

Renegade 800 EFI 4x4

Kada su smišljali Renegedov slogan «0 to maximum heart beat in 5.18 seconds» vjerojatno su mislili na silovita ubrzanja. Ako nisu, onda ili nemaju pojma ili su nestvarno skromni za marketinške stručnjake. Naime, na ovom je četverociklu za podizanje broja otkucaja srca do zabranjenog crvenog područja dovoljno samo 0.18 sekundi i ni stotinka više. Izmjerali smo. Jedini uvjet je da mu dopustite da vam izmakne kontroli. U stvari, krivo je reći 'da mu dopustite', jer će se Renegade - ma koliko vi pazili što radite - u nekom trenutku sam otrgnuti kontroli. Ne zove se on uzalud na hrvatskom «odmetnik».

A kada se to dogodi, možda vam po prvi put u životu postane jasno zašto su vas na satu fizike gnjavili kinetičkom energijom kao umnoškom težine i kvadrata brzine. Jer kada se 280 kg «suhe» vage zbroyi sa težinom pogonskih tekućina i vozača, te se sve to pomnoži sa kvadratom brzine koju vam omogućuju 63 sirove konjske snage, dobijete količinu energije koja nesumnjivo izaziva strahopoštovanje. Strahopoštovanje koje ima potencijala prerasti u pogansko idolopoklonstvo. No, dok vi tako uzdižete Renegade na razinu božanstva, vaši bi ga praznovjerni

suvremenici mogli doživljavati vrazjim strojem. Pritom za zastrašivanje neupućene žive sile čak nije ni potrebno krenuti s mjesta, dovoljno je da samo pogledaju njegove "kukcolike" oči, pa da budu sretni što se iz saća hladnjaka još uvijek ne cijedi ljepljiva sluz kao kakvoj vanzemaljskoj spodobu iz horror filma. U skladu s tim bilo bi normalno očekivati da na svom zatku skriva otrovni žalac, no stražnji je dio četverocikla zapravo nekako neobično običan. Gledajući pak u cjelini, Renegade u mirovanju djeluje lažno malen i kompaktan, no prava je istina da ćete kada se popnete na njega izgledati maleni poput pučkoškolca. A tako ćete se i osjećati.

No, ovo je ipak stroj za velike dječake, a toga ćete postati svjesni već pri prvom dodiru poluge gasa. Kao da ste mu gurnuli prst u oko, moćni V2 agregat zapremine 800 ccm se tada naglo brčne i krajnje silovito gurne Renegade prema naprijed. Otpuštanje poluge gasa u tom je trenutku sasvim normalna reakcija, no time ćete samo izazvati kontraefekt, odnosno istog ćete trenutka početi naglo usporavati. Naime, iako opremljen variomatom, ovaj četverocikl koči i motorom. I to izrazito agresivno. To znači da će u stani-kreni vožnji ili laganom guranju u koloni Renegade



Digitalna ploča s instrumentima obiluje informacijama, no između brojnih informacija koje pokazuje, na testnom modelu nismo mogli pronaći brzinomjer

Iznad poluge gasa nalazi se prekidač za uključivanje i isključivanje pogona na sve kotače. Nazalost, prije izvođenja te operacije potrebno je zaustaviti vozilo

Kao svojevrsni minotaur modernog doba, Renegade je do pojasa radni, a iznad toga sportski četverocikl. Takav čudovišni spoj dvaju svjetova rezultirao je najtežim i najskupljim sportskim četverociklom koji sjajne vozne osobine uspijeva kombinirati s terenskim sposobnostima svojih radnih kolega. Ipak, prosječnom će kupcu puno veći magnet biti silovita ubrzanja i atraktivan izgled kojeg ćemo u nemogućnosti korištenja prostih riječi nazvati opakim. XXX opakim...

Brutalna privlačnost

Siroke gume i brzine koje razvija čine Renegade izuzetno pogodnim za opasno glisiranje po površini vode i gubljenje kontrole. Ne pokušavajte ovo kod kuće. Sve "čari" akvaplaninga mi smo isprobali za vas, kako vi to ne biste morali

stalno «zacukavati» što već nakon kratkog vremena postaje izrazito naporno.

No, tko vam je kriv što se vozite sporo - pri većim je brzinama taj negativni efekt nešto manje izražen, jednako kao i na terenu, na kojem mekana podloga uspijeva apsorbirati dio Renegadeove nerveze. No, na teren tek trebamo stići, a dotad ćemo još malo utjerivati strah u kosti na gradskim ulicama, što svojom pojavom, a što silovitim početnim ubrzanjima koja bi populaciju «brzih i žestokih» mogla dovesti do ruba plača. Naime, kao da korištenje stražnjeg pogona i povoljan omjer snage i težine nisu dovoljno dobri preduvjeti, tu je i CVT automatski mjenjač koji i najvećem «pikzibneru» omogućuje da bez ikakvog treninga krene sa semafora kao da je ispaljen raketom.

Pritom vam se čini kao da ste prvih desetak metara preletjeli u djeliću sekunde, a iako će kasnije ta «životinjska» ubrzanja ponešto jenjavati, relativno brzo ćete stići do maksimalne brzine, koja baš i nije tako impresivna. Naime, iako na funkcijama bogatoj ploči s instrumentima testnog primjerka nismo mogli pronaći brzinomjer, izmjerili smo da Renegade nakon 120 km/h naleti na svojevrsni sigurnosni zid. Pritom kako se obrtomjer primiče prema maksimalno dohvatljivih 8.000 okr/min, tako sve više do izražaja dolazi intenzivna trešnja

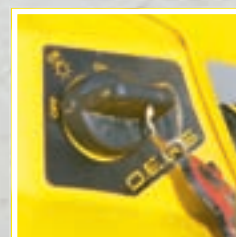
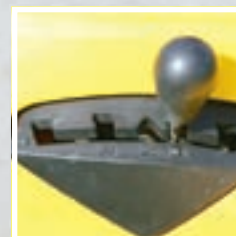
prednjeg dijela četverocikla, tako da nam je na neki način čak bilo i drago što ga ugrađena blokada priječi da pokaže sve svoje potencijale.

Ptica trkačica

Uostalom, to je sasvim dovoljno da budete brzi, a da još uvijek ne postanete previše opasni za sebe i svoju okolinu. Ipak je ovo u prvom redu terensko vozilo, koje uz to ne nudi samo početna ubrzanja bez premca, već i impresivna međuubrzanja koja svako pretjecanje čine neopisivo lakim. No, dosta smo nabijali komplekse drugim sudionicima u prometu, vrijeme je da se izoliramo od svijeta i odemo na teren. Ah da, prije negoli odemo ne smijemo zaboraviti na to da «krvničkim» pritiskanjem poluge gasa možete krenuti sa semafora s prednjim kotačima podignutim visoko u zrak. Možete, ali ne morate. Nama se htjelo.

Zato ćete takvo što teško ostvariti na makadamu. Tada, naime, stražnji kotači ne mogu izdržati silan nalet okretnog momenta i ukoliko nemate osjećaj za doziranje poluge gasa računajte s time da ćete prvu sekundu-dvije praktički stajati na mjestu dok se kotači vrte u prazno i pritom opasno lansiraju kamenje nekoliko desetaka metara iza sebe. To je nešto slično onome kad Ptica Trkačica ubaci u brzinu i «zavrti» noge, ali ostaje još trenutak lebdjeti na mjestu kako bi uz podruglji «Beep,

Automatski mjenjač ponekad malo zapinje, no zato vas jednom kada ga stavite u požaj H (high) čeka provala uzbuđenja



CIJENA
109.800 KN



Stražnji kraj četverocikla je nekako neobično običan i ne isijava agresiju koju nesumnjivo posjeduje prednji kraj



► Stražnji nezavisni ovjes omogućuje da središnji dio Renegadea bude osjetno više postavljen negoli na klasičnim sportskim četverociklima sa krutom osovinom. Taj detalj bitno olakšava savladavanje zahtjevnog terena



Moćan Rotaxov V2 agregat ima i više snage nego što se to može iskoristiti u terenskoj vožnji. Zbog njegove će se 63 KS, koje razvija iz radnog obujma od 800 ccm, stražnje gume dobar dio svog životnog vijeka vrtjeti u prazno



beep!!!” ponovo pobjegla Kojotu ispred nosa ostaviši iza sebe samo mutni trag boje. No, jednom kada naučite kako u tim uvjetima treba krenuti s mjesta, očekuje vas uzbudljivo ubrzanje, budući je zbog silne snage s kojom se moraju boriti stražnje gume potrebno stalno raditi sitne korekcije na upravljaču i tako održavati pravocrtno kretanje četverocikla.

Jasno, kroz zavoje prolazite bezobraznim proklizavanjem stražnjeg kraja i to na način na kojem bi vam pozavidjeli i najpoznatiji diplomanti finske škole relija. Pritom su nam posebno zadovoljstvo predstavljala oštra skretanja kod kojih je svako malo žešće dodavanje gasa rezultiralo toliko silovitim, ili ako hoćete brutalnim proklizavanjem, da nam se činilo da nam je netko naglo izmaknuo sjedalo ispod stražnjice.

Kad već spominjemo sjedalo, pozabavimo se nakratko i ergonomijom, na koju nismo imali posebnih zamjerki i koja vam kao takva omogućuje da se u potpunosti posvetite čarima vožnje ovog četverocikla, bez obzira na to da li to činite u sjedećem ili stajaćem položaju. Spomenimo još i to da je zaštita nogu od blata bolja od očekivanja za jedan sportski četverocikl, dok će vam zadnji kotači, za koje smo već rekli da se dobar dio svog života vrte u prazno, prije ili kasnije «ožbukati» blatom kagicu i leđa. Isto tako, prilikom prelaska preko vode torzo je sasvim solidno zaštićen, ali zato ruke odmah oblije voda.

No, ukoliko prilikom nailaska na veću vodenu površinu ne prilagodite svoju brzinu, mokri laktovi bi vam mogli biti najmanji problem. Naime, Renegade ima poprilično široke gume u dimenzijama 25x8-12 sprijeda i 25x10-12 straga (automobilskim rječnikom govoreći 205/80-12 odnosno 255/60-12), a to ga - s obzirom na brzine koje razvija, ali i ukupno malu težinu u usporedbi s ostalim vozilima na četiri kotača - čini izuzetno pogodnim za akvaplaning,

odnosno za opasno «glisiranje» vodenom površinom. I dok se tako potpuno bespomoćni u djeliću sekunde osjećate kao za kormilom hidroglisera koji se oteo kontroli, vi u stvari samo još jednom shvaćate koliko je ovaj Can-Am doista (pre)brz.

No, jednom kada napustite makadam i zamijenite ga neuređenim off-road terenom, Renegade

više neće biti toliko hitar. To je posebno točno ukoliko se radi o grbavom i tehnički zahtjevnijem terenu, na kojem ovjes djeluje pretvrdo, a upravljanje postaje otežano. Da pojasnimo ove navode. U odnosu na model Outlander, s kojim dijeli gotovo cjelokupnu mehaniku, Renegadeovom je ovjesu za 10-tak posto produžen hod (raspolaze s 229 mm

Zbog silovitih početnih ubrzanja kretanja sa semafora možete izvoditi na stražnjim kotačima. Možete, ali ne morate. U stvari, jednostavno morate





Jednako kao i na Outlanderu, stražnji se disk nalazi na kraju kardana



Prednje poluosovine otkrivaju da se radi o vozilu s pogonom ne sve kotače. Tu je i Visco-Lok diferencijal koji, kada detektira proklizavanje, snagu preusmjerava na kotač koji ima bolji kontaktom s podlogom

S obzirom na to da ispod sjedala nema mjesta, maleni prtljajni prostor, u kojem se nalazi i alat, smješten je u stražnjem dijelu četverocikla. Do njega se dolazi tako da se otkaci stražnje svjetlo



Kod savladavanja strmih uspona preporučamo korištenje integralnog pogona. On neće samo smiriti temperament, već će i smanjiti mogućnost da se stražnji kotači zavrtu u prazno, te da tako zapnete na pola uspona

srijeda i 254 mm straga), no amortizeri su u cjelini nešto tvrđe podešeni u skladu s očekivanim agresivnijim načinom primjene.

To znači da će prilikom prelaska preko nekog kamenjara ili grbavog šumskog proplanka ovjes nevoljko upijati velike neravnine, te će zbog toga nešto više patiti ruke. A njima u takvim uvjetima ionako nije lako, budući se široki upravljač velikog kuta zakretanja okreće nešto teže nego što biste očekivali. No, čvrsti je stisak upravljača u stvari i više nego dobro došao, budući vam se on silovito pokušava istrgnuti iz ruku svaki puta kada naletite na neku izraženiju poprečnu neravninu. Isto tako, iako Renegade izvrsno drži pravac, nailaskom na osjetniji poprečni nagib ili ulaskom u uzdužne "špure" trebate računati s time da će četverocikl skrenuti u jednu stranu i da ćete trebati uložiti puno fizičkog napora da biste ga izveli na pravi put.

Spomenute su anomalije, doduše, karakteristične za sve četverocikle, no ovdje ih posebno spominjemo ne samo zbog toga jer su kod Renegadea izražene nešto više od prosjeka, već i zato jer su dodatno potencirane već spomenutim umnoškom težine i kvadrata brzine. To je posebno izraženo prilikom jurnjave šumom kao opasnom scenografijom, za koju, ako ćemo biti dosadno objektivni, možemo ustvrditi da je ovaj Can-Am sa raspoložive 63 KS jednostavno presnažan i neiskoristiv. No, ako nam dozvolite da budemo subjektivni, onda ćemo odmah "pojesti" prethodnu rečenicu i ustvrditi da je Can-AM u šumi koliko presnažan, toliko i zabavan. Doista zabavan.

Šumom i drumom

Uostalom, ne proizlaze sva zadovoljstva u vožnji ovog četverocikla samo iz raspolaganja svom tom

silnom konjicom, ima nešto i u onom (prividnom) osjećaju da je držite pod kontrolom. Pa ipak, ma koliko vi mislili da su sve uzde u vašim rukama, dobro poznati šumski putovi će vam se odjednom činiti puno užim, i ako ne znate naći pravu mjeru, lako je moguće da će mnoštvo sitnijih i krupnijih korekcija upravljačem u jednom trenutku prestati biti izvorom beskrajne zabave i postati sredstvom borbe za goli život. Slikovito govoreći, s obzirom na performanse ovog stroja, za neodgovornu jurnjavu šumskom stazom potrebni su vam refleksi mačke na "speed-u", u suprotnom bi se Renegade

kao "domovine sin" u trenu mogao stopiti s kanadskom topolom.

Da se takav crni scenarij ipak ne bi ostvario, od velike vam je pomoći mogućnost preciznog vođenja kroz zavoje, kao i impresivna stabilnost cijelog četverocikla, a zasluge za to pripisujemo "hi-tech" ovjesu. Pritom bi vjerojatno sasvim dobro poslužio i standardni prednji ovjes Outlandera 800, na čijoj je mehanici Renegade i nastao, no u Can-Am-u su željeli svojem najagresivnijem četverociklu pridodati još sportskog duha. Tako je posebno za ovu priliku razvijen unaprijedeni prednji ovjes, koji se

Možda na prvi pogled djeluje kompaktno, no Renegade je zapravo popriličnih dimenzija, što i ne čudi kada znamo da je nastao na osnovi modela Outlander



Renegadeov ovjes je unaprijeđena verzija onog koji se ugrađuje u model Outlander. Iako nešto tvrđe podešeni zbog zahtjeva sportske vožnje, amortizeri imaju nešto duži hod i na manjim i umjerenim skokovima ne dolaze prelagano do kraja svog hoda



TEHNIČKI PODACI

Motor: V2, četverotaktni
Obujam: 800 ccm
Provrt x hod: 91 x 62 mm
Razvod: 1 breg. osov. u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 46 mm
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: automatski, CVT, reduktor, hod unazad, parking, uključiv pogon na sve kotače, Visco blokada prednjeg diferencijala
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, hod 229 mm, straža nezavisni ovjes, hod 254 mm
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straža jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.184, širina 1.168, visina 1.143, visina sjedala 877, minimalna udaljenost od tla 305 mm, osovinski razmak 1.295, težina 280 kg
Deklarirano: snaga - 63 KS (46 KW), okr.moment 73 Nm (7,4 kgm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 20 l

+ snaga i performanse, pogon na sve kotače, mogućnost registracije, dizajn, karizma

- cijena, težina, nervozan agregat pri laganoj vožnji

od onog na Outlanderu, između ostalog, razlikuje i po uobičajenom smještaju prednjih diskova unutar kotača, a ne odmah uz diferencijal. No, puno je važnija razlika u samoj vožnji, a tu se Renegade u usporedbi s radnim četverociklima (sportskih konkurenata u toj kategoriji ionako nema) pokazao puno agresivnijim pri naglim skretanjima, bez one uobičajene inercije i tromosti prednjeg kraja uobičajenih za četverocikle slične težine. Dakle, Renegade je zadovoljavajuće brz pri ulasku u zavoje, a iako na svijetu postoje i reaktivniji četverocikli, oštrina reakcije kojom prednji kraj slijedi upute vozača ne daje vam vremena za odmor, već vas tjera da što ranije ponovo "opalite" po poluzi gasa i priprejete se po putu na izlasku iz zavoja. Stabilnost četverocikla je pritom za svaku pohvalu i dok tako bezbrižno klizite bokom trebali biste naletjeti na popriličnu neravninu da se Can-Am izbací iz takta i podigne unutarnje kotače.

Za takvo je uzorno ponašanje uz već nahvaljeni prednji kraj zaslužan i nezavisni stražnji ovjes, koji je jednako kao i prednji unaprijeđena izvedenica onog s kojim se susrećemo na Outlanderu. Doduše, ugradnja nezavisnog stražnjeg ovjesa na jedan sportski četverocikl još je uvijek dovoljno egzotična pojava da potakne sumnjičavo podizanje obrve, no kada se predrasude stave na stranu, stvar funkcionira doista odlično. I dok će se konstruktori hvaliti time što se prilikom rada ovjesa, odnosno kretanja stražnjih kotača gore-dolje, njihov nagib u odnosu na horizontalu ne mijenja, u stvari je dovoljno znati da ovakvo rješenje ovjesa spaja ono najbolje iz svijeta radnih i sportskih četverocikala. Tako vam nepostojanje stražnjeg diferencijala omogućuje da proklizavate jednako lakoćom kao da imate krutu stražnju osovinu, dok vam istovremeno prijenos snage putem poluosovina omogućuje da središnji dio Renegadea bude postavljen visoko od tla.

Potonja će karakteristika najviše doći do izražaja kada zađete duboko u šumu slijedeći traktorskim gumama izrovane putove prepune blatnih kaljuža. Dok bi običan quad sa krutom osovinom odmah nasjeo na takve "špure" i ostavio stražnje kotače da se bespomoćno vrte u zraku, "odmetniku" one ne predstavljaju nikakav problem, te će većinu njih "progutati" bez ikakvog problema. Tako ono što biste s običnim sportskim četverociklom zaobilazili u velikom luku, ovdje postaje dječja igra, čak i ako niste uključili pogon na sve kotače. Pa ipak, kada teren postane teško prohodan, ne treba previše odgađati korištenje blagodat integralnog pogona, budući je u dubokom blatu dovoljno da Can-Am na trenutak zapne, pa da stražnji kotači svojom vrtjom počnu s trenutnim ukopavanjem.

Ispitujući krajnje mogućnosti ovog stroja, dva puta nam se desilo da na taj način zapnemo u kaljuži, pa iako nas je uključivanje pogona na sve kotače i malo "gurkanja" oba puta izvuklo iz nevolje, nije nimalo ugodno gledati kako samo vrhovi kotača izviru iz blata, posebno kada vam vitlo nije na raspolaganju. Ipak se ovdje radi o gotovo 300 kg teškom vozilu, koje korištenjem isključivo snage mišića iz zagrljaja blata ne bi izvukli ni Rambo i Komandos zajedno.

Dao Bog da te stisko Visco

Imajući to u vidu, a s obzirom na to da se pogon na sve kotače našalost ne smije uključivati za vrijeme vožnje, najpametnije je prije kretanja na zahtjevu dionicu odmah uključiti integralni pogon i tako izbjeći sve moguće neugodnosti i bespotrebna zaustavljanja. Pritom vam posao olakšava i ugradnja Vico-Lok blokade prednjeg diferencijala, koju susrećemo i kod ostalih modela ovog proizvođača, a koja na proklizavanje jednog od prednjih kotača reagira preusmjerenjem snage na onaj drugi kotač, koji ima bolji kontakt s podlogom.

Nimalo iznenađujuće, uključeni integralni pogon će vam dodatno otežati zakretanje upravljača, no intenzitet te pojave nije takav da bi vam drastično umanjio užitak vožnje. Naprotiv, Renegade tada postaje puno ugladeniji i smireniji, te vam omogućuje da s lakoćom savladavate i najteže terene i najveće uspone bez neke realne potrebe za uključivanjem "reduktora", koji vam uvijek stoji na raspolaganju - onako, za svaki slučaj. S uključenim integralnim pogonom može se voziti i na bržim dionicama, no koliko biste na taj način mogli dobiti na izlasku iz zavoja kroz bolji prijenos snage na podlogu, toliko ćete izgubiti na ulasku u zavoj kroz nešto smanjenu reaktivnost prednjeg kraja, koja je između ostalog posljedica i već spomenutog otežanog zakretanja upravljača.

Pričom o pogonu na sve kotače iznijeli smo već spomena vrijedno što smo doživjeli uživajući za upravljačem ovog četverocikla. Možda još samo da spomenemo da poluga automatskog mjenjača ponekad zapinje kod mijenjanja, kao i to da su kočnice dobre, iako ne impresivne. To posebno vrijedi za stražnju kočnicu, koja doista lako blokira, a s tim u svezi moramo vas još jednom podsjetiti na agresivno kočenje motorom. Naime, iako je neoporno da vam ono uvelike olakšava posao prilikom spuštanja nizbrdicama, budite na oprezu na opakim strminama, budući će uslijed premještanja težišta prema naprijed rasterećeni stražnji kotači lagano blokirati čak i ako uopće ne koristite stražnju kočnicu. Nije to ništa opasno, no svejedno malo destabilizira stražnji kraj i traži od vas blage korekcije putanje.

No, tako je to s Renegadeom. S njim uvijek imate pune ruke posla, a to je samo jedna od

Iako neodoljivo privlačan, Renegade definitivno nije quad za svakoga. On traži vozača hladne glave i bogatog iskustva s tom vrstom vozila



brojnih stvari koje vam jamče da vam s ovim čudesnim spojem radnih i sportskih četverocikala nikad neće ponestati nadahnuća. Iako dopuštamo da će se nekomе iz sasvim opravdanih razloga taj koncept učiniti pretjeranim ili nelogičnim, mi bismo ovaj trenutno najprestižniji quad na tržištu rado udomili u svojoj garaži. Čak i kada bismo njegove bezobrazne performanse i opaki izgled nekim čudom mogli staviti na stranu, nama bi Renegade i dalje bio predmet zanimanja, ako ni zbog čega drugog, onda zbog same činjenice da pokušava kombinirati osjećaj kojeg u vožnji pružaju sportski četverocikli s prohodnošću na zahtjevnom terenu koja je svojstvena njihovim radnim kolegama.

Ta bi naša znatizelja vjerojatno prerasla i u neodoljivu požudu da kojim slučajem Renegade nema problema s prekomjernom težinom ili da je

barem svojom cijenom nešto bliži običnom puku. No, s druge strane, ne želimo biti ni toliko površni da nas takve stvari automatski odvrte od kupnje ovog četverocikla. Uostalom, ništa ne košta još se jednom zapitati nije li ipak valjanje u blatu vrijedno svih tih 110 tisuća kuna. Ako ste rođeni pod sretnom zvijezdom, onda će odgovor na to pitanje biti pozitivan i dok ćemo samo vašoj mašti prepustiti da pronađete načina kako u opravdanost i nužnost takve investicije uvjeriti i svoje najbliže, znajte da na putu do ostvarenja svojih snova možete računati na našu moralnu podršku. Nemojte se samo kasnije (kada nešto "zabrljate", pa vam ti isti bližnji kao jedan od grijeha navedu i kupnju Renegadea) vaditi na to da smo vas mi na to naveli. Radije nam javite kako ste ih uopće uspjeli nagovoriti na takvo što. Svaki dobronamjeren savjet nam je dobrodošao. ■

Lakoća kojom Renegade zanosi stražnji kraj jednostavno je neodoljiva i teško nam je zamisliti drugačiji izlazak iz zavoja. Što se tiče ulaska u zavoje i ukupnog osjećaja u vožnji, tu je Renegade nešto čvršći i reaktivniji od radnih četverocikala slične mase

