

USPOREDNI TEST MAKSI x2



U ritmu

Neodlučnost i konfuzija u glavama novopečenih vozača ili povratnika u ove vode, koju izazivaju pohodi u razne salone motocikala, očita je. Da bi motociklističko srce odabralo svoju "mladu" i pronašlo svoj životni stil, izbor nikako nije lak, ako izuzmemo mogućnost slučajnog odabira. U ovom testu usporedili smo pet naizgled potpuno različitih motocikala, odnosno dvocilindrične predstavnike potpuno različitih klasa kako bismo vam "skratili muke".

Iako izgleda da predstavljena vozila na prvi pogled nemaju dodirnih točaka, sličnosti među njima su itekako velike. Dominantan element koji povezuje sve protagoniste našeg testa je, naravno, pogonski agregat. Naime, sve testirane motocikle pokreću dvocilindrični motori maksimalne zapremine. Osvrnemo li se malo u prošlost, vidjet ćemo da su dvocilindraši dugo vremena bili nedovoljno zastupljeni na tržištu, osim za ekstremno sportsku primjenu ili u svijetu custom vozila. Danas pak motocikli pogonjeni upravo ovakvim agregatima doživljavaju pravi procvat i to doslovno u svim segmentima. Nekadašnji problemi poput pretjeranih vibracija, velike potrošnje i nedovoljne pouzdanosti odavno su riješeni zahvaljujući tehnološkom razvoju, a prednosti ovakve konfiguracije poput "kamionskog" okretnog momenta, uske

konstrukcije koja doprinosi i kvalitetnijim voznim osobinama, te neodoljivog šarma specifičnog glasanja ili bolje rečeno "bubnjanja" magnetski privlači sve veći broj motociklista. Vođeni upravo šarmom i prednostima motocikala opremljenih dvocilindričnim agregatima odlučili smo se upoznati sa svim pozitivnim i negativnim stranama ovakve koncepcije.

Da bismo spomenuti zadatak ispunili što potpunije, na testu smo usporedili nekoliko modela potpuno različite orijentacije. Isto tako, niti jedan od predstavljenih motocikala nije ekstremno usmjeren isključivo jednoj namjeni, već su svi multifunkcionalni. Najvažnija odlika im je da su zabavni i u gradskoj gužvi i na otvorenim cestama, pogodni za svakodnevnu

upotrebu i duga putovanja, udobni, bogati raznim sadržajima, a upravljanje ovim motociklima je lako i intuitivno. Kod ovih motocikala prednost nije dana krajnjoj tehničkoj sofisticiranosti ili pretjeranim performansama, nego ukupnoj prilagodljivosti, kvaliteti, voznim osobinama, užitku u vožnji i, naravno, estetici i specifičnosti pojedine klase. S obzirom na to da ovi motocikli moraju zadovoljiti široku lepezu želja svojih korisnika i da svaki od predstavljenih modela dolazi iz druge klase, isprobali smo ih u raznolikim uvjetima: u gradskoj gužvi, na međugradskim i regionalnim cestama, na autocesti, a one koji sadrže i nešto sportskog duha podvrgli smo i ekstremnom testiranju na natjecateljskoj stazi.





Porast zastupljenosti maksii dvocilindraša na tržištu ukazuje da je na pomolu novi "trend". Kako bismo otkrili da li je ovakvo stanje samo pitanje trenutne mode ili se u ovoj koncepciji krije neki posebni šarm, usporedili smo nekoliko dvocilindraša potpuno različite orijentacije. Svoje prednosti i mane demonstrirali su nam predstavnici tourera, nakeda, maxi endura kao i jedna specifična izvedba koja predstavlja "koktel" svih navedenih stilova



bubnjjeva

Suzuki predstavlja nasljednika svog nekadašnjeg sportsko turističkog modela TL-S koji se zbog problema sa stražnjim ovjesom i nije baš proslavio na tržištu. U svom novom izdanju pod imenom SV 1000 S japanski se predstavnik vraća na scenu s provjerenim rješenjima, što se ovjesa tiče, agregatom koji se dokazao i u nekim europskim ostvarenjima, robusnim i čvrstim okvirom te oštrim i agresivnim linijama, kojima asocira na ultra-sportska rješenja iz matične kuće.

Aprilijski, s druge strane, "svlači" svoj prestižni superbike model kako bi vrhunске performanse i doživljaj s natjecateljskih staza preselila i u gradske "džungle". Manjak plastičnih elemenata i visoko podignuti upravljač omogućuju Tu-

no-u da se lakše asimilira za svakodnevnu primjenu, no, bez obzira na te sitne izmjene ovaj motocikl i dalje ostaje čistokrvni racing derivat u najvećoj mjeri namijenjen ovisnicima o adrenalinu.

Austrijska tvrtka KTM dodaje još jedan cilindar svojim off-road modelima kako bi s Adventureom 950 maksii enduro motociklima ponovno vratila značenje riječi "terenac". Zahvaljujući mnogobrojnim testiranjima koje je ovaj motocikl prošao na velikom broju rally-a prije serijske proizvodnje najveći KTM-ov uradak već u startu preuzima mjesto predvodnika u svojoj klasi kombinirajući u do sada još neviđenom omjeru off-road pokretljivost i udobnost za duga putovanja.

Tu je još i njemački "Panzerfaust" BMW R 1150 RT, koji pomalo odskače svojim prenaplašenim tourerskim odlikama, udobnošću i ugrađenom opremom. Njemački se proizvod oduvijek dičio posebnim izgledom, nesvakidašnjim rješenjima ovjesa i legendarnim Boxer agregatom sa, u odnosu na konkurenciju, specifičnim, vodoravnim smještajem cilindara. Navedena krstarica namijenjena je prvenstveno zaljubljenicima u duga putovanja koji se najviše kreću otvorenim prometnicama i koji se rijetko susreću u prenatrpanim gradskim gužvama. Ipak, ovakva maksimalna opremljenost i dugogodišnja tradicija traže i maksimalne izdatke.

Najneobičniji od navedenih vozila zasigurno je Ducati Multistrada. Novo ostvarenje iz Bologne objedinjuje nekoliko stilova. Od endura preuzima upravljač i ovjes dužeg hoda, od nakeda položaj vozača i istaknuti agregat, od tourera vjetrobransku zaštitu i komfor suputnika, a od sportskih motocikala usku izvedbu, vozne osobine i kočnice. Dodamo li tome još i originalan izgled i "personality" koji su zaštitni simboli ove Italo-tvrtke, sa sigurnošću možemo tvrditi da su Ducatijevi inženjeri stvorili motocikl koji spada u jednu sasvim novu, do sada još nepoznatu klasu. ✓





Ultimate Fighter

Kompletan ustroj motocikla u potpunosti je podređen sportu i natjecateljskoj stazi: okvir je čvrst, ovjes je podešen tvrdo, kočnice su visokih performansi, a kompletna silueta motocikla izvedena je vrlo usko

Aprilia Tuono Fighter nije ništa drugo nego brat blizanac natjecateljskog modela RSV Mille. Od "originala" se razlikuje jedino po oskudnijim vjetrobranskim oplatama i ravnom upravljaču, zbog čega ovaj model i svrstavamo u klasu "naked" umjesto u klasu natjecateljskih motocikala. S ovom našom klasifikacijom najvjerojatnije se neće složiti oni najtvrdokorniji zaljubljenici "golih" motocikala, s obzirom na to da Tuono svoj dvocilindrični V60° pogonski agregat više skriva nego što ga pokazuje. Naime, sam motor je prekriven raznim plastikama, usisnicima, posudama za tekućine i masivnim aluminijskim okvirom, a oni zajedno kvare ukupan dojam koji imamo uz pojam klase "naked".

Kao što smo već spomenuli po pitanju koncepcije, Tuono je u potpunosti identičan kao i model RSV Mille iz kojeg je i nastao. Ovo ukratko znači da je kompletan ustroj motocikla u potpunosti podređen sportu i natjecateljskoj stazi: okvir je čvrst, ovjes je podešen tvrdo, kočnice su visokih performansi, a kompletna silueta motocikla je izvedena vrlo usko. Ista stvar vrijedi i za sjedalo koje je tvrdo postavljeno i nagnuto prema naprijed, kao i za oslonce za noge koji su postavljeni visoko i prema natrag. Položaj vozača je u potpunosti "racing" s

tom razlikom što je gornji dio tijela uspravan zahvaljujući ravnom upravljaču. Već po samoj koncepciji Aprilinog nakeda vidljivo je da je Tuono Fighter najsportskije orijentiran motocikl od testirane petorke.

Isto tako, sportska narav ovog modela vidljiva je već nakon prvog dodavanja gasa, kada se u trenutku oslobađa impresivna snaga od 123 KS. Eksplozija

snage prisutna je već od najnižih režima okretaja motora pa sve kraja. U čitavom radnom području snaga se oslobađa vrlo grubo i odlučno, što pogoduje agresivnoj vožnji, dok u uvjetima gradske upotrebe nedostaje fluidnosti i ujednačenosti za smireniju vožnju. Od jednog nakeda za svakodnevnu upotrebu smo ipak očekivali nešto mirniji karakter. Bez obzira na ravni upravljač, Tuono poput

Već po samoj koncepciji Aprilinog nakeda vidljivo je da je Tuono Fighter najsportskije orijentiran motocikl od testirane petorke





Analogno-digitalna instrument ploča identična je kao i na modelu RSV Mille



ma Tuono zbog tvrdo podešenog ovjesa "nabija" i poskakuje, vrlo snažne kočnice u istim uvjetima zahtijevaju osjećajno doziranje, a nervozno očitovanje snage od vozača konstantno traži visok stupanj koncentracije i opreza. Svakako treba spomenuti i mjenjačku kutiju kojoj prijenosni odnosi nisu usklađeni za upotrebu u urbanim sredinama kao i "žilavu" spojku koja zahtjeva veliku snagu lijeve podlaktice, pogotovo prilikom učestale primjene. Izgovor kod ovih problema na modelu RSV Mille bio je taj da se radi o motociklu koji je namijenjen za natjecateljsku stazu! Kod Tuona taj argument ne prolazi, pa bi bilo krajnje vrijeme da se inženjeri Aprilie pozabave i tim nedostatkom. Za izvjesne teškoće prilikom manevriranja na mjestu i u uvjetima gustog gradskog prometa odgovoran je mali zakretni kut upravljača, a otežavajuća okolnost vozačima nižeg stasa biti će i visina sjedala od 820 mm. Što se putnika tiče, o njima se baš nije vodilo previše računa, iako im je smještaj puno komforniji, koliko to na ultra-sportskom motociklu može biti, od onog što bi se na prvi pogled moglo očekivati. Kao i kod vozača, i suvozačevo sjedalo je tvrdo i oskudno tapecirano, ali mu je zato površina oslonca zadovoljavajuća, što doprinosi nešto udobnijem smještaju. Povišena sjedeća pozicija smetat će višim suvozačima, jer ih u vožnji prisiljava da strše poput "jarbola" ili da se voze pogr-



Prednji kočioni sustav Brembo sa dvostrukim plivajućim diskovima promjera 320 mm na koje djeluju čeljusti sa 4 klipci

bljeni. Zato je onim nižima ipak osigurano nešto više udobnosti.

No, krajnji zaključak svega viđenog pokazuje da je i Aprilijin "naked", isto kao i njegov sportski brat blizanac, u najvećoj mjeri namijenjen isključivo vozačima s viškom adrenalina u krvi, koji preferiraju agresivnu vožnju i izvođenje akrobacija, dok se na putnika gleda kao na "nužno zlo" kojem su dostupne samo vrlo kratke ture. Vjerujte nam na riječ da vam avantura zvana sputnik na ovom motociklu nije potrebna. ✓

svoje sportske izvedbe, RSV Mille, najbolje od sebe daje na natjecateljskoj stazi i na zavojitim dionicama na kojima se ponaša doslovno fantastično. Široki upravljač i uspravni položaj tijela vozaču u svakoj situaciji ulijevaju osjećaj maksimalne kontrole i sigurnosti. U zavoje ulazi brzo i precizno, a kompletan motocikl vozaču daje sjajan "feeling".

Sa svojih 197,8 kg Aprilijin naked je i najlakši testirani dvocilindraš što mu uz njegovu izvedbu i natjecateljske ciklističke kote omogućuje visok stupanj agilnosti. Isto tako, iako se odlikuje najmanjim međuosovinskim razmakom od konkurenata, Tuono se odlikuje izvrsnim držanjem pravca i osjećajem sigurnosti u dugim zavojima. Što se vjetrobranske zaštite tiče, vjetrobranska maska osigurava solidnu zaštitu od vjetra i pridonosi većoj stabilnosti na brzim dionicama. Naravno, sve to ako je vozač nižeg rasta, jer se u protivnom problemi sa turbulencijom javljaju već pri 150 km/h, a rješenje oko problema održavanja visokih putnih brzina za više vozače postoji u "ležećoj" poziciji na spremniku goriva.

Sve pozitivne osobine s kojima je Aprilia "dva koraka" ispred predstavljene konkurencije, što se tiče primjene na otvorenoj cesti i na natjecateljskoj stazi, naplaćuju se u uvjetima gradske vožnje. Naime, na lošim gradskim prometnica-

Položaj vozača je u potpunosti "racing" s tom razlikom što je gornji dio tijela uspravan zahvaljujući ravnom upravljaču



USPOREDNI TEST
MAKSI x2

BMW R 1150 RT



Veliku masu BMW-ovog GT-a teško je savladati pri malim brzinama. No, čim se krene, vožnja postaje pravo zadovoljstvo

Rolce Royce na dva kotača

Ako kod BMW-ovih proizvoda ovako masivna vozila nisu neuobičajena pojava, u odnosu na komparirane motocikle BMW R 1150 RT ostavlja dojam nevjerovatno masivnog vozila zahvaljujući njegovim nadasve imponzantnim gabaritima. Osim velikih dimenzija, njemačke proizvode uvijek su povezivale i osobine poput udobnosti, mnoštva dodatne opreme, neuobičajenog dizajna, interesantnih tehničkih rješenja kao i tradicionalno pouzdanog motora boxer koncepcije. U cjelini motocikl izgleda dosta nezgrapno, poput bizona, ali taj dojam u velikoj mjeri ublažuju nježne i zaobljene linije koje karakteriziraju dizajn ovog vozila. Dinamičnom izgledu vozila pridonose i redizajnirani elementi gornjeg dijela prednje oplate i novi reflektor većih dimenzija, unutar kojeg su smještena i svjetla za maglu, kao i naglašeniji usisnici za zrak, te integrirani pokazivači pravca elegantnije izvedbe. Vjetrobranska zaštita je na ovom motociklu dovedena gotovo do savršenstva, čemu pridonosi i prednji vjetrobran širokog presjeka koji djeluje u sprezi sa vjetrobransko staklom s mogućnošću električnog podešavanja nagiba i visine. Tu su još i široke bočne oplate i profilirani spremnik goriva koji štite donje ekstremitete vozača, čime je vozač u potpu-

nosti zaštićen od gotovo svih nepoželjnih vanjskih faktora. O smještaju je na ovom motociklu gotovo nepotrebno raspravljati. Položaju vozača teško da je moguće naći bilo kakvu zamjerku i on već poslovično graniči sa perfekcijom zahvaljujući precizno dizajniranoj ergonomiji. Ništa manje ekskluzivna nije ni ukupna razina udobnosti kojom se ovaj model odlikuje. Naime, dovoljno je sa-

mo pogledati velika i raskošna sjedala da bi nam odmah bilo jasno da ovaj motocikl doslovno guta kilometre bez posljedica na svoje putnike. Ne smijemo zaboraviti niti sve one mnogobrojne elemente koji su zaduženi za još kvalitetniji osjećaj užitka u vožnji, a to je oprema. Ona je u najmanju ruku prvoklasna: integralno kočenje, dvije električne utičnice (za interfon, punjenje mobitela), gri-

Udobnost, komfor i vjetrobranska zaštita na ovom su motociklu dovedeni gotovo do savršenstva. Vjetrobransko staklo ima mogućnost električnog podešavanja nagiba i visine



jači sjedala i ručki upravljača, radio kasetofon sa zvučnicima, sustav za mijenjanje visine svjetlosnog snopa prednjeg reflektora, rad sva četiri pokazivača pravca, mogućnost podešavanja visine sjedala u tri različita položaja i, naravno, putni koferi zapremine 33 l integrirani u stražnji kraj motocikla.

Gotovo je nevjerojatno kako se motociklom ovako raskošnih dimenzija spretno upravlja i kako se jedna takva "gromada" jednostavno vozi. Ovakva dvostruka osobnost motocikla koja u začuđujuće kvalitetnom omjeru povezuje s jedne strane velike proporcije i ukupnu masu vozila i s druge strane neočekivano efikasnu upravljivost, dolazi zahvaljujući vrlo jednostavnom, ali kvalitetnom okviru, učinkovitom sustavu ovjesa, te gotovo idealnom rasporedu težina za koje je u najvećoj mjeri zaslužna upravo specifična izvedba boxer pogonskog agregata koji motociklu daje povoljno, vrlo nisko težište.

Kad smo već kod ovjesa, BMW-ov projekt, prednji Telelever i stražnji Paralever sustav, bez obzira na svoju mekanu podešenost u vožnji pružaju osjećaj visokog stupnja sigurnosti. Ipak, svojim učestalim oštećenjima naše gradske prometnice uspjеле su smanjiti efikasnost spomenutog ovjesa, što se manifestiralo tupim udarcima kompletnog prednjeg kraja. Jedan od razloga ovakvog djelovanja zasigurno leži u činjenici da nije moguće podešavati prednji ovjes, čak niti djelovanjem na oprugu jedinog amortizera. Isto tako, u uvjetima gradske gužve i prilikom izvođenja različitih manevara na skućenom prostoru veliki međuosovinski razmak, velika masa i otvoreni kut vilice glavni su krivci za vidljivo otežano usmjeravanje ovog motocikla.

Naime, prilikom ovakve upotrebe prednji kraj postaje svojevoljan i vrlo težak za navođenje jer slijedi inerciju mase vozila. No, već nakon minimalnog ubrzanja koje motocikl održava u ravnotežnom položaju, stvari se drastično mijenjaju, ali u ovom slučaju na bolje. No, u usporedbi s mnogo lakšim konkurentima agilnost se ne može mjeriti, a širenje putanje u zavoju je najizraženije na testu. Boxer motor nove generacije, većeg obujma i s dvije svjeće po cilindru, "vrti" se bez žurbe, iako reagira odlučno i snažno prilikom svakog djelovanja na ručicu gasa. Karakteristično šarmantno ljuljanje lijevo-desno prilikom dodavanja gasa u mjestu i dalje je prisutno. Razvijanje snage je ujednačeno u svim režimima rada, a obilje okretnog momenta dostupno je uvijek u punom obimu. Modernizirana mjenjačka kutija sa šest brzina sada je preciznija i brža, iako je i dalje zadržan vrlo dugi hod nožne poluge. Kao i većina GT-a i R 1150 RT najbolje od sebe pruža na otvorenim cestama i autocestama, kada do izražaja dolaze njegovi aduti poput udobnosti, stabilnosti i jednostavnog održavanja

Veliki instrumenti tradicionalno jednostavnog dizajna pregledni su, funkcionalni i potpuni ali nedovoljno atraktivni



Električne komande su nepraktične i zahtjevaju dosta vremena za privikavanje

solidnog tempa vožnje. Brdska vožnja je suviše zamorna za ovaj stil uživanja.

U ovakvim, putnim, uvjetima BMW postaje kralj među konkurentima, u čemu mu pomaže i sustav kočenja visoke tehnologije. No, iako je zaustavljanje povjereno naprednom integralnom sustavu kočenja sa ABS-om, za čiju se ugradnju BMW oduvijek zalagao, on je po našem mišljenju slabo intuitivan i ne baš uvijek pod kontrolom. Ipak, ovaj je sustav u potpunosti opravdao svoje postojanje kada je u urgentnoj situaciji, na autocestu, svoju funkciju obavio u najboljoj mjeri spasišvi tako jednog člana našeg test tima od kobnih posljedica izazvanih nesmotrenošću, naravno, vozača automobila. Zato, ako spadate među one vozače koji žele upoznati svijet i pri tome svladati što veći broj kilometara u što kraćem vremenu, ovaj je BMW pravi partner za vas. Naravno, ako ste u mogućnosti financijski podnijeti ovaj luksuz, jer cijena kod ovog bavarskog koncerna nikad nije bila na nivou konkurencije. ✓



Prvoklasnu opremu upotpunjuje i radio kasetafon sa zvučnicima koji je integriran u vanjske oplata



Da se vodilo računa i o najsitnijim detaljima najbolje demonstriraju utičnica za interfon i utičnica za napajanje mobilnoga

Stražnjim krajem dominiraju veliki putni koferi zapremine 33 l iz bogate serijske opreme koji se, naravno, mogu demontirati



Ducati Multistrada

USPOREDNI TEST
MAKSI x2

Genetski inženjering

Stvoriti motocikl koji će zadovoljiti najrazličitije ukuse san je svake moto Kuće. Nakon našeg testa mišljenja smo da je u ovoj želji napokon uspio talijanski Ducati i to s modelom Multistrada 1000, koji je sa svojim prvim predstavljanjem, kao prototip, izazvao mnoga oprečna mišljenja i nepovjerenje. Već samo ime pokazuje kako je ovaj projekt već prvotno zamišljen da zadovolji u najrazličitijoj primjeni i na najrazličitijim cestama: gradskim, regionalnim, autocestama, pa čak u određenoj mjeri i na natjecateljskoj stazi. Neobično vozilo zahtijeva i neobičan izgled, koji kao i njegov karakter u sebi objedinjuje nekoliko stilova. Interesantno dizajnerski prednji i stražnji kraj svoje korijene vuku s određenih prototipova i maloserijskih modela ove talijanske tvrtke. Vrlo neobično rješenje odnosi se na vanjske oplata prednjeg kraja kojima je donji dio fiksno učvršćen, dok je gornji dio neovisan s mogućnošću rotacije zajedno s upravljačem. Ovakvo rješenje Multistradi omogućuje veliki polumjer zakretanja, odnosno, mogućnost da se s ovim motociklom okrenete gotovo na listu papira. Navedene manevarske sposobnosti najviše dolaze do izražaja u gradskim sredinama u kojima se ovaj Ducati

pokazao okretnijim i od većine maksiskutera.

S druge strane, vjetrobranske oplata u cjelini osiguravaju kvalitetnu zaštitu vozača, tako da ni održavanje visokih putnih brzina s ovim vozilom nije nikakav problem, što smo još dodatno potvrdili i na natjecateljskoj stazi. Središnji dio

Multistrade izveden je vrlo usko, gotovo kao na enduro motocilima s kojih je preuzet i upravljač, s izrazito profiliranim udubljenjima za noge koja asociraju na Ducatijeve sportske modele, baš kao i tvrdo i esencijalno sjedalo koje za divno čudo ne umara niti nakon duže vožnje. Suvozači će morati priznati da se o nji-

Sportski karakter još dodatno naglašavaju visoko postavljene ispušne cijevi, jednokraka stražnja vilica i uski bokovi



ma posebno vodilo računa. Iako sjede povišeno, sjedalo im je udobno i dobro podstavljeno, a na raspolaganju im je i masivni rukohvat velikih dimenzija.

Nakon prvog kontakta s ovim "križancem" položaj vozača u vožnji je u najmanju ruku "čudan", no, već nakon nekoliko kilometara osjećaj je kao da je sve projektirano upravo za Vas. Široki upravljač tijelu osigurava uspravan položaj iako opterećenje na rukama nije beznačajno, s obzirom da je upravljač postavljen dosta nisko. Nasuprot tome sjedalo je postavljeno dosta visoko. Uski spremnik goriva omogućava veliku pokretljivost, a oslonci za noge su postavljene prema nazad i relativno nisko. Sve u svemu smještaj je udoban, ali i sa velikom dozom sportskog duha. Manju opasku uputit ćemo ogledalima koja su, kako bi zadovoljila estetsku funkciju, male površine, nepregledna i nefunkcionalna. U vožnji se Multistrada pokazala vrlo okretna i zabavna. U gradu je praktična, na zavojitim dionicama brza i precizna, na otvorenoj cesti je stabilna, a na natjecateljskoj stazi predvidljiva i intuitivna. Ovim karakteristikama u velikoj mjeri doprinose i rafinirani elementi sportskog ovjesa, kao i pneumatici širokog presjeka. Prednja upside-down vilica promjera 43 mm i stražnji monomortizer vrlo su tvrdi iako im je hod duži u odnosu na ostale modele iz matične kuće.



Ducati-ev mješanac neobičnog izgleda u sebi spaja karakteristike nekoliko različitih stilova. Kao što mu i samo ime govori Multistrada se na svim cestama snalazi kao "riba u vodi"



Jednokraka vilica i pripadajući stražnji kotač atraktivne izvedbe do nedavno su bili zaštitni znak najprestižnijih modela ove tvrtke



Instrumenti se sastoje od analognog obrtomjera i LCD zaslona na kojem vlada prava gužva među mnogobrojnim informacijama koje se mogu očitati

tisak jednocilindričnih agregata. U odnosu na prethodnu generaciju motora ovakve koncepcije, novi zračnjak se odlikuje snažnijim i fluidnijim razvijanjem snage i to počevši već od najnižih režima, no, nikakav napredak nismo uočili po pitanju mehaničke buke i tradicionalno izraženih vibracija.



Dorade bismo preporučili i na mjenjačkoj kutiji koja je izrazito tvrda, iako smo primijetili da se stvari bitno mijenjaju na bolje prilikom forsirane upotrebe. S obzirom da je Multistrada ovo premijerna sezona na tržištu, oprostite nam neke sitne mane i on definitivno ostaje naš favorit, a Ducatiju skidamo kapu jer je uspio projektirati do sada najkompletniji all-rounder. Dodamo li tome i specifičnu karizmu koja tradicionalno prati sve proizvode ove tvrtke iz Bologne, mišljenja smo da je uspjeh ovog modela definitivno zajamčen. Ipak, astronomska cijena od 94.924 Kn ništa ne može opravdati, pogotovo ako još spomenemo i "aljkavu" završnu obradu zbog koje nam se odlijepilo "mače oko" s tablice, savinuli se i popucali štitnici oslonaca za noge suvozača, otpadali šarafi prilikom vožnje, a kompletna instrument ploča jednostavno je nestala (čitaj: odletjela) na autocesti. Sve u svemu, ako ste u životu spremni na kompromise, onda će ovaj motocikl biti pravo otkriće za vas u sve napućenijem moto-svijetu. ✓

Prostor za sitnice integriran je u bokove prednjih oplata. Otvaranje i zatvaranje je nespretno i zahtjeva privikavanje

Za razliku od većine modela iz matične kuće kod projektiranja Multistrade vodilo se računa o komforu i udobnosti suvozača



USPOREDNI TEST
MAKSI x2

KTM 950 Adventure S



Kralj pustolova

Kako bi povećao prodaju i još dodatno učvrstio svoju ionako visoku poziciju na tržištu, austrijski KTM proširuje dosadašnju paletu terenaca sa Adventur-om 950, koji se u odnosu na bazične modele tvrtke odlikuje jednim nesvakidašnjim rješenjem: dodatnim cilindrom. Najnovije ostvarenje ove kuće ostaje u okvirima domaće tradicije, što znači u segmentu terenskih proizvoda, sa samo jednom razlikom u odnosu na ustaljenu praksu, a to je predznak "maks". Gotovo svi današnji maks enduro motocikli namijenjeni su isključivo cestovnoj upotrebi, no, Adventure 950 ide i korak dalje kako bi se vratio izvornim odrednicama ove klase. Naime, osim što postiže brzinu od gotovo 200 km/h, on se dobro snalazi i na neasfaltiranim podlogama, u čemu mu pomažu i neka tipična, za ovu klasu odavno zaboravljena terenska rješenja kao što su ovjes izrazito dugog hoda i prednji kotač promjera 21". Isto tako, "veliki" KTM nije glomazan u tolikoj mjeri kao konkurencija, zahvaljujući prije svega svom specifičnom, uglom dizajnu, uskom vjetrobranu i spremnicima goriva koji se protežu prema dolje, iako mu ukupne dimenzije i dalje ostaju imponantne, skoro preglozaste, kako po dužini, tako i po visini.

Položaj vozača na ovom enduro dvocilindrašu je odličan, a izveden je tko da prati zahtjeve terenske vožnje: poprsje je uspravno, sjedalo tvrdo postavljeno, a upravljač širok. Po istim parametrima izvedena je i ukupna visina vozila koja je zaista pozamašna, čak i za vozače veće tjelesne visine. S druge strane, zadovoljene su i neke tourserske osobine zahvalju-

jući aerodinamičnom vjetrobranu koji osigurava kvalitetnu zaštitu na visokim brzinama. Ostavimo li po strani početni osjećaj nezgrapnosti, ovaj motocikl svoju pravu narav pokazuje tek u pokretu. Dovoljno je otpustiti spojku, koja je mekana i modularna, i odmah postaje jasno da imamo posla s pravom "igračkom"! To znači da se s KTM-om "visokog stasa" manevrira vrlo lako, čemu pridonosi i dobro odmjeren raspored težina. Ipak, da ne može sve biti idealno pokazalo se prilikom manevriranja na mjestu i na zahtjevnijim terenima, kada do izražaja dolazi velika težina od preko 200 kg.

Zahvaljujući specifičnom WP ovjesu iznimno dugog hoda Adventure 950 bez

ikakvog napora savladava sve neravnine s kojima se susreće na putu i to bez obzira radilo se o oštećenjima na cesti ili o terenskoj primjeni. Usudit ćemo se reći kako ovako prilagodljiv ovjes još nismo imali prilike testirati. Nije premečan za cestovnu uporabu, ne ponire prekomjerno na jakim kočenjima, a istovremeno s lakoćom upija sve nepravilnosti podloge. Zahvaljujući ovako koncipiranoj ciklistici s ovim KTM-om čovjek zbilja može kamo god poželi. Pogodan je za turističku vožnju, vožnju autocestom i vožnju po teškom terenu, a mogu se izvoditi i solidni nagibi po asfaltu, pri čemu vozač ne mora imati neko naročito iskustvo. Ipak, nemojte pretjerivati s na-

"Kralj makadama" odlikuje se imponantnim izgledom i uglom dizajnom. Na asfaltu je zahavan, a za razliku od konkurencije primjenjiv je i u terenskoj vožnji



Estetika ovog maxi endura sasvim je originalna i nova. Sve vanjske oplata djeluju nekako uglato ali vrlo skladno i elegantno



Stražnji nosač sastavni je dio opreme bilo kojeg od predstavnika ove klase



Akumulator se nalazi u sklopu oplata spremnika goriva



Dostupna i jednostavna poluga za podešavanje stražnjeg ogibljenja

Instrumenti su izvedeni grubo i spartanski jednostavno. Zbog narančaste pozadine vidljivost je dosta loša



gibima, jer prednji kotač promjera 21" ne može nuditi istu okretnost, brzinu ulaska u zavoj i hvatljivost kao kotači od 19" ili 17". Manju zamjerku uputit ćemo efektu "plivanja" i lelujanju cijelog motocikla koji se javlja prilikom visokih putnih brzina, a najvjerojatnije je posljedica ukupne visine i velikog frontalnog presjeka motocikla.

Opisane vozne osobine i ukupna primjenjivost ovog vozila ne bi bile na ovako visokom nivou da testirani maxi terenac nije opremljen i zadovoljavajućim pogonskim agregatom. Kao što je već poznato, navedeni proizvod je nastao direktno iz KTM-ovog sportskog odjela. Naime, cijeli projekt Adventure-a 950

prvo se morao dokazati u natjecateljskoj primjeni, da bi tek nakon toga zaživio u serijskoj proizvodnji. Razvoj u ekstremnim uvjetima ima i svojih prednosti, a jedna od njih je da je dvocilindrični "V" 75° motor, LC8, izuzetno lagan (teži svega 58 kilograma), što se kasnije očituje i u manjoj masi kao i u zamjetno boljoj upravljivosti kompletnog motocikla. Maksimalna snaga od 98 KS pri 8.000 okr./min. i okretni moment 9,5 kgm pri 6.000 okr./min. ne predstavljaju neke rekordne vrijednosti u ovoj kategoriji, ali su zato u potpunosti iskoristive s obzirom i na terensku primjenu ovog dvocilindraša. No, brojke su jedno, a realnost nešto sasvim drugo, a u stvarnos-

ti stvari definitivno izgledaju puno živahnije.

U cestovnoj primjeni motor snagu razvija progresivno i odlučno, bez ikakvih rupa, što mu u kombinaciji sa dobrim okretnim momentom osigurava zavidna ubrzanja. Ovu karakteristiku dokazali smo i na natjecateljskoj stazi na kojoj je Adventure 950 izgledao kao potpuni "outsider" među sportskim motociklima, ali im je, vjerujete, u vožnji zadavao velikih problema, a nekima je priuštio i mnogobrojne komplekse. S druge strane, dvocilindrični motor okretaje razvija mekano i bez ikakvih trzaja, kako bi se osigurao što manji stres na stražnju gumu prilikom terenske upotrebe. Svakako još trebamo spomenuti i odličan 6-brzinski mjenjač koji djeluje u kombinaciji sa vrlo ugodnom spojkom opremljenom i učinkovitim sustavom protiv poskakivanja.

Krajnji dojam svega navedenog pri povratku kući narušio je kvar pogonskog agregata, tako da smo predstavnika dvocilindričnih maxi enduro-a zadnju etapu morali "šlepiti" na prikolici. Da li je taj incident posljedica nekih nedoradenosti na motociklu s obzirom na premijernu sezonu na tržištu, po poslovi: "prvi mačići se u vodu bacaju", ili su mu "glave" došli mnogobrojni test vozači koji su ga maltretirali više nego što bi to bio slučaj da je bio na reliju Paris-Dakar, tek ćemo doznati. No, bez obzira na ovaj zadnji "kiks", KTM 950 Adventure pravi je pustolov kojeg u potrazi za avanturom još od njegovog rođenja nije mogla zaustaviti niti pustinja, a kamoli neka cesta, makadam, zemljani put ili neka druga prepreka. ✓

Dobra vjetrobranska zaštita, masivne dimenzije, komforno sjedalo i ovjes dugog hoda zaslužni su za visoku razinu udobnosti prilikom turističke primjene



Suzuki SV 1000 S

USPOREDNI TEST
MAKSI x2



Pas koji laje ne grize

Nasljednik nekadašnjeg dvocilindričnog Suzukijevog sport-tourera, TL-S-a 1000, na tržište dolazi pod novom oznakom, SV 1000 S, kao i s novim prodajnim sloganom: "V-Twin Fun Machine", koji bi po riječima japanskih tehničara najbolje oslikao njegov karakter. Već na prvi pogled jasno je da SV 1000 S preuzima vizualni identitet i ustroj izrazito sportskih konotacija. Linije su mu ugate, rezovi odlučni, vjetrobranska kupola je zašiljena, a ugrađena su i atraktivna dvostruka svjetla. U cjelini gledano, na okupu je sve ono što zahtijevaju današnje tendencije beskompromisnih, natjecateljski orijentiranih motocikala. Daka-ko, sve je to pomalo na štetu originalnosti, a najupadljiviji i najoriginalniji detalj motocikla je stražnje svjetlo koje se sastoji od dva reda vertikalno nanizanih svjetala LED tehnologije. Agresivnosti cjeline doprinose još i odvojene ručice upravljača kao i "špica" postavljena ispod hladnjaka ulja. Središnje mjesto, zahvaljujući tome što nema vanjske oplata, zauzima krupni aluminijski rešetkasti okvir, koji više nije izveden od zavarenih ekstrudiranih cijevi, nego se sastoji od aluminijskih greda, u čijem je središtu smješten dvocilindrični agregat koji se besprijekorno uklapa u cjelinu. Navedeni, vrlo popularni dvocilindrični V 90° motor dobro je poznat još iz

1997. godine sa modela TL1000S. Nakon toga se ugrađivao i na Suzukijevu još ekstremnije orijentiranu verziju R, pa na kompletnu gamu Cagivinih modela Raptor, da bi konačno svoje mjesto našao i na maxi-enduru V-Strom.

Iako u usporedbi s prethodnim generacijama navedeni motor i dalje zadržava svoju izvornu koncepciju, toliko je puta dotjerivan da bismo "do sutra" mogli nabrajati sve izmjene koje je pretrpio. One najbitnije plod su napora usmjerenih prema poboljšanju razvijanja snage pri niskim i srednjim režimima vrtnje, smanjenju dimenzija, težine i emisi-

ja štetnih plinova. Prvi dojam za upravljačem modela Suzuki SV 1000 S ne uljeva osobito pouzdanje jer položaj vozača u sjedalu ne zadovoljava niti sportski, a niti turistički ustroj. Naime, upravljački je sklop iznimno udaljen od vozača, što pogoduje isključivo korisnicima više građe. Isto tako, ručice upravljača su povišene, u odnosu na natjecateljske modele, što bi trebalo omogućiti udobniju upotrebu, ali su im krajevi zatvoreni i spušteni prema dolje. Ovakav položaj iznimno opterećuje dlanove vozača, što je nedopustivo na motociklu ovakve orijentacije. Nelogičnosti su uočljive i na



SV 1000 S izgleda poput beskompromisno konstruiranog maksija sportaša. Ipak, nasljednik TL-a nije namijenjen za jurnjavu nego za umjerenu vožnju. Završna obrada je na visokom nivou



Analogno-digitalni instrumenti su kompaktni i pregledni ali nepotpuni. Koćioni sustav sprijeda osigurava snažno i učinkovito koćenje. Vrlo lijepo djeluje i stražnje stop svijetlo s dva paralelna niza led dioda

sjedalu koje je pozicionirano vrlo nisko u odnosu na spremnik goriva, tako da vozač sjedi "u motociklu" kao što je to bilo uobičajeno na nekadašnjim modelima, a ne "na" motociklu, što je položaj koji karakterizira gotovo sva najmodernija rješenja. Za usmjerenje se ne mogu odlučiti ni oslonci za noge koji su postavljeni previsoko u odnosu na turističke modele i previše naprijed ako ih uspore-

Položaj vozača i suvozača ne zadovoljavaju ni sportsku, a niti turističku orijentaciju motocikla



	Ducati Multistrada	Suzuki SV 1000 S	Aprilia Tuono Fighter	BMW R 1150 RT	KTM Adventure
MOTOR					
broj cilindara	2	2	2	2	2
promjer x hod (mm)	94x71,5	98x66	97x67,5	101x70,5	100x60
zapremina	992	996	998	1.130	942
kompresija	10,0:1	11,3:1	11,4:1	11,3:1	11,5:1
tip razvoda	desmodromica i jedna breg. pokr. remenom	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem	jedna bregasta osovina u glavi pokretane lancem	dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem
br. ventila	4	8	8	8	8
napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	elektronsko napajanje	rasplinjači Ø 43 mm
paljenje	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno	elektronsko digitalno
max. snaga KS(kW)-o./min.	84 (62)-8.000	120 (88)-9.000	126 (96)-9.500	95 (70)-7.250	98 (72)-8.000
okr. mom. kgm(Nm)-o./min.	8,5 (84)-5.000	10,2 (102)-7.200	10,3 (101 Nm)-7.250	10,2 (100)-5.500	9,9 (95)-6.000
spojka	s višestrukim diskovima-suha	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	suha s jednim diskom i hidrauličnom komorom	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	6	6
CIKLISTIKA					
Okvir	rešetkasta konstrukc. od čel.cijevi	četrtaste aluminijske grede	dvostruke aluminijske grede	rešetkasta konstrukc. od čel.cijevi	rešetkasta konstrukc. od čel.cijevi
kut upravljača	24°	24,5°	25°	27,1°	26,6°
prednji ovjes	up-side down	klasična	up-side down	telelever	up-side down
promjer cijevi prednjeg ovjesa	43 mm	46 mm	43 mm	35 mm	48 mm
hod prednjeg ovjesa	165 mm	120 mm	120 mm	120 mm	230 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	141 mm	130 mm	135 mm	135 mm	230 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki disk Ø 320 mm i 4 koćiona klipića	dvostruki disk Ø 310 mm i 4 koćiona klipića	dvostruki disk Ø 320 mm i 4 koćiona klipića	dvostruki disk Ø 320 mm i 4 koćiona klipića	dvostruki disk Ø 300 mm i 2 koćiona klipića
stražnji kočioni sustav	disk Ø 245 mm i dva koćiona klipića	disk Ø 220 mm i jedan koćioni klipić	disk Ø 220 mm i dva koćiona klipića	disk Ø 276 mm i dva koćiona klipića	disk Ø 240 mm i dva koćiona klipića
gume	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 180/55-ZR 17	120/65-ZR 17 180/55-ZR 17	120/70-ZR 17 170/60-ZR 17	90/90-21 150/70-18
DIMENZIJE					
međuosovinski razmak	1.450 mm	1.445 mm	1.415 mm	1.485 mm	1.570 mm
duljina	2.130 mm	2.135 mm	2.070 mm	2.230 mm	nije deklarirano
širina	740 mm	745 mm	800 mm	898 mm	nije deklarirano
visina	1.286 mm	1.080 mm	1.200 mm	1.380 mm	nije deklarirano
visina sjedala	850 mm	800 mm	820 mm	805-845 mm	880 mm
težina (suha)	200 kg	189 kg	197,8 kg	257 kg	206 kg
spremnik goriva	20 l.	17 l.	18 l.	25 l.	22 l.
CIJENA	94.924 Kn	85.728 Kn	79.976 Kn	130.735 Kn	95.340 Kn

đujemo sa sportskim motociklima. U nedoumici smo se našli i po pitanju sjedala koja su udobna i dobro tapecirana, no visoko postavljena i vidljivo nagnuta prema naprijed. Što se tiče voznih osobina, SV 1000 S će zadovoljiti samo nezahtjevne korisnike koji će ga koristiti isključivo za lagana krstarenja. Vjerujte, od Suzukijevog dvocilindraša nikada nismo očekivali neke ekstremno sportske vozne osobine, ali mišljenja smo da se jedan motocikl kojeg barem malo karakterizira prizvuk "sport" trebao ponašati puno agilnije u vožnji. Već od samog kretanja prisutan je dojam lijenosti prilikom bilo kakve promjene pravca. Identična slika ponavlja se i na zavojitim dionicama, kao i na natjecateljskoj stazi kada motocikl od vozača zahtijeva veliki angažman za ulazak u svaki zavoj. Nasuprot tome, stabilnost mu je uzorna prilikom savladavanja dugačkih zavoja i na otvorenim dionicama, što u kombinaciji s mekano podešenim ovjesom osigurava udobno putovanje. U gradu u uvjetima pojačanog prometa s SV-om treba biti oprezan s obzirom na zatvoreni upravljač, mali kut zakretanja kao i zbog izduženog položaja koji pri malim brzinama umanjuje ukupnu ravnotežu. Zanimljivih 115 KS koje ovaj sport-tourer ostvaruje na 7.600 okr./min. podatak je vrijedan svakog poštovanja. Ukupnoj snazi zaista se nema što prigo-

voriti, a njeno pokazivanje odvija se tipično japanski: elastično i fluidno uz vrlo homogeno razvijanje krivulje okretnog momenta. Usporedimo li Suzukija s konkurencijom, SV 1000 S se definitivno odlikuje pogonskim agregatom s najmanje izraženim vibracijama, iako su one prisutne na visokim režimima rada, kao i najpreciznijim i najmekšim mjenjačem te jednako tako kvalitetnom spojkom, barem kada je riječ o progresiji i sili djelovanja na ručicu. Razočarali su nas jedino prijenosni odnosi koji su predugački za forsiranu vožnju i na natjecateljskoj stazi. Na kočnice, koje su nam se već nakon prvog kontakta učinile sasvim na visini zadatka, zaista nismo imali nikakvih primjedbi. Snažne su i odlikuju se širokim rasponom doziranja, a ne umaraju se ni nakon učestale upotrebe.

Rezime svega glasilo bi: SV 1000 S nalazi se točno "ni na nebu ni na zemlji" gledano u okvirima sport-tourer-a, jer mnoge osobine koje bi ovaj motocikl trebao objediniti iz navedenih klasa ostaju nedorečene. Možda koncepcija Suzukijevog dvocilindraša nikako nije za naše proporcije, a možda smo i mi bili prekritični prilikom ocjenjivanja. Ipak, neosporiva kvaliteta i poslovično visok nivo japanske završne obrade u kombinaciji sa konkurentnom cijenom osigurat će i ovom proizvodu njegovo mjesto pod suncem. ✓