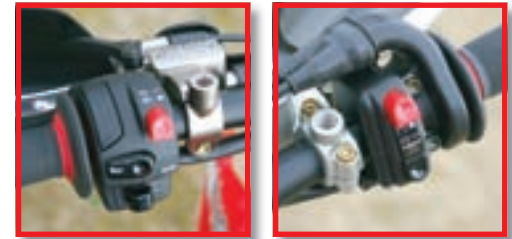
Mislim da je ovaj test bio pravi izbor što se tiče vozača: profesionalac iz motokrosa, enduro legenda i vozač klase 'old boys' u PH koji se endurom bavi prvenstveno iz rekreacije. Mislim da će čitateljima upravo ovakva kombinacija biti vrlo interesantna, pogotovo što najmanje 80% kupaca enduro motora čine čisti rekreativci. Kao redo-

vitom čitatelju Moto Pulsa uvijek mi je "falilo" mišljenje prosječnih vozača na testovima, jer su zahtjevi prosječnih i profi vozača uglavnom različiti. U praksi to znači sljedeće: ono što je 'profiću' na nekom motoru prednost, to prosječnom vozaču može biti ozbiljna mana.

1. KTM - oduševio me je u potpunosti. Posebno me se dojmila fenomenalna amortizacija. Motor je savršeno miran na neravninama i lak na prebacivanju. Za razliku od LC4 modela ima puno više snage koja se razvija linearno. Rad agregata je miran i tih, a novi EXC-R ima i odlične kočnice. Sviđa mi se i njegov dizajn. Lošije strane vidim u podatku da je možda malo prejak za rekreativce, pogotovo na

težim usponima, gdje nije moguće proći velikom brzinom. Spomenuo bih i dostupnost zračnog filtra.

2. HUSABERG - To je motor koji u našem prvenstvu, pa ću pokušati biti što objektivniji. Prednosti vidim u vrlo elastičnom agregatu, što je prednost za rekreativce, odličnim kočnicama, maloj težini (jer je najlakši na testu), položaju vozača prema naprijed i svim racing komponentama u serijskoj opremi (CNC trokuti prednje vilice, tokarene nabe kotača, fino podešavanje prednjeg ovjesa). Ono što bi se trebalo poboljšati je mjenjač, koji teško ide u neutralni hod, te dizajn cijelog motocikla. Već dugi niz godina estetske izmjene su minimalne.

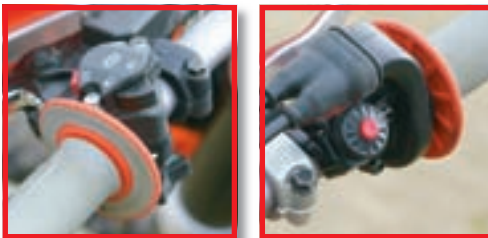


HUSQVARNA TE 450 I.E.

Husqvarna je ostala najbližnja prošlogodišnjem modelu, ali s dodatkom crne boje ostavlja dojam agresivnosti. Talijani stvarno znaju napraviti dobar dizajn. Svi imaju digitalne satove, a Husqvarna dodatno i brojčac okretaja motora. Husqvarna ima iste prekidače za pokretanje kao Aprilia

KTM EXC-R 450

Narančasta boja je vatrena, a to sugeriraju i bočne plastike. Prednje svjetlo je najtanje i najlakše u klasi. Crni zbičani Excel naplatci najbolje su što se nudi na tržištu. Instrumenti su digitalni i gumirani, pa mogu pod vodu. Najružniji element na KTM-u su elektroprekidači na lijevoj strani



3. HUSQVARNA - Jedva sam čekao da sjednem na novu Husqvarnu, moju ljubav iz mladih dana. Ali od novog modela TE 450 sam puno više očekivao. Posjeduje motor nove generacije, novi okvir, ubrizgavanje, poboljšanu amortizaciju ali... Ono što me se dojmilo je prekrasan dizajn s lijepim "racing" detaljima, snaga agregata, položaj vozača te konačno Husqvarna koja pali "na zub". Razočarale su me vibracije na ručkama upravljača i na nogarima, brutalnost za prosječne vozače, poskakivanja zadnjeg kraja na neravninama, kočnice, koje su najlošije na testu, a zbog spomenute brutalnosti agregata i loše amortizacije najviše umara.

4. APRILIA - Šteta da na testu nije bio novi model 2008., jer je ovaj stariji bio ogledni primjerak početka Aprilije u enduru, uključujući i njezine mane. Prednosti Aprilije koje bih izdvojio su vrlo lijep dizajn i miran rad agregata kod dužih vožnji po ravnom, bez obzira na brzinu. Zbog dva cilindra nema "trokiranja" karakterističnog za jednocilindraše u većim stupnjevima prijenosa. Smatram da su i kočnice prednost. Ono čime nisam bio oduševljen je prije svega težina. U odnosu na ostale motocikle na testu činila mi se kao najteža. Amortizacija je neusklađena, što se manifestira kao bježanje zadnjeg kraja na neravninama. Agregat je neelastičan, od nižih okretaja motora je slaba, nakon

toga nastupa prenegla eksplozija snage. Hladnjaci su postavljeni nisko i široko, što su mogući problemi kod pada. Zadnja opaska je da je bravica za kontakt nepotrebna.

● Treba svakako napomenuti da su sva četiri motocikla odlični proizvodi i da ni jedan nema takvu manu da ne bi bili za voziti. Uvijek će postojati kupci koji će npr. staviti dizajn ispred vibracija, ili snagu ispred dizajna itd. Osobno često vozim enduro, uvijek kad mi to vrijeme dopusti. Meni je kod izbora motocikla važna cijena, cijena rezervnih dijelova i potrošnog materijala, dostupnost tih dijelova i iskustva enduraša. Mislim da je to vrlo bitna činjenica u testu, jer enduro je sport u kojem se često

pada i prolazi kroz najteže, terene pa je tako lom određenih dijelova sasvim svakodnevna stvar.

Zapravo je vrlo teško napraviti vrhunski enduro motocikl. Enduro je zaista sport u kojem se mjeri izdržljivost vozača i motocikla; sastoji se od etapa koje mogu biti vrlo teške, spore i brze, ali i od brzinskih testova koji traju i po 15 minuta unutar jednog kruga (koji je rijetko ispod 2 sata). Upravo zbog toga enduro motocikl morao bi biti što udobniji i elastičniji, a opet dovoljno tvrd i jak zbog "brzinaca". Mislim da je to KTM-u i Husabergu uspjelo gotovo savršeno, dok mi Husqvarna malo zaostaje zbog vibracija, kao i Aprilia zbog težine.

APRILIA RXV 450

Ovjes na ovoj prvoj hard enduro verziji Aprilije je jako mekan i motocikl stalno "pliva". I kod nje je moguće podesiti tvrdoću i povrat amortizacije, ali ne tako uspješno kao kod konkurencije. Skokovi joj nisu jača strana. Kod malo većih skokova amortizacija dolazi do krajnjih granica hoda te je istodobno nestabilna. Zadnji amortizer kod skokova voli izbaciti vozača iz njegove pozicije. Aprilia je ugodna za sporiju vožnju kroz šire i ravnije off road putove. Ugodna je i za duža putovanja po makadamu.

KOČNICE

KTM EXC-R 450

Njegove kočnice su bez sumnje najbolje. Odlično se doziraju i nije potrebna velika sila da se zaustavite. Stražnja kočnica svoju dužnost obavlja odlično i bez pregrijavanja.

HUSQVARNA TE 450

Kočnice su iste kao i kod KTM-a, a dolaze i od istog dobavljača. No, imamo osjećaj da ovdje ipak malo lošije funkcioniraju. Možda je na njima bilo ulja iz vilica.

HUSABERG FE 450 E

Prednja kočnica je tvrda i ne koči onako kako to pokazuje osjećaj na prstu. Za zaustavljanje treba nešto jače stisnuti nego što je to slučaj kod KTM-a. Vjerojatno se ovdje koristi druga smjesa disk pločica.

APRILIA RXV 450

Kočnice RXV-a više su napravljene za brža i duža kočenja, odnosno, kao da su namijenjene za cestu. Kako je ona ipak stara dvije godine, ne možemo to sa sigurnošću procijeniti.

Na Zemlji ništa novo

Na kraju svakog usporednog testa direktor od nas zahtijeva da jasno odredimo poredak. Mi smo ovoga puta bili jednoglasni kao rijetko kada dosad. Kad bi barem sportski cestovni motocikli u klasama 600 i 1000, koje upravo pripremamo, bili toliko različiti, bilo bi nam mnogo lakše! Ovdje ni na trenutak nismo imali sumnje.

1. KTM je obranio titulu "gospodara endura" uvjerljivije nego na prošla dva testa, a to je zasluga stalnog unaprjeđenja i velikog truda svih djelatnika iz Mattinghofena. EXC-R je definitivno najuglađeniji hard enduro za ovu sezonu i na svim razinama znanja najjednostavniji za vožnju. Cijena mu je više nego konkurentna, a uvoznik se opskrbio velikom količinom rezervnih dijelova i dodatne opreme prijeko potrebnih za ovu klasu.

2. Kod Husaberga se osjećaju prsti KTM-ovih inženjera i iz godine u godinu je sve bolji. Ovim sitnim, ali vrijednim izmjenama sasvim se približio pobjedniku i jedini je koji može ugroziti KTM-a. Presudile su nijanse i Viktorova istančanost, a Husaberga smo pozicionirali daleko ispred ostala dva konkurenta.

3. Husqvarna je uvijek u sredini, a ovaj puta na začelju. Neke stvari su odlične, a s druge strane neke razočaravaju. Izgleda da je ona TE450 iz prošlog broja Moto Pulsa, koju smo vozili na svjetskoj prezentaciji u Njemačkoj, bila puno bolje pripremljena, a možda čak i doručena za novinare.

Izvan konkurencije: Aprilia? Hm, čekat ćemo novi model, pa ćemo vam je predstaviti u pravoj formi. ■



Test team Moto Pula s vozačima gostima:
s lijeva Željko Pušćenik, Neven Kozarić, Ivo
Kvestić, Viktor Bolšec, Miran Stanovnik, Mate
Budiša, Damir Škalec i Željko Kristofić



	Aprilia RXV 450	Husaberg FE 450 E	KTM EXC-R 450	Husqvarna TE 450
MOTOR				
Tip agregata	V2 pod 77°	jednociлиндриčni	jednociлиндриčni	jednociлиндриčni
Promjer x hod (mm)	76 x 49,5	100x57,2	95 x 63,4	97 x 60,76
Zapremina (ccm)	499	449,2	449,3	449
Kompresija	12,5:1	13:1	11,9:1	12,9:1
Tip razvoda	1 bregasta osovinica i 4 titanska ventila po cilindru	1 bregasta osovinica i 4 ventila	1 bregasta osovinica i 4 ventila	2 bregaste osovine i 4 ventila
Hladenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje 38 mm	Rasplinjač Keihin MX FCR 39 TPS	Rasplinjač Keihin MX FCR 39 mm	elektronsko ubrizgavanje
Max. snaga KS(kW)-o./min.	Cca 60 ks	-	Cca 52 ks	Cca 50 ks
Spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci
Br. brzina	5	6	6	6
CIKLISTIKA				
Okvir	Kombinacija čeličnih i aluminijskih cijevi	čelični cjevasti	krom molibden, cijevi ovalnog presjeka	čelični cjevasti
Prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm	WP upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	WP upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	Marzocchi upside-down vilica s cijevima promjera 50 mm
Hod prednjeg ovjesa	Nije deklariran	295 mm	300 mm	300 mm
Stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s WP PSD monoamortizerom	WP monoamortizer PSD	oscilirajuća vilica s monoamortizerom Sachs
Hod stražnjeg ovjesa	Nije deklariran	320 mm	335 mm	296 mm
Prednji kočioni sustav	Nissin disk promjera 270 mm	Brembo disk promjera 260 mm	Brembo disk promjera 260 mm	Brembo disk promjera 260 mm
Stražnji kočioni sustav	Nissin disk promjera 240 mm	Brembo disk promjera 220 mm	Brembo disk promjera 220 mm	Brembo disk promjera 240 mm
Guma prednja	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21
Guma stražnja	140/80-18	140/80-18	140/80-18	140/80-18
DIMENZIJE				
Meduosovinski razmak	1.495 mm	1.490 mm	1.481 mm	1.495 mm
Duljina	2.222 mm	2.100 mm	nije deklarirana	2.267 mm
Visina sjedala	996 mm (model 2008 ima 946 mm)	930 mm	925 mm	963 mm
Spremnik goriva	7,8 l	7,5 l	9 l	7,2 l
Težina (suha)	114 kg	109 kg	113,5 kg	112 kg
CIJENA	67.012 kn	66.195 kn	67.680 kn	68.990 kn

	APRILIA	HUSABERG	HUSQVARNA	KTM
Agregat	7	9	9	10
Mjenjač	8	9	9	10
Kočnice	7	8	6	10
Ovjes	5	9	6	10
Agilnost	4	9	9	10
Poredak	4.	2.	3.	1.