

Usporedili smo četiri najlepša nakeda na tržištu. Osim načelne pripadnosti istoživotinjskoj vrsti "golih grabežljivaca" ove "zvijeri" imaju malo toga zajedničko. MV Agusta je elegantna poput leoparda i jednako tako nervozna, KTM je nestrašan i razigran poput mladunca sibirskog tigra, a BMW izgleda kao predator koji je došao iz neke druge galaksije i putuje brzinom svjetlosti. Mišićava MT-01 izgleda opasno poput velike bijele psine, a u biti je dražesna poput delfina. Ono što ih čvrsto povezuje je magnetska privlačnost na prvi pogled

USPOREDNI TEST**Nakedi
sa stilom**

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Kada bi odabir motocikala za ovaj usporedni test trebao prokomentirati pedantni statističar, profesor matematike ili neki drugi pasionirani ljubitelj brojeva koji razumije osnove tehnologije, ali su mu motocikli svejedno strani pojam, kao iz rukava bi sipao argumente prema kojima smo ustvari usporedi-

vali kruške i jabuke. Objektivno gledajući, možda bi bio u pravu, jer brojke nam doista ne idu u prilog.

Budimo realni. Radni obujam MV Agusta čini samo 45 posto obujma Yamahe MT-01, odnosno Yamaha ima 920 ccm viška u odnosu na F4 Brutale. To je dovoljno "kubika" i za jedan mali gradski autić. Zato MT-01 u odnosu na Brutale ima dvostruko

više okretnog momenta kojeg razvija pri trostruko nižem broju okretaja. Yamaha je i poprilično težak motocikl, pa kada, za usporedbu, na stražnje sjedalo KTM Super Duke-a posjednete svoju ljepšu polovicu mase 60 kg, još uvijek ćete imati kilogram rezerve u odnosu na suhu težinu s kojom se mora boriti MT-01. Daleko najsnazniji motocikl u ovoj konkurenciji je BMW koji

Poker golih āsova



razvija 163 KS i ima velikih 73 "konja" prednosti ispred Yamahe. Ta razlika je ponovo i više nego dovoljna za spremno pokretanje gore spomenutog gradskog automobila. No, osim po pitanju snage, BMW prednjači i po dužini međusovinskog razmaka i tu ima punih 172 mm viška u odnosu na MV Agustu. Samo nas bojazan da ispadnemo neumjesni sprječava da izrijekom

navedemo za što bi tih 17,2 cm dužine bilo sasvim dovoljno. No, sve te brojke nam u stvari ne znače ništa, jer motoristi su izuzetno subjektivna bića kojima su suhoparne brojke važan, ali nikako ne i presudan faktor kada promatraju neki motocikl.

Ako izboru motocikla pristupite isključivo razumom, a to je pravom bikeru gotovo nemoguće, onda će vam najvažniji biti poj-

movi poput maksimalne snage, suhe težine, promjera diskova ili maksimalne brzine. No, dominantnoj subjektivnoj strani vaše ličnosti bi mogao biti najvažniji atraktivan i unikatan izgled koji je baš po vašem ukusu, pozitivan imidž koji se veže uz posjedovanje tog motocikla i zadnje, ali nikako najmanje važno, užitak kojeg će vam odabranik vašeg srca pružati u vožnji.



Toliko slični, a toliko različiti. Pojedinačno gledano svaki od ovih motocikala ima svoju izraženu osobnost, no zajedno privlače široki spektar kupaca kojima je zajedničko to da žele uživati u vožnji i da se ne boje vjetra u kosi

A upravo su ta tri atributa ono čime se ovde uspoređeni motocikli mogu ponosno busati u svoja junačka prsa.

MV Agusta F4 Brutale je motocikl koji je svojim zavodljivim linijama slama muška srca manirama najljepše djevojke iz susjedstva, jer svi je žele, a samo se malobrojni mogu pohvaliti da su je imali. Kada je nešto to-

liko lijepo, onda je doista bespredmetno po-kušati riječima opisati sve njezine čari i čini nam se da je jedino pravedno upotrijebiti izraz "slika vrijedi tisuću riječi". Osim svojim božanstvenim izgledom, Brutale se može pohvaliti i plemenitim genetskim nasleđem, budući je nastala izravno na osnovama slavnog modela F4 750 S kojim je nakon

dugo godina ponovo "uskrsnulo" sveto ime MV Agusta. Dakle, pokreće ju već opjevani kompaktni četverocilindraš koji je doživio vrlo malo promjena u odnosu na agregat koji se ugrađuje u F4 750 S i u ovoj verziji razvija 127 KS pri 12.500 okr/min. Osim što je u ovoj konkurenčiji najmanji, najskladniji i najskupljii motocikl, Brutale je i jedini mo-



Bez obzira na to o kojem od ovih motocikala se radi, svaki od njih ima bezbroj detalja koji ga vizualno izdvajaju iz gomile i čine jedinstvenim i lako prepoznatljivim



motocikl koji se može pohvaliti nešto dužim stažem na tržištu. Preostala testirana trojka su potpuno novi modeli koji su svojom pojavom dobrano prodrmali tržište naked motocikala i pokazali da je u posljednje vrijeme ta kategorija motocikla iznjedrila brojna podusmjerenja koja ju čine još zanimljivijom i privlačnijom. Ni MV Agusta nije stajala po strani i za ovu sezonu je predstavila Brutale 910, no prema posljednjim informacijama taj se model, osim nekolicine testnih modела, još nije našao u slobodnoj prodaji zbog problema u proizvodnji.

Ako MV Agustu kupuju ljubitelji lijepih i originalnih linija u kojima kuca sportsko srce, onda je KTM Super Duke motocikl za one kojima nikad dovoljno dobrog provoda i zabave u vožnji. Lijep, originalan i vidljivo napadački orientiran, KTM Super Duke je ipak vizualno nemametljiv u odnosu na ostalu trojicu. U osnovi je sve na svojem mjestu i motocikl se dići modernim i agresivnim linijama, ali je u ovoj konkurenčiji nedovoljno upečatljiv i svise jednostavan, posebno kada ga usporedimo sa jednom MV Agustom. Jasno je da austrijska škola dizajna nikada neće dostići onu s južne strane Tirola, no ako se koncentriramo na užitak koji ovaj motocikl pruža u vožnji, onda je jasno da pedantni "jodleri" nisu ni imali previše vremena za dizajnerske ekshibicije, jer su se u prvom redu posvećivali mehaničkoj konstrukciji motocikla. Nakon odradenog testa možemo reći da smo im duboko zahvalni na uloženom trudu. I dok je sam motocikl najvećim dijelom iznova konstruiran, pogonski agregat svoje korijene vuče iz onog koji se ugraduje u modele Adventure 950 i Super-

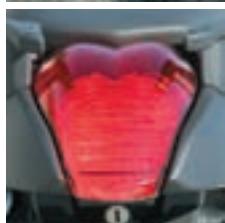
motor 950. No, Super Duke iz dodatnih 60 ccm daje punih 20 KS više. Osim što je snažniji, taj motor ima i puno više "šarfa", a samim time i pruža više sportskog užitka u vožnji.

Yamaha MT-01 je jedini japanski predstavnik na ovom testu, a opet na prvi pogled apsolutno ničim ne podsjeća na ko-

sookog Japanca. Svojim predimenzioniranim i agresivnim oblikom djeluje originalno, snažno i na neobičan način privlačno. Na tom motociklu sve je nekako netipično i veliko. To vrijedi i za upravljačku ploču koja se sastoji od ogromnog analognog obrtanjera na kojem crveno područje počinje već na 5.500 okretaja u minuti, te u njega im-



Svaki od ovih motocikala voli zavoje, no zbog svojih ukupnih dimenzija BMW i Yamaha najbolje od sebe daju u dugim i brzim zavojima, a KTM i MV Agusta po tom pitanju uopće nisu izbirljivi, bitno im je samo da ih dobro nagnete



Kod BMW-a uz opaki dizajn moramo pohvaliti preglede instrumente i opremu. S druge strane, nikako nam se nisu dopale servo-kočnice koje vozaču ne daju prave povratne informacije, a čini se da se nikada nećemo naviknuti ni na BMW-ov raspored prekidača. Iako Duolever prednji ovjes ne dopušta motociklu da previše čučne prilikom naglog kočenja i pospiješuje njegovu ukupnu stabilnost, on daje lošiju okretnost na malim brzinama

BMW K 1200 R je jedinstveni motocikl u svakom pogledu, počevši od napredne mehanike do nesvakidašnjeg izgleda. Iako će se dobro snaći i u gradskoj vožnji, ovaj njemački gospodin jedva čeka da ga izvedete na otvorenu cestu



plementiranog ekrana od tekućih kristala u kojem vozač može pročitati trenutnu brzinu i ostale potrebne informacije. Za razliku od uobičajenih "kamikaza" obrazaca, MT-01 nije konstruiran po principu «što više konja iz što manje zapremine», nego je njegovo oblikovanje krenulo dijametralno suprotnim smjerom. Još i prije svog službenog predstavljanja MT-01 je uzburkao duhove, jer nitko nije znao kako će se snaći custom V2 agregat ogromne zapremine i relativno male snage u ciklistici koja je dosta na sportskih motocikala. Sada znamo da stvar odlično funkcionira i odajemo priznanje poduzetnim Japancima jer su ponovo obogatili svijet motocikala jednim osebujnim "macho" modelom koji ima poseban i dosad nevidjen imidž.

BMW K 1200 R je jedan od najčudnijih motocikala koji su se pojavili u posljednje vrijeme i definitivno spada u onu kontraverznu kategoriju motocikala koji vam se ili jako sviđaju ili su vam izrazito odbojni. Nama su se dopale njegove originalne linije, a to posebno vrijedi za prednji kraj, koji svojim neobičnim svjetlima i isturenom Duolever prednjom vilicom podsjeća na zvijer s kojom smo se susretali u filmskom serijalu "Alien". Ostatak ovog avantgardnog motocikla je vizualno nešto manje privlačan, ali svejedno upečatljiv. Posebno su nam se dopali lijepi i vrlo pregledni instrumenti koji sadrže sve potrebne informacije, uključujući i onu o trenutno odabranom stupnju prijenosa. Konstrukcijski gledajući, najjači serijski naked nije ništa drugo doli ogljena verzija sport-tourera i najjačeg BMW-a K 1200 S. Od njega je naslijedio snažan pogonski agregat i dobre performanse, ali i ogromne vanjske dimenzije i dugi međuosovinski razmak. Kada pogledamo njegovu pojavu i performanse, K1200 R nas malo čime podsjeća na tipične BMW motocikle i vjerujemo da je tim modelom bavarski proizvođač uspio potaknuti lučenje sline i kod nekih novih, BMW-u dosad nesklonih kupaca. Svejedno, ovaj naked je u mnogočemu tipičan BMW, počevši od jedinstvene koncepcije prednjeg ovjesa, jednostrukе stražnje vilice koja u sebi skriva kardan i impresivne udobnosti koja je i dosad krasila većinu modela tog proizvođača.

Iz svega dosad navedenog vidljivo je da se uspoređeni motocikli razlikuju u mnogim stvarima i da su im zajednički tek osebujan izgled i načelna pripadnost istoj kategoriji motocikla. Toliko različiti pristup konstruiranju motocikla se svakako mora osjetiti i u vožnji, no koliko god bili različiti, svaki od njih pruža svoje užitke. Od takvih motocikala se očekuje i da budu spremni uhvatiti se u koštar sa sportskom vožnjom, a mi smo se po tom pitanju plebiscitarno izjasnili za KTM Super Duke, koji je prava igračka. Ipak, netko tko ne voli stalno voziti «na nož» možda će više cijeniti udobnost koju pruža jedan BMW ili tipični i uhu ugodni custom zvuk kojeg odašilje Yamaha MT-01.

A, osim ugodnog zvuka, Yamahin dvocilindraš zapremine 1.670 ccm s veseljem odašilje i dobre vibracije koje doslovno prožimaju tijelo vozača. Izražene vibracije nisu neugodne, ali će dobro "izmasirati" svakog



Testirani nakedi su se savršeno uklopili u prekrasnu prirodnu scenografiju koju pružaju Rastoke, nedovoljno poznati hrvatski biser koji smo predstavili u broju 61 Moto Puls u rubrici Vikend određista

tko se ovim motociklom odluči savladavati maratonske rute. Ipak, vibracije nimalo ne umanjuju udobnost i ovaj veliki dvocilindraš može i treba biti uzor svima, a posebno dečkima iz Milwaukee-ja koji nam već godinama prodaju priče kako je svaka vibracija dobra pod uvjetom da ju generira Harley. Oni i njihovi sljedbenici očito nikada nisu sjeli na ovu Yamaha. Osim kulturnih vibracija, Yamaha se odlikuje i mekim i podatnim komandama koje dokazuju da se kod konstruiranja ovog motocikla vodilo računa i o naizgled sitnim detaljima koji na kraju mogu dosta pridonijeti osjećaju udobnosti i užitku u vožnji. Već smo napomenuli da su japski inženjeri maksimalnu snagu stavili u drugi plan i pokušali se maksimalno koncentrirati na okretni moment. Iako je neosporno da se MT-01 razbacuje okretnim momentom dovoljnim i za vuču kamp-prikolice, kada ga ubacite u petu brzinu MT-01 je daleko od titule "kralja elastičnosti". Naprotiv, kada smo u najvišem stupnju prijenosa ubrzavali sa 120 do 180 km/h, Yamaha je nakon dobrog starta polako gubila bitku i od nje je na kraju bila bolja čak i MV Agusta, koja je poznata po svemu, samo ne po elastičnosti. Stvar je malo bolja kod ubrzanja od 80 do 120 km/h, no i tada je MT-01 gledala u leđa BMW-u i KTM-u, a tek je od MV Aguste bila za mrvicu bolja. Jasno je da su za takav rezultat zasluzni nemala težina od 240 kg i ekstremno dugo proračunati

završni stupanj prijenosa, no svejedno se postavlja pitanje ima li smisla na jednom motociklu toliko pažnje posvećivati okretnom momentu, a istovremeno zanemarivati maksimalnu snagu. Mi bismo rado vidjeli da se Yamahin dvocilindraš zavrти još koju tisućicu više i tako osloboди novih desetak-dvadesetak konjskih snaga koje bi ciklistika i kočnice bez problema podnijeli. Da se razumijemo, deklariranih 90 KS koje razvija pri svega 4.750 okr/min je sasvim dovoljno za agilno pokretanje motocikla, no neobično je kad vam se već na 5.500 okretnaja javi blokada koja prekida zabavu prije negoli je ona doista počela. Svejedno, motocikl se u prve tri brzine može pohvaliti doista impresivnim ubrzanjima koja vam doslovno čupaju upravljač iz ruku, a kada stvarno silovito odvrnete ručiću gasa, to je nerijetko popravljeno i uglavnom bezopasnim proklizavanjem stražnje gume. Motocikl je zadovoljavajuće agilan i u četvrtom stupnju prijenosa, pod uvjetom da kazaljku obrtomjera držite iznad oznake 4.000 okr/min, no peti stupanj je praktično overdrive i u njemu je malo previše prigušen potisak pogonskog aggregata. Zato je doista neobično kada vam brzonomjer prikazuje da jurite 215 km/h, a kazaljka ogromnog obrtomjera tek sramežljivo dodiruje oznaku od 5.000 okr/min. Koliko još takvih motocikala poznajete?

BMW-u ne nedostaje snage niti u najvišem, šestom stupnju prijenosa. Nije ni čudo,

KTM Super Duke je pravi šaljivđija koji se u svakodnevnim gradskim gužvama snalazi kao riba u vodi. No, bila bi prava šteta da se s njim povremeno ne družite na zavojitim cesticama, za koje kao da je stvoren. Iako ih se Duke uopće ne boji, dosadne autopiste izbjegavajte u velikom luku, jer nisu u skladu s njegovim zabavnim karakterom

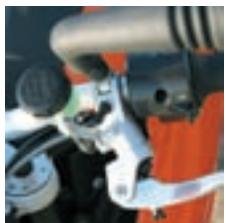


jer sa svojih 163 KS predstavlja vrh ponude serijskih naked motocikala. 220 kg težine donekle prigušuje svu tu konjicu, no BMW je svejedno pravi dragster koji uvijek tečno ubrzava, bez obzira na to u kojem ste stupnju prijenosa. Ako snažno odvrnete ručicu gasa, BMW ubrzava ludački, a posebno su impresivna međubrzanja od 160 do 240 km/h. Sveukupno je K 1200 R barem korak ispred svojih konkurenata po pitanju ubrzanja, međubrzanja i maksimalne brzine, koja po brzinomjeru prelazi za naked respektabilnu brojku od 260 km/h. Kazaljku obrto-

mjera je najbolje držati iznad 4.000 okretaja, jer je ispod te razine motor samo prosječan, a voli se pojavit i blaga rezonancija. Zbog svojih velikih dimenzija, dobre zaštite od vjetra i nemale težine BMW odlično skriva stvarnu brzinu, tako da je dobro jednim okom "škicati" brzinomjer, kako poslije ne bi bilo "nismo znali, druže plavi". Jednako kao i kod Yamahe, stražnja guma voli malo proklizati prilikom naglog dodavanja gasa u nižim stupnjevima prijenosa, no to nije ništa opasno, samo vam daje dodatni osjećaj moći.

Već smo napomenuli da nas je agregat koji se ugrađuje u Super Duke puno više impresionira od onog koji se ugrađuje u Adventure 950 i Supermoto. Nisu ni oni loši, ali ovaj Duke-ov agregat puno spremnije reagira i s porastom broja okretaja proporcionalno raste i potisak. Za razliku od BMW-a i Yamahe, koji čvrsto drže svoj prednji kotač priljubljen uz podlogu, KTM je pravi "zafrkant" koji će vas pri naglom kretanju sa semafora rado nagraditi propinjanjem na "stražnje noge". 120 KS, kratak međuosovinski razmak i ravan upravljač su kao stvorenici za takvu vrstu zabave. Ne trebamo ni naglašavati da se jednakom lakoćom podiže na prednji kotač, dovoljno je da to samo poželite. Ipak je KTM rodonarčelnik supermoto motocikala i dio tog genetskog naslijeda se srećom osjeti i na ovom nakedu. Iako mu performanse nisu impresivne kao kod BMW-a, one su više nego zadovoljavajuće, posebno ako uzmemu u obzir o kojoj se klasi motocikala radi. Brzinomjer je pokazao maksimalnu brzinu od 240 km/h, no zbog širokog upravljača pri brzinama



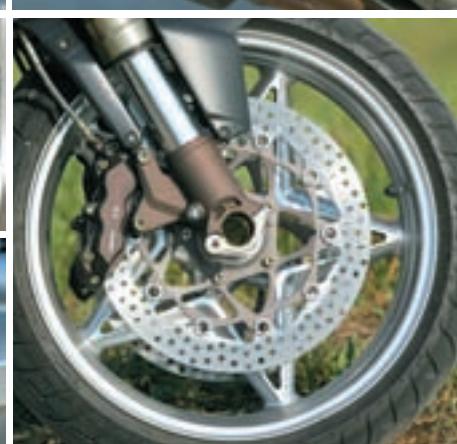


KTM je lijep motocikl kod kojeg je sve na svojem mjestu, no u ovoj konkurenčiji vizualno teško dolazio do izražaja. Lako nije tipični gradski šminker, svejedno voli nositi dijelove s potpisom kao što su Renthal upravljač, Brembo kočiona klijesta ili WP upside-down prednja vilica i golemi stražnji amortizer istog proizvođača, spojen izravno sa stražnjom vilicom bez progresivnog polužja





MV Agusta F4 Brutale S je definitivno jedan od najljepših motocikala svih vremena. Masivna prednja i jednostruka stražnja vilica, cjevasti okvir, originalno i često puta kopirano prednje svjetlo, lijepo izveden dvostruki ionac ispušnog sustava, prekrasni naplatci i neponovljivi stražnji kraj sami su neki od detalja koji ovaj motocikl izdvajaju iz moderne producije motocikala. Ukupno prelijepu sliku kvari tek pretvrđi ovjes i nervozan pogonski agregat koji nikako ne pristaje prekrasnoj nagoj dami kao što je MV Agusta Brutale





Iako joj je ovjes pretvrd za naše ruinirane ceste, MV Agusta voli zavoje i jednom kada je polegnete ne odstupa od zadane linije. Ipak, očekivali smo da će nam Brutale pružiti nešto više zabave

većim od 200 km/h motocikl voli blago leđljati. Međuubrzanja su sasvim solidna, iako su daleko od onih koje pruža BMW, a pri utrkivanju od semafora do semafora tijelo treba nagnuti naprijed i pažljivo odvrtati ruke gasa, kako bi se sprječilo tada nepoželjno podizanje na zadnji kotač.

Najmanje nas je impresionirao agregat koji pokreće MV Agustu. Mogli bismo

hladno reći da nas je i razočarao. Manjak elastičnosti je bilo lako predvidjeti, jer se ipak radi o zapreminom najmanjem motociklu. Nedostatak okretnog momenta stručnjaci iz CRC-a su pokušali nadoknadići kratko proračunatim prijenosnim omjerima, no da bi Brutale mogao pratiti ritam osatalog trojca, kazaljku obrtomjera većinu vremena trebalo je držati iznad 8.000 okretaja.

Takvo forsiranje se neumitno odrazilo i na potrošnju goriva, koja je u prosjeku iznosila preko 10 litara, a znala se je popeti i blizu 12. Pored nje nam se i KTM sa svojih prosječnih 8,5 litara činio štedljivim vozilom, a MT-01 i BMW su trošili još litru manje. Dakle, što je testni model imao manju zapreminu, trošio je više, i obrnuto. Moramo napomenuti da se testna ruta na kojoj smo mjerili potrošnju sastojala manjim dijelom od autoceste, a većim dijelom od brzih otvorenih magistrala na kojima uopće nismo štajdili motocikle, tako da vjerujemo da bi se normalnijom uporabom potrošnja ipak svela u razumnije okvire. Osim pretjerane potrošnje, kod MV Aguste kudimo i nevjerojatno živčani agregat koji kao da radi po binarnom principu i suviše žestoko reagira na svako dodavanje i oduzimanje gasa, tj. "cuka", tako da svom vozaču ne daje puno prilike za odmor. Pohvalit ćemo zato specifičan zvuk koji se prolama iz lijepih bočno smještenih ispušnih cijevi, no poželjeli bismo da je spušten koju oktavu niže, jer ovako nakon duže vožnje počinje pomalo irritirati.

Da bi se uživalo u sportskoj vožnji, na snažan agregat se moraju nadograditi kvalitetna ciklistika i snažne kočnice. Jasno je da BMW i Yamaha zbog svojeg velikog međuosovinskog razmaka i nemale težine najviše vole jurnjavu dionicama koje se sastoje od dugih i brzih zavoja, dok je KTM-u i MV Agusti svejedno da li je zavoj kratak ili dug, bitno im je samo da ga prođete što brže.

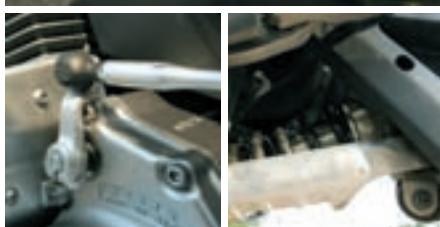
To posebno vrijedi za KTM, koji je nevjerojatno agilan motocikl i s njim je pravo zadovoljstvo loviti krivine. Spretan položaj vozača i široki upravljač vas jednostavno tjeraju da ga vozite "do daske". Kada dohvate stvarno brze zavoje, KTM se voli malo "prodramati", no to je posljedica spomenutog širokog upravljača i nije ništa opasno. Motocikl je toliko zabavan i spretan, da smo se nekoliko puta ulovili kako se prilikom ulaska u zavoj naginjemo tijelom prema upravljaču i šrimo laktove prema van kao da jurimo karting stazom na nekom natjecateljskom supermotu. Iako je položaj tijela napadački, KTM svejedno spada u red udobnih motocikala i kao jedine nedostatke u tom pogledu možemo navesti tek ponekad



Spori zavoji puno više odgovaraju jednom KTM-u ili MV Agusti negoli preugom BMW-u ili "pretiloj" Yamahi



MT-01 je pravi "macho" motocikl, predimenzioniran u svakom pogledu. Robusna linija započinje masivnom prednjom upside-down vilicom i prednjim svjetlom koje je svoj uzor pronašlo u onom koje krasiti MV Agusta, a nastavlja se malim spremnikom goriva koji kao da je ustuknuo pod pritiskom ogromnih cilindara V2 agregata. Lijepa stražnja vilica nosi ojačanje s donje strane, a bočna linija motocikla efektno završava ispušnim topovima koji se proteže uzduž udobnog sjedala



dosadne vibracije i nedostatnu zaštitu od vjetra.

Kočnice su upravo onakve kakve biste poželjeli i tu KTM nudi najviše, iako se ni ostala trojica ne trebaju sramiti kada je zauzavljanje u pitanju. Ustvari, na KTM-u nam se nije dopala samo žaruljica rezerve goriva, koja je svjetlila 90 posto vremena, bez obzira na to koliko je u spremniku bilo goriva. Srećom je žaruljica narančaste boje, tako da se sasvim podudara sa službenim bojama austrijskog proizvođača motocikala.

Kratkim međuosovinskим razmakom i malom težinom MV Agusta bi barem na papiru trebala biti opasniji protivnik KTM-u. No, u stvarnosti nije baš tako. Ciklistika je na prvi pogled doista impresivna, a to posebno vrijedi za predimenzioniranu prednju upside-down vilicu sa štapovima promjera 50 mm, no svejedno vam neće pružiti zabavu na razini one koju ćete doživjeti s KTM-om. Motocikl je jednostavno malo pretvrd i lako ga uznemiri svaka neravnina. Osim toga, ne pruža pretjeran osjećaj sigurnosti kada ga naginjete u zavoj, iako je to čisto subjektivan osjećaj, jer će motocikl - jednom kada ga polegnete - držati liniju kao po tračnicama, pod uvjetom da usred zavoga ne nelite na ozbiljniju neravninu. Kočnice su dovoljno snažne, no za ostvarivanje ozbiljnije deakceleracije traže čvrst stisak ruke. Po pitanju položaja vozača i ukupne udobnosti



Iako će se dobro snaći na svim vrstama prometnica, testirani motocikli najviše užitaka pružaju u vožnji otvorenom cestom

Brutale je bila debelo na začelju. Malo preuzak upravljač je kontinuirano izložen neugodnim vibracijama, ali je ipak bolje izveden od izrazito tvrdog i neudobnog sjedala. Oslonci za noge su postavljeni previsoko i previše naprijed, tako da će prosječno visok Hrvat stalno imati osjećaj da mu na motociklu nedostaje mjesta. Ukupno gledajući, MV Agusta je za tu klasu i suviše neudoban motocikl.

Takvih problema s udobnošću sigurno nećete imati na BMW-u. Futuristički upravljač je odlično postavljen i vrlo je širok, tako da vam odmah nakon što sjednete u udobno sjedalo i zgrabite njegove krajeve daje osjećaj nadmoći koji se može usporediti samo s onim kada vozite kamion-cisternu. Oslonci za noge su postavljeni dovoljno nisko da budu udobni, a opet dovoljno visoko da ne dolaze prelagano u kontakt s podlogom pri-

Yamaha MT-01 je već na prvi pogled snažan roadster koji u sebi skuplja najbolje od custom i naked motocikala. Radi se u stvari o podijeljenoj ličnosti koja bi svim srcem htjela biti custom, a cijelo vrijeme se ponaša kao pravi naked





Skladan spoj hrvatske tradicije i bijelosvjetske moderne tehnologije



likom naginjanja u zavojima. Naš testni primjerak je bio dodatno opremljen elektronskim podešavanjem ovjesa, pa i oni najizbirljiviji mogu lako podešiti ovjes tako da im ne "drma bubrge". Ako je podloga dobra, onda je BMW udoban i u najtvrdem stupnju podešenosti ovjesa, no kad kvaliteta asfalta "zaškripi", onda se vrlo lako pritiskom posebne tipke na upravljaču može prebaciti na mehaniji modus. Posebno trebamo povoljiti odličnu zaštitu od vjetra, koja je bolja i od nekih motocikala koji su opremljeni oklopom. Istina, testirani motocikl je bio dodatno opremljen povišenim vjetrobranom, no svejedno smo ostali impresionirani izostankom očekivane borbe s vjetrom. Zbog svojeg ogromnog međuosovinskog razmaka BMW nije baš najsretniji kada ga "gnjavite" oštrim i kratkim zavojima i ubrzo vam postaje jasno da je najzahvalniji suputnik na otvorenoj cesti s dugim i brzim zavojima. Kroz takve zavoje ćete BMW-om prolaziti izuzetno brzo, no već smo spomenuli da ovaj Bavarač odlično skriva brzinu, tako da nam je ponekad nedostajao užitak kojeg inače osjećamo prilikom brzog prolaska zavojem. Kod oštrijeg dodavanja gasa pri izlasku iz zavojazabavu bi vam mogao pokvariti kardan koji ponekad neugodno "cukne". Uz kardan, pokudu zaslužuju i kočnice dodatno opremljene ABS-om koje su dovoljno snažne, ali se aktiviraju preko servo uređaja, tako da vozač nikad ne pružaju kvalitetnu povratnu informaciju. Doista ne možemo razumjeti odakle ta potreba za ugrađivanjem servokočnica na motocikle. Kao melem na ranu dolazi prednji dulever sustav ovjesa koji sprječava da motocikl "čučne" prilikom aktiviranja snažnih prednjih kočnica.

MT-01 je konstruiran bez takvih tehničkih pikantacija koje umanjuju užitak u vožnji. U Yamahi su prilikom konstruiranja ovog motocikla krenuli suprotnim smjerom i na MT-01 je sve podređeno vama i esenciji



Iako su naked motocikli najstarija kategorija, novi nakedi pred nama vidljivo vuku svoje korijene iz drugih klasa. Tako Brutale ne skriva svoje porijeklo iz supersportskog modela F4, K1200R iz sport tourera K1200S, MT-01 iz customa Warior, a Super Duke iz maxi endura Adventurea

jalnom uživanju u vožnji. Upravljač je možda malo preuzak, ali je zato sjedalo dobro postavljeno i vrlo udobno. Osim toga, donji dio leđa možete ugodno osloniti na mehani oslonac kojeg čini povišeni dio kojim započinje usko sjedalo namijenjeno suvozačići. Oslonci za noge su postavljeni dosta nisko i stoga udobno, no pri ozbiljnijim nagibima bi vam mogli "zagristi" asfalt. Inače primjerenu udobnost kvari tek očajna zaštita od vjetra, odnosno njen potpuni izostanak. Naime, vozač sjedi nisko u motociklu, tako da glavnina zračnih struja udara u njegov vrat i glavu, pa prilikom brze vožnje ne preostaje ništa drugo negoli čvrsto zgrabiti upravljač i stisnuti zube. Kočnice su zato vrlo dobre, a njima je pridružena i sportska ciklistika koja vozaču pruža dovoljno zabave. Ipak, međuosovinski razmak od 1.525 mm i suha težina od 240 kg pokazuju nam da se MT-01 ne odlikuje munjevitim reakcijama i da preferira nešto duže zavoje i oblije putanje. Najbolje od sebe daje u umjerenoj sportskoj vožnji i definitivno ne spada u red motocikala koji vas stalno tjeraju da ispitujete njegove krajnje mogućnosti, kao što je to slučaj kod KTM-a.

Na kraju ovakvog testa uvijek se postavlja pitanje tko je ukupni pobjednik. Svima u redakciji je KTM favorit broj 1 zbog svojeg nestasnog karaktera, koji jamči da vam motocikl neće brzo dosaditi. Dovoljno je snažan, dobro leži u zavojima, kao stvoren je za izvođenje akrobacija, a još je k tome i zadovoljavajuće udoban. Možda je malo previše "žđan" i pretjerano sklon vibracijama, ali je zato i najjeftiniji. Dakle, za pišljivih 97.460 kovanica dobijete motocikl koji je zabavna

"Katica za sve". Neslavno zadnje mjesto pripada prelijepoj MV Agusti. Ne želimo reći da se radi o ljepotici bez pokrića, no najviše umara vozača, nije dovoljno udobna, pretjerano pije, a uz to ima i tanke živce. Istina, bilo je i onih u redakciji kojima je Brutale leđla "k'o budali šamar", no na kraju je dvotrećinskom većinom odlučeno da MV Agusta pripada magareća klupa. Ako još uzmememo

u obzir da je za nju potrebno izdvojiti više od 130 tisuća kuna, onda je jasno da je Brutale daleko od toga da bude "best-buy". Istini za volju, to jednoj plemenitoj ljepotici kao što je MV Agusta nikad nije ni bila namjera, no svi mi volimo kada za svoje novce dobijemo što je moguće više.

Oko podjele srebrne medalje su se najviše lomila kopinja. Jedni daju prednost BMW-u,



Žed ovih grabežljivaca je obrnuto proporcionalna njihovoj ukupnoj zapremini, tako da malena MV Agusta može najviše "popiti"

1. KTM 990 SUPERDUKE

- + položaj vozača, široki upravljač, kočnice, ciklistika, zabavni karakter, užitak u vožnji
- lampica rezerve, potrošnja

2. YAMAHA MT-01

- + dizajn, okretni moment, kočnice, stabilnost
- maksimalna snaga, težina, međuubrzanje u završnom stupnju prijenosa

3. BMW K 1200 R

- + udobnost, performanse, zaštita od vjetra za ovu klasu vozila, stabilnost, instrumentna ploča
- okretnost, neosjetljiva servo kočnica, trzaji kardana

4. MV AGUSTA F4 BRUTALE S

- + dizajn, ciklistika, ekskluzivnost, kočnice
- potrošnja, cijena, neelastičan i nervozan pogonski agregat, vibracije, udobnost za tu klasu vozila

**Koji je najbolji trendovski naked?**

● Mi ovdje tražimo mistera s uzornim vladanjem. Iako smo prije našeg usporednog testa u vožnji na toj poziciji već vidjeli Brutalea, kojem je nakon dinamičkog testa jedino MT-01 mogao pomrsiti račune, na veliko iznenadenje svih u redakciji, test vozači su redom htjeli voziti motocikl od koga se to najmanje očekivalo na prvi pogled. U ovom testu smo prije svega tražili suputnika za uživanje u vožnji ispred golog trakača. Tražimo onaj dodatni široki osmijeh na licu, koji su nam izmamili već pri prvom pogledu. Jednostavno, pobijedio je spoj svih vrhunskih karakteristika u jednom tijelu. Pobjednik je umjeren po snazi i okretnom momentu, na pola puta po međusovinskem razmaku, nigdje ekstreman, nigdje ne podbacuje. On je kralj svih Nakeda sa stilom: austrijski vojvoda odjeven u narancasto!

koji je odličan motocikl prepun snage, kao stvoren za otvorenu cestu i ubrzavanje od semafora do semafora. Prema tim kriterijima mu MT-01 gleda u leđa, no većina motorista ipak preferira motocikle koji nude pregršt zabavnog sadržaja. A upravo je tu BMW mrvicu pretanak. To je motocikl kojim ćete izuzetno brzo i udobno savladati udaljenost od točke A do točke B, no pitanje je koliko ćete pritom uživati. Yamaha je tu potpuno drugačija. S njom ćete od točke A do točke B putovati nešto duže i vaše putovanje će biti obilježeno borbom sa zračnim strujama, no nemojte se iznenaditi ako jednom kada dohvate točku B osjetite neodoljivu želju da se vratite do točke A i ponovite postupak.

Yamaha u prilog ide i činjenica da je gotovo 7 tisuća kuna jeftinija od BMW-a koji košta nemalih 112.400 kuna. Razlika je još i veća ako uzmemو u obzir da dodatno opremljeni K 1200 R kojeg smo imali na testu košta gotovo 135 tisuća kuna. Kada sada pogledamo, ustvari i nije bilo tako teško odrediti osvajača srebrne medalje. No, da budemo potpuno iskreni, ta dva motocikla su toliko različita, da ih je vrlo teško međusobno usporedivati i sumnjamo da negdje postoji biker koji ne spava noćima zato jer dvojni baš između ta dva modela. Dakle, ako vam je na prvom mjestu udobnost, a povremeno želite osjetiti i brutalni potisak snažnog agregata, zajašite BMW i bit ćete sretni. Ako su vam

	BMW K 1200 R*	KTM 990 SUPERDUKE	MV AGUSTA F4 BRUTALE S	YAMAHA MT-01
MOTOR				
tip agregata	4 cilindra, redni	2 cilindra, V - pod kutem 75°	4 cilindra, redni	2 cilindra, V - pod kutem 48°
promjer x hod (mm)	79 mm x 59 mm	101 x 62,4	73,8 x 43,8	97 x 113
zapremina	1.157 ccm	999 ccm	749,4 ccm	1.670 ccm
kompresija	13:1	11,5:1	12:1	8,36:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	dvije bregaste osovine u glavi
br. ventila	4	4	4 radikalna	4
hlădenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	zrakom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga	163 KS pri 10.250 okr/min	120 KS pri 9.000 okr/min	127 KS pri 12.500 okr/min	90 KS pri 4.750 okr/min
max. okretni moment	127 Nm pri 8.250 okr/min	100 Nm pri 7.000 okr/min	77,4 Nm pri 10.500 okr/min	150,1 Nm pri 3.750 okr/min
spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci
br. brzina	6	6	6	5
okvir	aluminijski sa motorom kao nosivim elementom	konstrukcija od čeličnih cijevi sa podokvirom od aluminija	kombinacija cjevastih profila i aluminijskih greda	aluminijski, dvostrukе gredе
prednji ovjes	Dulever ovjes sa centralnim amortizerom*	WP upside-down promjera 48 mm	upside-down vilica promjera 50 mm	upside-down vilica promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	115 mm	135 mm	118 mm	120 mm
stražnji ovjes	Parelever ovjes, jednostruka aluminijска vilica, centralni amortizer sa progr. polužjem*	oscilirajuća vilica s WP monoamortizerom	jednostruka aluminijска vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
hod stražnjeg ovjesa	135 mm	160 mm	120 mm	117 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića*	dvostruki diskovi promjera 320 mm, kočione čeljusti sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 310 mm, kočiona čeljust sa 6 klipića	dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm i radikalna kočiona čeljust sa 4 klipića
stražnji kočioni sustav	disk promjera 265 i kočiona čeljust s 2 klipića*	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 1 klipićem	disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s 4 klipića	plivajući disk promjera 267 mm
guma prednja	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/65 ZR 17	120/70 ZR 17
guma stražnja	180/50 ZR 17	180/55 ZR 17	190/50 ZR 17	190/50 ZR 17
DIMENZIJE				
međuosovinski razmak	1.580 mm	1.438 mm	1.408 mm	1.525 mm
duljina	2.228 mm		2.026 mm	2.185 mm
širina	856 mm		820 mm	790 mm
visina sjedala	820 mm	855 mm	805 mm	825 mm
spremnik goriva	19 litara	15 litara	19 litara	15 litara
težina (suha)	211 kg	179 kg	185 kg	240 kg
CIJENA	134.200 kn (osn. mod. 112.400 kn)	97.460 kn	131.020 kn	105.730 kn

* dodatno opremljen elektronskim podešavanjem ovjesa (ESA) i ABS-om



se oduvijek svidali custom motocikli, ali su vam smetale njihove skromne performanse i neprikladnost za sportsku vožnju, onda je MT-01 sa svojim spremnim agregatom i sportskom ciklistikom kao stvoren za vas.

Budući smo ovaj tekst započeli sa statističarima i profesorima matematike, onda ga slobodno možemo završiti lječničkom dijagnozom. Dakle, nabavka bilo kojeg od ovih motocikala će imati blagotvoran utjecaj na vaše psihičko zdravlje i opće stanje duha. No, uz poboljšanje raspolaženja i jačanje radnog elana, mogu se javiti i neke nuspojave koje ne moraju nužno imati negativan predznak. Tako bi se lako moglo desiti da vam BMW svojim brutalnim ubrzanjima privremeno pore-

meti centar ravnoteže i da vam se oči povuku malo dublje u svoje duplje. S druge strane, vlasnici MV Aguste bi zbog pretvrđog ovjesa i isto takvog sjedala mogli imati problema s kralježnicom, ali ako odigraju prave karte, onda će im se bitno poboljšati seksualni život budući će malo koja djevojka odbiti vožnju na stražnjem sjedalu ove atraktivne ljestvice.

MT-01 će vam svojim ugodnim vibracijama pružiti zabavnu masažu i istovremeno razbiti bubrežni kamenac, a da to nećete ni primjetiti. Kupite li KTM Super Duke-a, zdravlje i seks će vam biti sasvim u drugom planu. Vaša jedina briga biti će hoćete li danas više vremena provesti u vožnji na prednjem ili na zadnjem kotaču. ■

IZMJERENI PODACI

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. br. (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Potrošnja (l/100 km)	Težina (kg)
BMW K 1200 R	1.157	4	140,55-9.750	11,50-8.250	267,6	10,58	7,77	233,2
KTM 990 Superduke	999	2	112,22-9.500	9,58-7.000	240,9	10,91	8,40	187,8
MV Agusta Brutale S	749,4	4	110,5-12.500	7,1-10.500	244,3	11,31	10,25	195,6
Yamaha MT-01	1.670	2	84,52-4.750	14,48-3.750	222,8	12,18	7,58	236,6