

# USPOREDNI TEST [Maxi Enduro]

*Na nebrojenim serpentinama i prijevojima Dolomita, te na talijanskim autocestama sučelili smo veličanstvenu sedmorku koja po službenoj nomenklaturi pripada kategoriji maxi-enduro. No, nakon intenzivnog druženja možemo zaključiti da je danas maxi-enduro jako široki pojam i da u sebi obuhvaća barem tri podklase, a testni motocikli se međusobno jako razlikuju*



# *Sedmorica veličanstvenih*

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

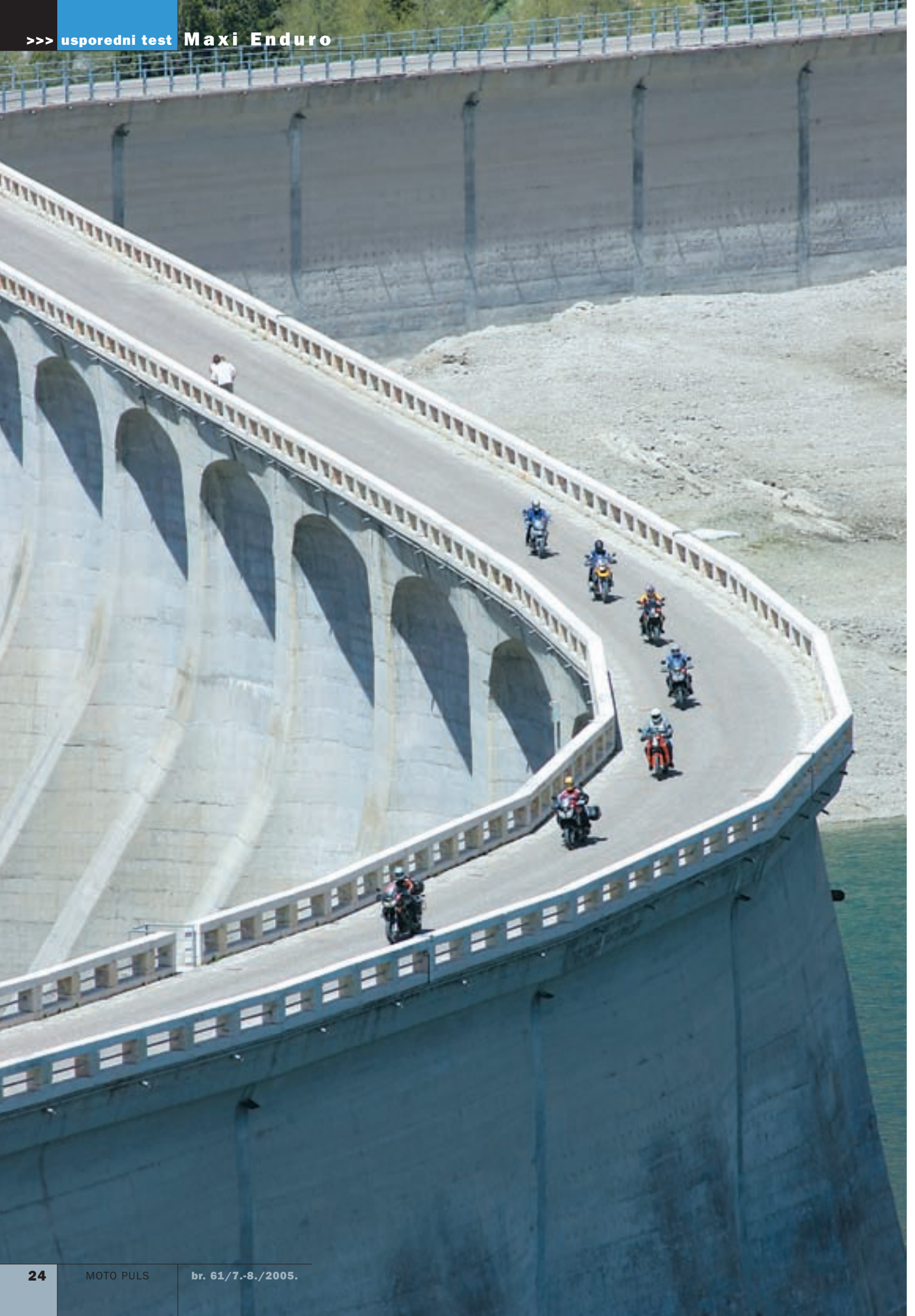
**D**OLOMITI: Posljednjih desetak godina klasa maxi-enduro doživjela je veliki preobražaj. Današnji pripadnici te klase imaju jako malo zajedničkog s negdašnjim legendarnim kraljevima bespuća poput Honde Africa Twin ili Yamahe Super Tenere. Uz neizbježan napredak u području tehnike i tehnologije, nova generacija Maxi-enduro motocikala u sebi sadrži i neke sasvim nove sadržaje koji te motocikle svake godine sve više približavaju cesti, istodobno ih neupitno udaljavajući od bilo kakve ozbiljnije terenske primjene. Doduše, ima tu i izuzetaka kao što je KTM 950 Adventure, koji se pokazao najsvestra-

nijim jer uz dobre karakteristike na cesti svojem vozaču može pružiti i ugodne trenutke u enduro vožnji. Njegov antipod je Ducati Multistrada 1000 DS koja bježi od prašnjavih putova kao vrag od tamjana, ali se zato na asfaltu može voziti kao prava sportska jurilica. Između tih krajnosti smjestili su se ostali protagonisti velikog usporednog testa koji smo organizirali u suradnji s kolegama iz slovenskog Avto-magazina: odličan BMW R 1200 GS, sveltremenska Yamaha TDM 900, braća blizanci Suzuki V-Strom 1000 i Kawasaki KLV 1000 i jedan od motocikala koji su svojedobno unijeli nove vjetrove u klasu ovih motocikala, Honda XL 1000 V Varadero.

Za poprište odigravanja testa izabrali smo pitoreskne ceste u talijanskim Dolomitima koje obiluju prekrasnim krajobrazima i nebrojenim serpentinama. Iako će se nekome odabir mahom sporih i zavojitih cestica na kojima je veća šansa da na izlasku iz zavojaja ugledate divokozu ili svisca negoli ravnu šnit dužu od 50 metara učiniti nelogičnom za vož-

**Snježni vrhovi Dolomita bili su veličanstvena scenografija za ovaj usporedni test**





**U skladu s trendovima, čak pet od sedam testiranih motocikala ima ispušne topove ispod sjedala. Posve je normalno da se velike stražnjice ovih motocikala ukrasavaju koferima**



nju takvih grdosija, upravo su maxi-enduro motocikli jedna od najpopularnijih kategorija koju smo vidjeli u tom bikerskom raj. Naime, čim snijeg i led ustuknu pred naletom toplih proljetnih zraka sunca, ceste oko mondenih skijališta Cortina d'Ampezzo i Alta Badia postaju doslovno preplavljene motoristima iz Zapadne Europe, tako da nam se na trenutke činilo da sudjelujemo u nekom ogromnom defileu. Nevjerojatno je kako se lako može turistička sezona produžiti na cijelu godinu, samo ako se zna privući prava klijentela. Oni koji učestalo hodočaste u te krajeve uvjeravaju nas da se upravo u trenucima dok ovo čitate, dakle u sedmom i osmom mjesecu, planinskim cesticama vrzma toliko motociklista da je to teško i zamisliti. Moramo naglasiti da se bez obzira na velik broj vozila na dva kotača svi voze vrlo korektno i disciplinirano, neki brže, a neki sporije, no nema nikakvih divljanja niti življenja, da o paljenju guma ili pucanju iz auspuha ne govorimo. Od svih mogućih motocikala koje smo tih dana susretali, činilo nam se da je najviše motocikala bilo upravo iz BMW-ove serije GS, tako da smo bili sigurni da smo s pravim motociklima na pravom mjestu. Osim toga, da bismo dohvatili Dolomite, morali smo prevaliti veliki broj kilometara i inače dosadnim autocestama koje bi trebale biti jedno od glavnih područja primjene ovih modela, kako zbog njihove udobnosti i kapacitetnih pogonskih strojeva, tako i zbog uglavnom dobre zaštite od vjetra.

## Dizajn

Ono što će najprije uočiti svatko tko u svom vidokrugu uhvati sedmoricu učesnika ovog testa je njihov "macho" izgled. Iako se nekima moderan dizajn današnjih maxi-endura neće učiniti previše maštovitim, nepobitna je činjenica da motocikli izgledaju moćno i nekako samouvjereno. Čak nam se i Yamaha TDM 900, koja kad ju izdvojite iz ove skupine djeluje predimenzionano i

opako, u ovoj konkurenciji učinila maleonom i bezazlenom, a da o utiscima koje je ostavljala nježnim linijama prožeta Multistrada i ne govorimo. I jedan je BMW, kojim se rijetko zalomi da napravi model koji se sviđa svekolikom pučanstvu, a ne samo pasioniranim ljubiteljima bavarske marke, uspio napraviti odličan posao i stvoriti dizajnerski lijep i usklađen uradak. Originalna prednja svijetla i minimalistički i sasvim ogoljeli stražnji kraj kao da su svoje uzore pronašli u street-fighter preradama, a ne u maxi-enduro motociklima. Ispod prednjih

bočnih oplata i spremnika goriva nalazi se jedan od glavnih dizajnerskih elemenata ovog motocikla, dva cilindra boxer pogonskog agregata koji široko strše izvan relativno uske siluete motocikla. BMW je osebujan i po tradicionalnom sustavu prijenosa kojim se snaga prenosi na zadnji kotač putem kardana koji prolazi kroz lijepo izvedenu stražnju mono vilicu. Tijekom godina BMW je toliko usavršio kardanski sustav, da karakteristično trzanje kardana u vožnji vrlo rijetko dolazi do izražaja. Lijepo su oblikovani i instrumenti koji svojim elipsodnim

**Iako se možda na prvi pogled ne čini tako, ovi golijati mogu pružiti dosta zabave prilikom "jurcanja" zavojitim planinskim cesticama**





oblikom sugeriraju da su svoj uzor pronašli u dizajnu prednjih svjetala. Pridodan im je i LCD displej na kojem uz brojne druge informacije uvijek možete pročitati u kojem stupnju prijenosa se nalazite.

Ducati ne bi bio Ducati da svojeg predstavnika u ovoj klasi nije oplemenio neobičnim dizajnom. Istini za volju, teško je zaključiti koju su klasu imali u vidu Ducati-jevi inženjeri kada su stvarali ovaj motocikl. Možda bi ga po elementima ciklistike i nači-

nu koji se vozi mogli umjesto u klasu maxi-enduro uvjetno svrstati u neku maxi-supermoto klasu u kojoj je svog pulena nedavno predstavio KTM. Kao i svi neobični i ekstravagantni dizajnerski uraci, tako vam se i Ducati Multistrada ili sviđa ili ne. Stoga je o dizajnu u ovom slučaju dosta bespredmetno razgovarati, no svejedno ćemo spomenuti lijepo dizajnirane naplatke, isto takvu stražnju vilicu, ne baš funkcionalne retrovizore neobičnog oblika u koje su integrirani i pokazi-

vači pravca i dvije neobične cijevi ispušnog sustava koje na originalan način, ali u skladu sa trendovima, izviru ispod stražnjeg sjedala. Instrumenti su pregledni i za ovu klasu djeluju pomalo sportski. Jedina zamjerka se odnosi na funkcionalnost pokazivača razine goriva koji djeluje po nekim samo njemu razumljivim principima. Tako vam se lako može dogoditi da vam već nakon prijedjenih 100 kilometara pokazivač pokazuje da u rezervoaru više nemate ni decilitar goriva, iako

**Da smo dobili kunu za svaku uspješno savladanu serpentinu, na kraju testa bismo si mogli priuštiti i najskuplji BMW R 1200 GS**



## Potrošnja neočekivana

● Po zavojitim cestama Dolomita najmanje je potrošio začudo najveći za preminom i skoro najteži BMW GS - 5,7 litara na 100 km. Slijede lagana Yamaha TDM 6,1 l., zatim KTM 6,26 l., Ducati Multistrada 6,3 l. Još jedno iznenađenje: Suzukijev V-Strom unatoč koferima trošio je 0,4 litre manje od njegovog blizanca KLV! Dakle, Suzuki je prosječno trošio 6,5 a Kawasaki 6,9 l. Honda Varadero jedan je od najvećih potrošača sa 6,55 l. No niti jedna potrošnja nam se nije činila prevelikom i u okvirima je klase.



je prije samo nekoliko kilometara taj isti pokazivač pokazivao da je spremnik na pola pun. Panično pritišćete funkcijske tipke kako biste između brojnih informacija koje prikazuje putni kompjuter pronašli one koje se odnose na preostalu količinu goriva izraženo u litrama. I tu stoji da je spremnik potpuno prazan. Kada se konačno domognete prve benzinske postaje, bit ćete iznenađeni kada na tom istom displeju čim zaustavite motocikl pročitate da vam je ipak preostalo gotovo 10 litara te dragocjene tekućine. No, svi koji kupuju Ducati znaju da se na takve sitnice trebaju naviknuti.

Kawasaki KLV 1000 i Suzuki V-Strom 1000 su braća blizanci i to niti ne nastoje sakriti. Štoviše, na okviru Kawasakija se kočeperi pločica na kojoj piše da ga je proizveo Suzuki. Jasno je da su stoga svojim vanjskim oblikom gotovo identični, praktički se razlikuju po naljepnicama, izboru boja i ponekom detalju. Moramo napomenuti da je plavi KLV kojeg smo imali na testu unikat i da ga kao takvog ne možete pronaći u slobodnoj prodaji jer Kawasaki nudi svoj maxi-enduro samo u crno-narančastoj kombinaciji. Gledano u cjelini, Suzuki i Kawasaki svojim dizajnom ne donose ništa novo i "furažu" se na tipični macho-look kojemu se nema što zamjeriti, ali isto tako teško da će nekoga posebno nadahnuti. Zato su pregledni instrumenti oblikovani s više mašte i stila i spadaju među bolja rješenja u svojoj klasi i za ukupno odličnu ocjenu im fali tek putni kompjuter.



**BMW R 1200 GS je vrlo udoban i dobro usklađen motocikl kojeg je užitek voziti. Nažalost, cijena mu je previsoka**

Za razliku od Suzukija, u KTM-u su s puno više mašte pristupili oblikovanju svojeg najvećeg modela i kao rezultat su dobili jedinstveni motocikl kojeg ćete uvijek lako prepoznati u gomili sličnih. Svojim oblikom vam odmah sugerira da je od spomenute sedmorke najpodesniji za hvatanje u koštac sa zahtjevnim terenom, a to postaje još jasnije kada sjednete na njega. U tom smislu posebno impozantno djeluju spremnici goriva koji se protežu s lijeve i desne strane motocikla tako da sa obje strane motocikla postoji po jedan čep za ulijevanje goriva. Najbolja strana mu je ravni i čvrsti Renthal upravljač koji odiše povjerenjem. Instrumenti djeluju pomalo zaigrano, no ukupno gledajući, nećete baš umrijeti od ljepote. Zato je tu brojač okretaja koji je inače na modelima KTM-a prava rijetkost.

S osnovnim konturama dizajna Honda Varadero upoznali smo se prije šest godina, no još je uvijek sasvim u trendu. Iako svojim dizajnom nije daleko od Kawasakija i Suzukija, Honda ipak njeguje nešto nježnije linije. Dva klasična analogna instrumenta upotpunjena su s gornje strane velikim LCD displejom koji će brojem informacija koje prikazuje zadovoljiti i one zahtjevnije.

Yamaha TDM 900 slijedi osnovne smjernice koje su postavljene prilikom prvog predstavljanja

modela ranih devedesetih. Od tada je nekoliko puta modernizirana, dok nije poprimala današnji oblik. Izgleda agresivno i skladno, no u usporedbi s ostalim Japancima iz iste klase djeluje malena poput skutera. Instrumenti su kombinacija jednog digitalnog LCD displeja na kojem se prikazuje trenutna brzina, količina goriva i broj prijeđenih kilometara i dva okrugla analogna instrumenta na kojima se očitavaju brojevi okretaja motora i temperatura rashladne tekućine.

### Pogonski agregat i ciklistika

Sve testirane motocikle su pokretali dvocilindrični agregati različitih koncepcija, od



**Multistrada je motocikl koji obožava vožnju zavojima i tjera vas na jurnjavu. Tome doprinose sportska ciklistika i gume, spretnan položaj vozača i živahni agregat**

Moćni dvocilindraši su se bez ikakvih problema uhvatili u koštac sa strmim planinskim obroncima



Yamahinog agregata paralelne konfiguracije i zapremnine 897 ccm do BMW-og boxera zapremnine 1170 ccm. Najmanje četiri ventila po cilindru i vodeno hlađenje su odavno postali standardom za sve osim za svemu

osebnu Multistradu, koju je pokretao s tehničkog aspekta zastarjeli zrakom hlađeni V dvocilindraš s dva ventila po cilindru, obujma 992 ccm. No, iako će većina naviknuta na moderne japanske strojeve odmahnuti rukom čim im

spomenete termine kao što su zrakom hlađeni i dva ventila po cilindru, moramo reći da se agregat Ducatija pokazao jednim od najspremnijih i - rekli bismo - najsportskijim. To je jednim dijelom svakako posljedica relativno male suhe težine vozila od 196 kg, no njegov sportski karakter nas isto tako ne smije čuditi ako znamo da se taj isti agregat između ostalog ugrađuje i u je-

**Marmolada, tradicionalno mjesto odmora za brojne motocikliste namjernike koji posjećuju ovaj dio svijeta**



**BMW R 1200 GS**



**Ducati Multistrada 1000 DS**



**Honda XL 1000 V Varadero**



**Kawasaki KLV 1000**





**Velike prednje maske i visoko postavljene vjetrobran jamče dobru zaštitu od vjetra. Po tom pitanju je tek Multistrada malo podbacila**

prema naprijed. Osim toga, u izrazito sporim i kratkim zavojima radi oštrog kuta vilice ima tendenciju zatvaranja upravljača, odnosno samoinicijativno još malo padne. Stoga ju je puno veće zadovoljstvo voziti zavojitim magistralnim cestama sa srednje brzim zavojima, gdje se zahvaljujući svojoj odličnoj ciklistici može voziti izrazito brzo. Dobar položaj tijela i spomenuta ciklistika zaslužni su za vrlo dobru okretnost motocikla, tako da slobodno možemo reći da je Multistrada i više nego spretna za probijanje kroz gradske gužve. Ipak, u gradu bi vas mogao smetati agregat koji "neće razgovarati" ispod spomenutih 3.500 okretaja u minuti i dosta tvrda ručica spojke koja vas tjera da i pri kratkim stajanjima na semaforu tražite prazni hod. No, ako znamo da tvrd mjenjač baš i nije neko remek-djelo svjetske tehnologije, lako vam se može dogoditi da se traženje praznog hoda pretvori u Sizifov posao.

Uz Ducatija i Yamaha je sasvim dovoljno okretna za vožnju zakrčenim gradskim ulicama. Umjerene vanjske dimenzije i vrlo udoban položaj vozača vam jamče da se vo-

žnja s posla i na posao neće pretvoriti u noćnu moru. Zbog svoje male težine i cestovne ciklistike TDM se vrlo lako probijao i planinskim cestama. Nije razuzdana i zabavna kao Ducati, ali je zato puno ugodnija za vo-

**Honda Varadero je zbog svoje težine najtromija i najnezahvalnija za manevriranje na mjestu. No, što je cesta brža i otvorenija, to je Honda bolja i udobnija**



**KTM 950 Adventure**



**Suzuki V-Strom 1000**



**Yamaha TDM 900**



## Satovi i prednje svjetlo

● Najljepši su satovi na Suzukiju i Kawasaki, a najsportskiji oni na Multistradi. Sve potrebne informacije su lako čitljive i dostupne, a neki su modeli opremljeni i putnim kompjuterom. Satovi na BMW-u su izrađeni po uzoru na dvostruke prednje farove. Svi japanski modeli imaju oštar pogled, dok europski proizvođači pribjegavaju mekšim linijama pri oblikovanju prednjih svjetala.





**Iako smo ih izveli visoko u planine, nijedan od motocikala nije patio od nedostatka kisika**

klasičnih cestovnih motocikala. Jasno je da zbog toga po okretности i lakoći prebacivanja u zavoju ne mogu parirati jednoj Multistradi ili čak TDM-u, ali su zato okretiniji od njima dimenzijama puno bližeg Varadera, posebno kada se rade okreti na mjestu. Zbog cjelokupne konfiguracije i velikog međuosovinskog razmaka puno im bolje leže duži zavoji, iako su se i na serpentinama pokazali zahvalnim suputnikom. Suha težina od ne pretjeranih 208 kg se donekle osjeti prilikom prebacivanja u zavojima, ali jednom kada ih postavite u zavoj i odaberete putanju, Kawasaki i Suzuki odišu stabilnošću.

KTM-ovom se prvijencu na području V2 pogonskih agregata doista ne može puno toga prigovoriti. 98 KS koje razvija pri 8.000 okretaja predstavljaju prosjek klase, a takav je i osjećaj kojeg pruža u vožnji. U prijevodu to znači da motor pruža solidne performanse, iako se to ponekad ni ne osjeti, jer kada se jednom prijeđe granica od 3.000 okretaja vuče jednoliko i bez bilo kakvih naglih provale snage sve do najviših režima rada. Po pitanju ciklistike KTM se u odnosu na svoje

konkurente čini pravim hard-endurom. Veliki žbiciani kotači promjera 21, odnosno 18 cola i dugi hod prednjeg i stražnjeg ovjesa ukazuju na to da se KTM jedini između testiranih motocikala nimalo ne boji terenske vožnje. Netko bi pomislio da će zbog takve

konceptije KTM bitno zaostajati u uvjetima angažirane cestovne vožnje, no uopće nije tako. Motocikl je u svom središnjem dijelu uzak kao neki enduro srednje zapremine, a to u kombinaciji s vrlo dobrim i širokim upravljačem pruža osjećaj sigurnosti i omogućuje izuzetno lake promjene smjera, tako da ćete ga jednom kada se naviknete na njege moći voziti vrlo brzo. KTM je opremljen posebnim gumama koje su na pola puta između cestovnih i terenskih, tako da je kod forsiranja stražnja guma znala malo prokliziti pri izlasku iz kratkog zavoja, no to je samo dodatan izvor užitaka za spretnije vozače. Adventure će se zbog položaja vozača posebno svidjeti vozačima koji u slobodno vrijeme voze hard-enduro modele, a jednom kada se naviknu na njegovu za ovu klasu umjerenu težinu od 198 kilograma, pružit će im dosta užitaka i u terenskoj vožnji.

Kao i Suzukijev agregat, i Hondin dvocilindraš ima sportske gene jer se najprije ugrađivao u sport-tourera VTR 1000 F. U ovoj enduro verziji razvija 93 KS pri 8.000 okretaja i kod njega se za razliku od KTM-a može primijetiti promjena potiska s porastom broja okretaja. Kao ni ostali konkurenti, ni Honda ne voli režime rada ispod 3.000 okretaja i ako inzistirate na tim niskim turadžama bit ćete kažnjeni izraženim vibracijama. Nakon toga radi vrlo kultivirano i mirno, te pruža solidnu elastičnost bez obzira na to što je Varadero sa svojom suhom težinom od 241 kilograma (verzija s ABS-om) bio najteži na testu. Gledajući iz-



**Svaki dvadesetak - tridesetak kilometara izmjenjivali smo motocikle, kako bismo što bolje uvidjeli prednosti i mane svakog od njih. Na slici je žestoka rasprava o tome tko će voziti Kawasaki i Suzukija**

**BMW R 1200 GS**

**Ducati Multistrada 1000 DS**

**Honda XL 1000 V Varadero**

**Kawasaki KLV 1000**



## Prtljaga donosi nemir

● Putni koferi bitno utječu na stabilnost pri većim brzinama i često se javljaju neugodna "lelujanja" na autocestama. Primjere, isprobali smo kako oni djeluju na kombinaciji Suzuki-Kawasaki. Sa sva tri kofera "lelujanje" počinje već kod 160 km/h i nezadrživo je, sa samo gornjim koferom javlja se oko 180 km/h, a nekad i više, a bez kofera tek preko 200 km/h. Motocikl je bio putno mekano podešen, za duge ture.

vana, Varadero ne izgleda bitno masivnije od npr. 33 kilograma lakšeg Suzukija, tako da možemo zaključiti da Honda nije preti- la nego jednostavno ima teške kosti, odnosno klasično koncipiran čelični okvir za razliku od Suzukija, Kawasaki i Yamahe koji se mogu pohvaliti bitno lakšom aluminij- skom izvedbom okvira. Upravo zbog te težine Varadero je bio najtromiji prilikom promjene pravca i od vozača je zahtijevao najviše angažmana prilikom uspinjanja na serpentinama ili manevriranja na mjestu. Jednom kada se dohvatite otvorene ceste s dužim zavojima, moći ćete se voziti vrlo udobno, sigurno i relativno brzo, ostvarujući za tu vrstu motocikala sasvim solidne nagibe u zavojima. Osjećaju sigurnosti doprinijet će i vrlo dobre kočnice koje su na testnom primjerku bile dodatno opremljene ABS-om. Iako se pri manevriranju na mjestu i sporim zavojima vidi da se konstrukcijski radi o jednu generaciju starijem motociklu, u ostalim elementima je vrlo blizu svojim najizrazitijim konkurentima kao što su Kawasaki, Suzuki ili BMW.

Bavarci su posljednjom reinkarnacijom legendarnog GS-a s punim pravom bacili Japancima rukavicu u lice. Iako izvana nema bitnih novosti, R 1200 GS se osim povećane zapremine i bitno povećane snage može pohvaliti i značajno smanjenom težinom koja sada iznosi 225 kilograma. Iako je ta vrijednost i dalje među najvećima u klasi, u cestovnoj vožnji se ne osjeća, tako da je GS vrlo agiln motocikl koji se može voziti gotovo sportski. Ugladeni pogonski agregat razvija ravnih 100 KS pri 7.000 okretaja u minuti, pružajući pritom solidna ubrzanja već od 2.500 okretaja i svojim će karakteristikama zadovoljiti širok spektar vozača. Motor se odlikuje zavidnom elastičnošću, no to se i očekuje kada uzmete u obzir da mu je zapremine za gotovo 20% veća od konkurenata. Agilnom pogonskom agregatu je pridodana i odlična ciklistika, tako da je motociklom pravi užitak jurcati zavojima. Kao i Varadero i TDM, i testni GS je bio opremljen ABS kočnicama koje se nisu nikada bespotrebno uključivale a davale su dodatnu sigurnost vozaču. Što se tiče prebacivanja u

zavojima, BMW je otprilike jednako dobar kao Yamaha ili KTM, a tek je Multistrada bitno agilnija. Ustvari, da na testu nije bilo Multistrade, možda bi smo ga proglasili najsportskijim motociklom. Kočnice su odlične i ulijevaju pouzdanje, a moramo pohvaliti i dobar položaj vozača koji u rukama drži odličan široki upravljač na kojem su prekidači postavljeni u tradicionalnoj BMW-ov maniri, tako da je potreban određeni period privikavanja. Da budemo iskreni, na cijeli motocikl se potrebno malo priviknuti jer u početku u vožnji djeluje pomalo čudno, no već nakon 50-tak kilometara druženja s veseljem ćete prihvatiti sve prednosti njegove koncepcije. Možemo zaključiti da je BMW R 1200 GS vrlo zabavan motocikl s odličnim pogonskim agregatom i s njim ćete bez ikakvih napora moći udobno prevaljivati velik broj kilometara.

### Udobnost

Upravo je udobnost jedna od glavnih vrlina koje kupac očekuje od ove vrste motocikala. Ovjes ima dovoljno dugi hod, položaj

## Koliko košta ABS?

● Nema sumnje da je ABS korisno pomagalo koje nesigurnim promet- alima kao što je motocikl daje jednu novu dimenziju sigurnosti. No, sigurnost ima i svoju cijenu. Tako BMW R 1200 GS ugradnjom ABS-a poskupljuje za gotovo 11 tisuća kuna, za Honda Varadero ćete u istom slučaju morati izdvojiti dodatnih 10 tisuća kuna, a kod Yamahe će vas to zadovoljstvo koštati umjerenih 4 tisuće kuna.

**Svi motocikli se mogu pohvaliti solidnim kočnicama, a BMW, Honda i Yamaha su bili opremljeni i ABS-om koji ulijeva dodatnu sigurnost**

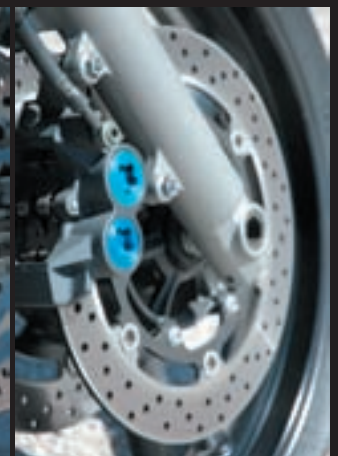
KTM 950 Adventure



Suzuki V-Strom 1000



Yamaha TDM 900



vozača je opušten, maksimalna brzina je preko 200 km/h, vjetrobranska zaštita je na potrebnoj razini i stvoreni su svi preduvjeti za udobno gutanje kilometara. I doista, po tom pitanju se ne može pronaći bitna zamjerka nijednom od ovih motocikala, osim naravno ekscentričnoj Multistradi koja je i tu morala bila posebna. Da u Ducatiju nisu bili previše opterećeni udobnošću postaje jasno čim pogledate sjedalo neobič-

na oblika koje vas kada sjednete na njega trenutno asocira na podatnu mekoću plastičnih stolica iz bolničkih čekaonica. Pa iako to zvuči kao nemoguća misija, nakon nekog vremena smo se uspjeli priviknuti na sjedalo kao takvo, no to se ne bi mogli reći i za neobuzdane vibracije koje se javljaju u gotovo svim režimima vrtnje, tako da ponekad imate osjećaj da će vam se nakon duže vožnje is-

**Promjer prednjeg kotača varira od cestovnih 17" kod Ducatija i već zaboravljenih 18" kod Yamahe do terenskih 21" kod KTM-a. Ostali su sa svojih 19" simbolički ostali na pola puta između ceste i terena**



premeštati raspored unutarnjih organa. Ako uzmemo u obzir da ni vjetrobranska zaštita nije bogzna što, jasno je da se duža putovanja autocestama lako mogu pretvoriti u agoniju. Multistrada je jedinstvena i po položaju vozača u sjedalu koji je u početku čudan, no ustvari je vrlo spretan. Sjedi se vrlo uspravno i jako blizu upravljaču, gotovo na rezervoaru kao kod Honde CBR 600 RR, a

jednostavno nije imala šanse.

BMW R 1200 GS nije samo zabavan na zavojitim cestama, nego je i izuzetno udoban kada mu "protegnete noge" na autocesti. Iako se na prvi pogled čini kao da je vjetrobranska zaštita nedostatna, vizir je dovoljno visok i širok, tako da ćete kada ga postavite u najviši položaj biti jako dobro skrivene od vjetra. Prednje bočne oplata pružaju

solidno utočište za skrivanje koljena od zračnih struja, a vibracije su toliko benigne, da se mogu zanemariti.

Što se tiče vožnje na autocesti, naš drugi izbor bi bila Honda Varadero koja je izuzetno udobna sve do otprilike 160 km/h, a nakon toga malo smeta šum vjetra koji se javlja oko kacige. Istodobno ćete osjetiti mali pritisak na nadlakticama, no na tom su području zračne struje toliko blage, da uopće ne iritiraju. Čak štoviše, imali smo osjećaj da smo na nježno

**Kawasaki KLV 1000 je udoban i siguran motocikl. Iako nudi puno lijepih stvari, s cijenom od 72.800 kuna bio je najjeftiniji na testu i kao takav predstavlja best-buy**



BMW R 1200 GS	Ducati Multistrada 1000 DS	Honda XL 1000 V Varadero	Kawasaki KLV 1000

KTM Adventure je moderan maxi-enduro starog kova koji je izvan asfalta bez konkurencije, a ne zaostaje ni u cestovnoj vožnji. Stoviše, po cesti ga je ponekad ljepše voziti od nekih konkurenata koji nikad neće omirisati ništa teže od nezahtjevnog makadama

masaži. Položaj vozača je u cjelini vrlo dobro pogođen, a sjedalo je dobro odmjerene tvrdoće i visoko postavljeno.

Kawasaki i Suzuki su po pitanju zaštite od vjetra tek malo lošiji od Varadera. Položaj vozača je udoban i upravo onakav kakvog očekujete kod maxi-endura. Kaciga uživa u zadovoljavajućoj zaštiti od vjetra, no koljena u tom smislu nisu imala previše sreće. Budući se radi o dvocilindrašu, vibracije se nisu mogle u potpunosti izbjeći, no one vas sigurno neće spriječiti da udobno prevalite velike udaljenosti.

Isto vrijedi i za Yamahu. Iako je već na prvi pogled vidljivo da se po zaštiti od vjetra Yamaha TDM 900 ne može mjeriti s jednim Varaderom, to nipošto ne znači da ćete se morati stalno boriti s vjetrom. Vrlo solidnu zaštitu pruža sve do 150-160 km/h, a tek ćete nakon toga malo požaliti što nema nešto viši vjetrobran. Sjedalo je postavljeno dosta nisko, tako da će se i manji rastom moći čvrsto osloniti na tlo prilikom stajanja ili manevriranja na mjestu.



Ptičica!

KTM 950 Adventure

Suzuki V-Strom 1000

Yamaha TDM 900

## Pogonski Agregati

● BMW koristi provjereni boxer sa četiri ventila po cilindru, Ducati vjeruje svom klasičnom "zračnjaku" sa samo dva ventila po cilindru, a Yamahu pokreće redni dvocilindraš s pet ventila po cilindru. Ostatak društva izvlači zdravu snagu iz klasičnog koncepta V2 pogonskog agregata sa četiri ventila po cilindru

**Sve što vrijedi za Kawasaki, vrijedi i za Suzuki. Uz par nebitnih sitnica, najveća razlika je u cijeni, jer original košta 6.000 kuna više od svojeg klona**



Za razliku od Yamahe, kod KTM-a se sjedi dosta visoko, no svejedno dosta udobno. Udobnosti pridonose najveći hod ovjesa i uska konstrukcija motocikla. Koljena su skrivena iza bočno smještenih spremnika goriva, a vrlo visoki vjetrobran baca zrak daleko iznad kacige. Nažalost, vjetrobran je dosta uzak, tako da ramena ne uživaju kvalitetnu zaštitu. No, sve u svemu, KTM je uvijek spreman kvalitetno se uhvatiti u koštac s dugim putovanjima, pod uvjetom da brzina krstarenja ne prela-

zi 160 km/h, jer se tada javljaju izražene vibracije. One se neko vrijeme mogu tolerirati, no mogle bi vas iritirati prilikom duže vožnje autocestom.

### Zaključak

Određivanje pobjednika ovog testa pokazalo se nezahvalnom zadaćom i to iz nekoliko razloga. Prvi je taj da su motocikli međusobno toliko različiti, da ih je za realnu ocjenu potrebno svrstati u nekoliko podskupina. Tako po svemu unikatna Ducati Multis-

trada ima malo zajedničkog s ostalim motociklima na testu. Ona obiluje sportskim duhom i zabavnim karakterom, ali kada je usporedimo sa kolegama iz razreda, onda bismo je za putovanja oko svijeta preporučili samo mazohistima i zagriženim Ducati fanovima. Bez obzira na to, u gradskoj i međugradskoj vožnji nam se najviše dopala i u tim je uvjetima od srca preporučamo svima koji su joj zbog neospornog šarma spremni oprostiti relativnu neudobnost, vibracije, tvrdu mjenjačku kutiju... Nažalost, kao i sve ostalo na tom motociklu, i cijena je formirana u pravom Ducatijevom duhu, tako da će brojka od 99.900 kuna odbiti mnogo kupaca namjernika.

Kawasaki KLV, Suzuki V-Strom, Honda Varadero i BMW R 1200 GS spadaju u istu skupinu moderno koncipiranih maxi-endura. BMW je možda ukupno gledajući u nekim stvarima u blagoj prednosti, no ne možemo mu oprostiti previsoku cijenu od 105.770 kuna (naša testna verzija s ABS-om stoji čak 116.492 kn). To je nevjerojatnih 32.970 kuna više od Kawasaki, koji je sa svojih 72.800 kuna bio najpovoljniji motocikl na testu i predstavlja pravu mjeru za kupnju. Jasno, ako se prvo pomirite s činjenicom da vaš Kawasaki može biti bilo koje boje, pod uvjetom da je ona narančasta. Njegov brat blizanac Suzuki V-Strom košta 79.000 kuna. S obzirom na ono što nudi, 91.990 kuna koliko treba izdvojiti za Honda je ipak malo previše. Varadero kojeg smo imali na testu bio je opremljen ABS-om, a to znači da se cijena penje na 100.990 kuna. Za razliku od nje, Yamaha TDM 900 u skladu sa svojim manjim dimenzijama ima i manju i pošteno odmjerenu cijenu od 73.995 kuna, odnosno 77.995 kn za verziju opremljenu s ABS-om koju smo imali na testu. Za te ćete novce dobiti vrlo dobar motocikl koji nema neku ozbiljniju manu, tek bi smo poželjeli da su iz kvalitetne osno-

**Sedmorica veličanstvenih i snažnih motocikala uvijek spremnih za akciju. Vi samo recite kamo želite ići**





▼ Kawasaki i Suzuki se ne mogu pohvaliti s puno slobodnog prostora ispod sjedala, ali zato veliki retrovizori mogu vrlo dobro poslužiti za odlaganje stvari

ve Yamahini inženjeri uspjeli izvući još malo više soka, pa da nam TDM pruži nešto više uzbuđenja u vožnji.

KTM Adventure je zbog svojih izraženih terenskih mogućnosti klasa za sebe i ustvari u ovoj konkurenciji niti nema konkurencije, pa i to treba uzeti kao olakotnu okolnost prilikom razmatranja visine iznosa kojeg je potrebno za njega izdvojiti. Osim toga, KTM nikad nije kupce privlačio jeftinom robom, pa to nije učinio ni sada. Iako cijenom od 97.460 kuna spada među skuplje na ovom testu, za te ćete novce dobiti univerzalan motocikl koji će vam biti ugodan suputnik na svakodnevnim prometnicama i maratonskim putovanjima, ali i partner u kojeg se možete pouzdati uvijek kada odlučite s asfalta skrenuti u nepoznato. Ako izdvojite još 1.200 kuna, dobit ćete S verziju Adventurea namijenjenu ekstremnijim korisnicima koja se odlikuje grubljim profilom guma i ovjesom dužeg hoda.

Odluka je na kraju samo vaša. U osnovi teško možete pogriješiti. Važno je samo da raskrstite s time što točno očekujete od motocikla

i koliko ste spremni za to izdvojiti. Najbolje je da osluhnete svoje srce, a ako vas srce ne vuče ni na jednu stranu, onda je sve ostalo stvar jednostavne računice. Ako ste oduvijek bili adrenalinski ovisnik, osedlajte Multistradu i odjašite ka sunčanom obzoru sa smiješkom. Ako ste ljubitelj klasičnih maxi-endura i financije vam ne predstavljaju nikakav problem, priuštite si BMW ili KTM. U suprotnom ćete se jednako lijepo voziti na bitno povoljnijem Kawasaki, Suzuki ili Yamahi. ■



**Yamaha je vrlo udoban i zahvalan motocikl koji je dostupan svima, kako po poštenoj cijeni, tako i po umjerenim i lako dostupnim performansama**



	<b>BMW R 1200 GS</b>	<b>Ducati 1000 DS Multistrada</b>	<b>Honda XL 1000 V Varadero</b>	<b>Kawasaki KLV 1000</b>	<b>KTM 950 Adventure</b>	
<b>MOTOR</b>	tip agregata	2 cilindra, boxer	V2 pod 60°	V2 pod 90°	V2 pod 75°	
	promjer x hod (mm)	101x73	94x71,5	98x66	98x66	100x60
	zapremina	1.170	992	996	996	942
	kompresija	11,0:1	10,0:1	9,8:1	11,3:1	11,5:1
	tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi	desmodromica i jedna bregasta osovina u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi
	br. ventila	4 ventila po cilindru	2 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru
	hlađenje	vodeno	zračno	vodeno	vodeno	vodeno
	napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	rasplinjači promjera 43 mm
	paljenje	elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko
	max. snaga KS(kW)-o./min.	100 (74)-7.000	92 (68)-8.000	93 (68)-8.000	98 (72)-7.600	98 (72)-8.000
okr. moment kgm-o./min.	11,5-5.000	9,4-5.000	9,8-6.000	10,1-6.400	9,5-6.000	
spojka	suha sa jednom pločom	suha	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	
br. brzina	6	6	6	6	6	
<b>CIKLISTIKA</b>	Okvir	čelični cjevasti	rešetkasta konstrukcija od čeličnih cijevi	četrtaste čelične cijevi	alumijske četrtaste cijevi	konstrukcija od čeličnih cijevi
	prednji ovjes	Telelever sustav s jednim amortizerom	upside-down vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	upside-down vilica
	promjer pred. ovjesa		43 mm	43 mm	43 mm	48 mm
	hod prednjeg ovjesa	190 mm	165 mm	155 mm	160 mm	210
	stražnji ovjes	Paralever sustav	jednostruka vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
	hod stražnjeg ovjesa	200 mm	141 mm	145 mm	159 mm	210
	prednji kočinski sustav	dvostruki diskovi 305 mm i čeljust s 4 klipa	dvostruki diskovi 320 mm i čeljust s 4 klipa	dvostruki diskovi 296 mm i čeljust s 3 klipa, sustav Dual-CBS	dvostruki diskovi 310 mm i čeljust s 4 klipa	dvostruki diskovi 300 mm i čeljust s 2 klipa
	stražnji kočinski sustav	disk 265 mm i čeljust s dva klipa	disk 245 mm i čeljust s dva klipa	disk 256 mm i čeljust s tri klipa	disk 260 mm i čeljust s dva klipa	disk 240 mm i čeljust s dva klipa
	guma prednja	110/80-19	120/70-17	110/80-19	110/80-19	90/90-21
	guma stražnja	150/70-17	180/55-17	150/70-17	150/70-17	150/70-18
<b>DIMENZIJE</b>	međuosovinski razmak	1 519 mm	1 462 mm	1 560 mm	1 535 mm	1.570 mm
	duljina	2 210 mm	2 130 mm	2 295 mm	2 290 mm	
	širina	915 mm		925 mm	865 mm	860
	visina sjedala	840-860 mm	850 mm	838 mm	840 mm	920 mm
	težina (suha)	225 kg	196 kg	235 kg (241,5 s ABS-om)	208 kg	198 kg
	<b>CIJENA</b>	<b>105.770 Kn (116.492 Kn s ABS-om)</b>	<b>99.900 Kn</b>	<b>91.990 Kn (100.990 Kn s ABS-om)</b>	<b>72.800 Kn</b>	<b>98.610 Kn</b>
	<b>PREDNOSTI</b>	udobnost, zaštita od vjetra, pogonski agregat, užitak u vožnji	sportski karakter, lakoća prebacivanja, odlična ciklistika za cestovnu vožnju	udobnost, zaštita od vjetra, kočnice	cijena, voznost, udobnost, stabilnost u dužim zavojima	terenska primjena, udobnost, lakoća prebacivanja, položaj tijela
	<b>NEDOSTACI</b>	cijena, težina	cijena, vibracije, vjetrobranska zaštita, tvrd mjenjač, neudobna u odnosu na konkurenciju, terenska primjena	cijena, težina, okretnost, manevriranje na mjestu	ponuda boja, okretnost pri malim brzinama, manevriranje na mjestu	cijena, vibracije
						



**Suzuki V-Strom 1000**

V2 pod 90°  
98x66  
996  
11,3:1  
dvije bregaste osovine u glavi  
4 ventila po cilindru  
vodeno  
elektronsko ubrizgavanje  
elektronsko  
98 (72)-7.600  
10,1-6.400  
s višestrukim diskovima u uljnoj kupki  
6

aluminijske četvrtaste cijevi  
teleskopska vilica

43 mm  
160 mm

oscilirajuća vilica s monoamortizerom  
159 mm

dvostruki diskovi  
310 mm i čeljust s 4 klipa

disk 260 mm i čeljust s dva klipa

110/80-19

150/70-17

1.535 mm

2.290 mm

865 mm

840 mm

208 kg

**79.000 Kn**

voznost, udobnost, stabilnost u dužim zavojima

okretnost pri malim brzinama, manevriranje na mjestu

**Yamaha TDM 900**

2, paralelni  
92x67,5  
897  
10,4:1  
dvije bregaste osovine u glavi  
5 ventila po cilindru  
vodeno  
elektronsko ubrizgavanje  
elektronsko  
86 (63)-7.500  
9,1-6.000  
s višestrukim disk. u uljnoj kupki  
6

dvije aluminijske grede  
teleskopska vilica

43 mm  
150 mm

oscilirajuća vilica s monoamortizerom  
133 mm

dvostruki diskovi  
298 mm i čeljust s 4 klipa

disk 245 mm i čeljust s dva klipa

120/70-18

160/60-17

1.485 mm

2.180 mm

800 mm

825 mm

190 kg

**73.995 Kn**

(77.995 Kn s ABS-om)  
voznost, cijena, udobnost, pogonski agregat

terenska primjena, djelomično vjetrobranska zaštita u odnosu na konkurenciju



Hrvatsko-slovenski testni tim je izvrsno surađivao. Jasno, Piranski zaljev nismo spominjali. Slijeva: Igor Benedetti, Peter Kavčić, Matjaž Benedetti, Matevž Korošec, Matej Memedović, Željko Puščenik, Primož Pleško, Tomislav Bešenik

**POREDAK I Ocjene**

	3.	2.	4.	3.	1.	9.	
<b>Kawasaki</b>	3.	2.	4.	3.	1.	9.	<b>1.</b> Za upravljačem u ničemu najbolji ali odličan u svemu, zasluženi pobjednik svestranosti
<b>Suzuki</b>	3.	2.	4.	3.	3.	9.	<b>2.</b> Moralni pobjednik testa, brat blizanac je ispred isključivo radi cijene
<b>BMW</b>	1.	4.	3.	2.	7.	9.	<b>3.</b> Da nije njegove cijene mogao bi lako biti pobjednik testa, za imučne naša preporuka
<b>Yamaha</b>	5.	5.	2.	5.	2.	8.	<b>4.</b> Cjenovno vrlo prihvatljiv i svestran u svemu, prednost mu je kvaliteta i održavanje
<b>Ducati</b>	7.	1.	1.	7.	5.	8.	<b>5.</b> Najbolja u gradu i sporim dionicama, ali gubi na udobnosti i silaskom s asfalta
<b>KTM</b>	6.	7.	6.	1.	4.	8.	<b>6.</b> Najbolji na makadamu i terenu, ali gume i veći prednji kotač zaostaju na cesti
<b>Honda</b>	2.	6.	7.	6.	6.	7.	<b>7.</b> Odličan na autoputu, kvalitetna izrada ali gubi radi velike težine i isplativosti

Autoput i udobnost

Sportska vožnja na brzim dionicama

Sportska vožnja na sporim dionicama

Makadam

Cijena i troškovi

Moto Puls ocjena (1-10)

Konačni poredak