



PIŠE: MARKO GUZINA  
SNIMA: REISE MOTORRAD,  
ŽELJKO PUŠČENIK, MARKO GUZINA

USPOREDNI TEST

## [ 4x PUTNI ENDURO ]

Sada, kada smo ustanovili kakve motocikle će ovaj test obrađivati, potrošit ćemo koji redak na njihovo mjesto u široj slici. Što se putovanja tiče, istinski zaljubljenici u dva kotača mogu putovati na bilo čemu. Nedavno smo imali priliku upoznati dvoje motociklista koji putuju oko svijeta na Yamahama YBR 125, a poznato je da ljubitelji bezvremenske Vespe prelaze stotine, pa i tisuće kilometara kako bi prisustvovali susretima. Isto tako redovno čujemo za one koji iz kontinentalnog dijela Lijepc naše već godinama odlaze na more "na krilima" raznih Tomosa ili MZ-a. Naravno, ukoliko vas misli vode na dulja putovanja i ako tamo kamo ste namjerali planirate doći osjetno brže, izbor pada na nešto veće i "ozbiljni-

# Putovati je dva puta živjeti

je" motocikle. Svi koje nisu privukli raskoš i cijena raznih cestovnih garsonijera (kakvi su danas luksuzni putni motocikli), moraju razmišljati dalje, a enduro motori koji to više nisu djeluju kao dobro rješenje. Ovo su uvidjeli i proizvođači, pa je u ponudi široka paleta dodatne opreme, koja bi putovanja učinila ugodnijima i lagodnijima, a same motocikle praktičnijima za tu namjenu. Ruku na srce, enduro motocikli ove klase donose tek nešto više terenskih sposobnosti od "običnih" motocikala, ali ih zato krase ergonomija koja odgovara duljim putovanjima. Dodatnu prednost svakako im donosi i nešto mekši ovjes, koji ni u kom slučaju neće biti na odmet s obzirom na stanje i kvalitetu prometnica naših svagdašnjih. Bilo kako bilo, okupili smo četiri predstavnika srednje klase

Među šarolikim žiteljima "moto svijeta" postoje pojedinci najrazličitijih sklonosti. Jedni žude za brzinama i drugo ih ne privlači, drugi vole bijesne motore, ali nemaju više ambicija nego doći do lokalnog okupljališta istomišljenika, a tu su i oni kojima nema većeg užitka nego putovati na motociklu. Upravo ovi posljednji će u nekom od motocikala na ovom testu prepoznati ispunjenje svojih snova, a sada ćemo pokušati dočarati kakve slike vam u mašti može oslikati koji od testiranih modela

Iako nisu za žestoku terensku uporabu, loše prometnice ovim motociklima neće smetati



putnih enduro motocikala i temeljito ih testirali u predivnom ambijentu Kvarnera.

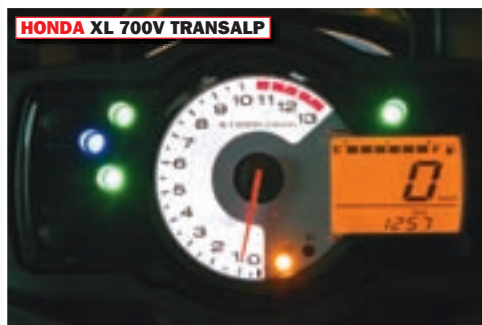
### Tri priče

Prije nego se posvetimo ostalim čarima koje skrivaju, zadržat ćemo se na izgledu kojim će vas naši suparnici u ovom testu privući ili odbiti. Ako niste zaključili iz međunaslova, četiri motocikla se prema vizualnom identitetu dijele u tri jasna pravca. Tako Kawasaki vizualno i konceptijski uvelike podsjeća na funbike, pa možda na prvi pogled nije uočljivo koliko je udoban na račun dinamičnosti. Honda i Suzuki su slični po tome što oba motocikla prate formu putnih enduro modela i već su na prvi pogled najudobniji, a možemo reći da se

drže provjerenog recepta u ovoj klasi. Naravno, tu je još i BMW, koji je jednostavno BMW, sa svim specifičnim dizajnerskim rješenjima, koja će možda naići na najviše kritičara jer svakako odudaraju od nepisanih pravila.

Kako se kuća gradi od temelja, prvo ćemo se posvetiti naplaticima na kojima testni modeli počivaju, jer ćemo već tu primijetiti osjetne razlike. Klasično rješenje, najbolje prilagođeno upijanju neravnina, koristi Honda sa svojim žbičanim naplaticima, dok istovremeno pomodni crni obruči govore o težnji da se uhvati korak s vremenom. Osim što su ovakvi naplatci ipak najprimjereniji terenskoj vožnji, sa sobom donose i jednu toplinu koju u našim očima nemaju lijevani primjerci. Nadalje, tu je Suzuki

koji koristi jednostavne trokake "ljevanice", koji ni po čemu nisu posebni i u različitim dimenzijama su prisutni na velikom broju modela ovog proizvođača. Za kraj smo ostavili Kawasaki, koji se oslanja na moderne naplatke na kojima bi mu pozavidio i poneki sportski motocikl, dok preostali BMW i ovdje ostaje priča za sebe. Prozračni naplatci posve su specifičnog izgleda i djeluju krhko, ali vjerujemo da to nisu, dok ne možemo poreći da zbog samo jednog diska sprijeda sve skupa djeluje pomalo "prazno". Tome doprinosi i oskudni prednji blatobran, koji u najmanju ruku djeluje skromno, ali iznad njega se nalazi produženi "nos" motocikla, koji kao i na jačem modelu stvara jasnu poveznicu s terenskim modelima. Honda i Suzuki koriste prikladne prednje blatobrane, koji nisu posebno atraktivni, ali se zato uklapaju u izgled. Zbog izokrenute vilice koju u ovom probranom društvu koristi jedino Kawasaki, on sprijeda ima blatobran kakav bi posve odgovarao i nekom "R" motoru. Prednje maske su nešto po čemu se ovi motocikli izrazito razlikuju, a u to spadaju i vrlo prepoznatljiva prednja svjetla. BMW, naravno, koristi dva asimetrično postavljena reflektora uz minimalne plastične oplaste, a kasnije ćemo vidjeti da njegov hendikep leži u vjetrobranu minimalnih dimenzija. Preostala tri motocikla na testu bila su opremljena povišenim vjetrobranima s popisa dodatne opreme, ali i u serijskom izdanju pružaju daleko više zaštite od vjetra nego BMW. Vizualno najvremeniji model ovdje je Suzuki, koji i pored te činjenice još uvijek izgleda svježije i oku ugodno, dok dozu agresivnosti donose dva "zašiljena" prednja svjetla. Kawasaki je svojom pojavom unio prilično osvježanje jer njegovo veliko svijetlo govori o odlučnosti i agresivnosti, a plastične oplaste se elegantno stapaju sa spremnikom goriva. Na koncu je tu Honda, koja vješto ostaje prepoznatljiv



**Najviše podataka na instrumentima nudi BMW, iako su sve četiri kontrolne ploče informativne i pregledne**

sti i agresivnosti, a plastične oplaste se elegantno stapaju sa spremnikom goriva. Na koncu je tu Honda, koja vješto ostaje prepoznatljiv



"Transalp", ali istovremeno donosi moderan i privlačan izgled. Nakon pogleda sprijeda možemo se prepustiti osjećajima koje u nama bude kontrolni instrumenti ovih motocikala. Pogledajmo koliko su pregledni i kako opremljeni: Rješenje koje sadrži analogni obrtomjer te LCD s ostalim informacijama nude Honda i Kawasaki, s tim da je dizajn na Versysu osjetno moderniji od onoga na Hondi. Na oba motocikla LCD-i nude osnovne informacije poput trenutne brzine, količine goriva, vremena, brojača kilometara te sata. Tu su i kontrolne žaruljice potrebne za nadgledanje rada motora, a one kao takve ne donose nikakve novosti. Iznimno bogato, ali i pregledno djeluje ploča s instrumentima na V-Stromu, a sve što nudi smjestilo se u tri

kruga, od kojih srednji sadrži LCD i djelomično je zaklonjen s druga dva. Između analognog brzinomjera i obrtomjera nalazi se LCD nepravilnog oblika, u čijoj sredini je crvena kontrolna žaruljica za tlak ulja, a tu su i uobičajene informacije o količini goriva, temperaturi rashladne tekućine te prijedenoj udaljenosti, odnosno vremenu. Iako po količini podataka nudi tek nešto više od instrumenta na Hondi i Kawasakiju, ova kontrolna ploča djeluje bogato i zanimljivo. Šećer na kraju ovog poglavlja je BMW, čiji instrumenti možda djeluju hladno, ali sadrže pregršt informacija. Pregledne analogne komponente nisu toliko impresivne kao LCD iza kojeg se krije putno računalo, a tu je i pokazivač stupnja prijenosa. Zadržimo li se na

sekundu na pogledu iz vozačke perspektive, Suzuki sa svojim širokim spremnikom goriva i oplatama svakako izgleda najimpresivnije. Ostala trojka je na tom polju manje "obdarena", a BMW je gotovo gol. Možemo odmah primijetiti da ovaj Bavarac odudara od konkurencije i time što mu se spremnik goriva nalazi ispod sjedala, a ne na uobičajenom mjestu, ispred vozača. Što se prekidača na upravljaču tiče, svi testirani modeli koriste rješenja tipična za pojedine proizvođače. Tako Kawasaki ima pomalo neugledne prekidače, oni na Suzukiju i Hondi predstavljaju zlatnu sredinu, a specifični će prekidači na F 650 GS od vozača koji su tek ušli u svijet BMW-a zahtijevati malo privikavanja. Ponaјviše tu mislimo na prekidač za pokretanje



Opuštena vožnja omogućit će uživanje u prirodi



**BMW F 650 GS**



**HONDA XL 700V TRANSALP**



**KAWASAKI VERSYS 650**



**SUZUKI V-STROM 650**

◀ Kočnice na sva četiri motocikla više nego zadovoljavaju, a opremljene su i ABS sustavom



Veći motocikl bi bili naporniji prilikom istraživanja skrivenih ljepota zemlje poput Hrvatske, ali testirani modeli predstavljaju pravu mjeru

Po pitanju smještaja ispuha Kawasaki odskace rjesenjem ispod agregata i omogućuje lakše ucvršćivanje putnih kofera, dok ostala tri modela koriste klasični dizajn s bočno postavljenim ispuhom



agregata te tri prekidača pomoću kojih se upravlja radom pokazivača smjera. I kod oblika sjedala primjećujemo sličnosti i razlike. Sjedalo na BMW-u je prava skulptura složenog oblika, Honda i Suzuki su i u ovom pogledu slični, a Kawasaki odskace činjenicom da je sjedalo suvozača odvojeno.

Kada je riječ o izvedbi ispušnog sustava, tri modela koriste klasičnu koncepciju gdje je "top" smješten uz bok motocikla, podignuto, a Versys se pravi važan kompaktnim ispuhom smještenim ispod agregata. Na kraju nam ostaje prokomentirati stražnja svjetla te pokazivače smjera. Naime, na četiri testirana motocikla možemo vidjeti gotovo sve moguće kombinacije: Kawasaki ima prozirnno leću svjetla, a žute 'žmigavce', a Honda uobičajeno crveno stražnje svjetlo s prozirnim pokazivačima smjera. Na BMW-u sva svjetla imaju prozirne leće, dok Suzuki koristi "old school" izvedbu s crvenim svjetlom i žutim pokazivačima smjera.

### V ili paralelno, pitanje je sad

Kada bi to bilo jedino pitanje, odlomak o tehničkim razlikama i osobinama ovih motocikala bio bi vrlo kratak. Ovako, uzmemo li u obzir "ikebanu" koju nam ovi modeli donose, morat ćete pokazati strpljenje. Dakle, već smo rekli da u koncepciji agregata prepoznamo dvije osnovne struje, pa tako Kawasaki i BMW koriste redne dvocilindraše, u narodu poznate kao paralel twin, a Suzuki i Honda imaju V-2 agregate. Naravno, i među agregatima slične koncepcije postoje razlike, pa je tako kut između cilindara na Hondi 52 stupnja, a kod Suzukija je taj kut 90 stupnjeva. U teoriji bi to trebalo značiti ponešto različito razvijanje snage, krivulje zakretnog momenta i slično, ali u praksi sva četiri agregata vuku iznimno linearno, pa iznenađenja nema. Možemo za početak nabrojati zajedničke

Honda koristi čeličnu, Suzuki i BMW jednostavnu, a Kawasaki aluminijску vilicu složenog oblika

osobine svih ovih agregata, a prije svega je to već spomenuta činjenica da imaju po dva cilindra. Iako ne čudi, valja spomenuti da su testirani motocikli opremljeni sustavom elektronskog ubrizgavanja i paljenja, što se gotovo i podrazumijeva, jer bi inače jako teško (ako ne i nikako) udovoljili propisima o kakvoći ispušnih plinova. Svima je zajedničko i to da imaju po četiri ventila u svakom cilindru te da koriste spojke s više diskova u uljnoj kupci. Sličnosti gotovo prestaju s konstatacijom da su četiri testirana agregata hladena tekućinom. Prva veća razlika odnosi se na zapreminu, pa dok Suzuki i Kawasaki imaju zapreminu od 645 odnosno 649 ccm, Honda se diči sa čak 680,2 kubična centime-

tra, a daleko prednjači BMW sa čak 798 ccm. Ove razlike u zapremini rezultat su činjenice da BMW F 650 GS s većim bratom F 800 GS dijeli okvir i agregat, koji je za ovu primjenu izgubio ponešto na snazi, da bi čim bolje "odglumio" manju zapreminu. Poznati Suzukijev V-2 je na svojoj zapremini od rođenja i dokazao se u raznim primjenama, dok je Kawasakijev kompaktni "twin" nastao kao zamjena za provjereni i dokazani agregat s nešto manje od 500 ccm. Hondin V-2, koliko god se pokazao dobrim na zasebnom testu, zapravo kaska za konkurencijom, jer se radi o derivatu agregata stare koncepcije s tek ponekim izmijenjenim elementima. Ljubitelji Honde neka ne zamjere, ali u



BMW F 650 GS



KAWASAKI VERSYS 650



HONDA XL 700V TRANSALP



SUZUKI V-STROM 650

Niti kada se zavoji zatvore testirani modeli neće stvarati nelagodu, iako svaki motocikl natovaren putnim koferima gubi ponešto na preciznosti upravljanja



BMW koristi gotovo istu mehaniku kao i veći brat, F 800 GS, a "kljun" nad prednjim kotačem osigurava dojam istinskog enduro motocikla



**BMW F 650 GS**

Kozmetički je Transalp znatno, a mehanički ipak nedovoljno dorađen prethodni model, pa performansama zaostaje u usporedbi s drugima



**HONDA XL 700V TRANSALP**

usporedbi s konkurentnim strojevima na vidjelo izlaze nedostaci. Prije svega tu mislimo na snagu, koja iznosi 60 konjskih snaga pri 7.750 okr/min, a čak niti respektabilan zakretni moment od 60 Nm pri niskih 5.500 okr/min to ne nadoknađuje. Čini nam se da je Honda mogla biti oplemenjena i još jednim stupnjem prijenosa, jer dok konkurencija raspolaže sa sada već uobičajenih 6, Transalp još uvijek snagu do stražnjeg kotača prenosi putem 5 brzina. Koga zanima, tehnički je razvod na svim modelima osim Honda izveden preko dvije bregaste osovine u glavi, a XL 700V koristi jednu bregastu osovinu, što zapravo doprinosi spuštanjju težišta agregata. Vratimo li se neumoljivim brojevima, BMW sasvim očekivano prednjači u pogledu snage, pa među testiranim motociklima vlada sa svojim 71 "konjem" pri 7.000 okr/min, a najveća zapremina objašnjava i impresivan zakretni moment od 75 Nm pri 4.500 okr/min. Svojim rezultatima se ne trebaju praviti važni, ali nisu niti na začelju Suzuki i Kawasaki, a kasnije ćemo objasniti da podaci na papiru nisu nužno jednaki slici koja se stvara u vožnji. Dakle, V-Strom je snažan 67 KS pri 8.800 okr/min, dok Versys pri okruglih 8.000 oslobađa 64 KS. Po pitanju zakretnog momenta borba je još neizvjesnija, jer Kawasaki stvara 61 Nm pri 6.800 okr/min, dok Suzuki pri nižih 6.400 okr/min oslobađa tek malo manje, 60 Nm. Kada smo već kod brojeva, možemo spomenuti koliko ova četvorka teži i pri tom se iznenaditi da je BMW s deklariranih 171 kilogramom najlakši. Gume nešto više opterećuju Versys, koji suh teži 184 kg, a Honda i Suzuki bi trebali biti "tu negdje", jer V-Strom prema izjavi proizvođača teži 197 kg bez, a Honda 214 kg sa tekućinama, što bi zapravo trebalo biti slično, ako ne i isto. Ako ste izdržali nabranjanje raznoraznih vrijednosti, možemo vas pohvaliti i započeti priču o okvirima, ovjesu i kočnicama. Ovdje se iznad prosjeka smjestio Suzuki jer je sagrađen oko aluminijskog okvira. BMW i Kawasaki koriste okvire od čeličnih cijevi osjetno različite koncepcija, pa tako Versys koristi moderni recept s manje cijevi većeg promjera, a F 650 GS cijevi manjeg promjera. Po ovom pitanju je tehnološki opet na začelju Honda, koja je sazdana oko čeličnog okvira s cijevima kvadratnih cijevi, koji je tek neznatno unaprijeđen inačica elementa s prethodnog modela. Nakon okvira ćemo reći

ponešto o stražnjem ovjesu. I tu imamo svojevrsnu 'crnu ovčicu', jer se Honda straga oslanja na čeličnu vilicu, dok ostala trojka koristi aluminijske vilice. Vizualno se tu ističe Versys sa svojom "banana" vilicom, s tim da njezinim kretanjem upravlja amortizer koji je na nju izravno spojen, kao što je slučaj i kod BMW-a. Honda i Suzuki pak imaju amortizere koji su na stražnju vilicu spojeni progresivnim polužjerm, a istini za volju, u većini situacija i jedno i drugo rješenje funkcionira dobro. Prednje vilice su sve redom uvjerljivih dimenzija, no i tu nailazimo na razlike (ipak se ovdje radi o usporednom testu). Prema opisu prednjeg ovjesa prednjači Kawasaki jer koristi izokrenutu vilicu promjera 41 mm, a Honda se sprijeda oslanja na teleskopsku vilicu istog promjera. Suzuki koristi teleskopsku vilicu promjera 43 mm, a istim se, začudo, može pohvaliti i BMW, čiji inženjeri se ipak nisu odlučili za komplicirane Telelever sustave na svojim kompaktnijim modelima. Kao pokazatelj udobnosti mogao bi nam poslužiti hod ovjesa, a u tom pogledu pomalo zaostaju Kawasaki sa 150 mm sprijeda i 145 mm straga te Suzuki, čiji kotači mogu oscilirati 150 mm na oba kraja. Hondin prednji ovjes ima 177 mm hoda, dok straga ta vrijednost iznosi 173 mm, a na kraju je tu i BMW s uvjerljivih 180 mm sprijeda te solidnih 170 mm straga. Treba znati da ove vrijednosti zapravo ne govore o kvaliteti ovjesa, već samo o tome koliko velike neravnine bi u nekim teoretskim uvjetima on mogao "progutati". Što se dimenzija guma tiče, subjekti našeg testa se podudaraju tek po podatku da su im svima stražnje gume promjera 17". Promjer od 19" je popularan kod Hondi, Suzukija i BMW-a, dok Kawasaki koristi cestovnih 17". Dimenzije stražnjih guma su redom 130/80-17 na Hondi, 140/80-17 kod BMW-a, 150/70-17 je mjera na Suzukiju te najvećih 160/60-17 na Versysu. Sprijeda Honda opet ima najužu gumu i to dimenzija 100/90-19, BMW i Suzuki koriste pneumatik koji mjeri 110/80-19, a Kawasakijeva guma je dimenzija 120/70-17. Kako bismo tehnički dio ove bajke priveli kraju moramo još spomenuti što naši testni modeli nude na polju kočionih sustava. Valja nam primijetiti da su svi redom opremljeni ABS sustavom, a Honda je kao iznimka dodatno "okićena" CBS-om, sustavom kombiniranog kočenja koji smo već više puta opisali. I dok tri japanska uratka koriste po tri kočiona

Iz temelja novorazvijen model Versys pokazao se kao odličan motocikl s jakim agregatom i dobrom ciklistikom te primamljivom cijenom



**KAWASAKI VERSYS 650**

Iako se radi o modelu koji najdulje "traje" na tržištu, Suzuki se pokazao kao vrlo konkurentan i kvalitetan proizvod



**SUZUKI V-STROM 650**

Tehnički podaci na papiru ne daju realnu sliku, jer u vožnji je situacija drugačija, pogotovo po pitanju snage



diska, BMW je jedini koji i sprijeda i straga ima samo jedan, a u nastavku teksta ćete moći saznati da se ne radi o hendikepu. Po dimenzijama najuvjerljivije kočnice krase V-Strom, koji sprijeda ima dva diska promjera 310 mm, a straga je jedan disk od 260 mm. Kawasaki sprijeda ima dva diska od 300 mm, koji su k tome i nazubljeni, a straga je jedan disk promjera 220 mm. Honda po dimenzijama prednjih diskova neće nikoga fascinirati s 256 mm promjera, ali u primjeni se radi o sasvim dobroj kombinaciji, pogotovo jer je tu i stražnji disk od

240 mm. Na kraju ostaje već prozvani BMW, čiji usamljeni prednji disk ima promjer od 300 mm, dok onaj stražnji mjeri 265 mm. Uvjereni da smo spomenuli i usporedili sve relevantne tehničke parametre, "bacamo se" na dio koji ipak sve najviše veseli, a to je vožnja.

### **Za krstarenje, krstarica**

Prema izgledu i tehničkim karakteristikama nismo određivali redoslijed, ali putne osobine su prvi element gdje ćemo testiranu četvorku razvrsta-

ti prema zaslugama. Tražit ćemo čim bolju udobnost, zaštitu od vjetra, opremljenost te ostale elemente koji neki motocikl određuju kao pogodniji za prevaljivanje dugih udaljenosti. Možemo početi s položajem za upravljačem, jer radi se o stavu koji na putu zauzimamo na dulje vrijeme i svaki detalj je bitan. Među veličanstvenom četvorkom tu pomalo zaostaje BMW, čiji upravljač je postavljen tako da u trenucima podsjeća na naked, što pak znači da će ga se moći voziti nešto agilnije, ali za putovanje nije idealno. Položaj oslonaca za noge na ovom moto-



Iako su primjereniji makadamu od "običnih" motocikala, naša četiri musketira je ipak najbolje držati na asfaltu, a to posebice vrijedi za Kawasaki, koji ima posve cestovne gume

ciklu nam se svidio, a dodatni plus dajemo sjedalu, koje će se možda na prvi pogled učiniti tvrdo, ali zapravo je odlično odmjereno i kao takvo idealno za dugo sjedenje. Versys pak pred vozača stavlja široki upravljač na odgovarajućoj visini, pa se sve korekcije smjera čine lakima, dok istovremeno ruke ostaju u vrlo prirodnom položaju. Za razliku od BMW-a, Kawasaki zaista ima nešto tvrde sjedalo, koje niti najmanje neće zasmetati okorjelim motociklistima, ali novajlije bi mogli imati prigovora. Oslonci za noge na ovom možda najagresiv-

nije oblikovanom od testnih motocikala zapravo imaju neutralan položaj koji neće umarati. Za kraj promišljanja položaja na motoru ostaju Honda i Suzuki, koji su konceptijski bliski, pa bismo i po pitanju ergonomije očekivali sličnost. Ipak, to nije slučaj jer su Hondini stručnjaci možda malo i pretjerali u težnji ka udobnosti. Naime, dok je upravljač idealno postavljen, sjedalo nam se učinilo previše mekano, do te mjere da nakon dulje vožnje možemo početi osjećati njegovu podlogu. Druga - možda i važnija - primjedba odnosi se na oslonce za noge, koji su pomaknuti prema naprijed, pa se na Transalpu sjedi gotovo kao na skuteru, a to znači da je stražnjica prilično opterećena. Sve pohvale po pitanju ergonomije idu V-Stromu, koji pored

odlično postavljenog upravljača odgovarajuće širine nudi dobro postavljeno i podstavljeno sjedalo te oslonce za noge. Težina vozača je raspoređena na noge i stražnjicu, dok sjedalo nudi mogućnost pomicanja i namještanja.

Ako je po položaju za upravljačem BMW sličan naked motociklu (ili nam se to barem tako učinilo u usporedbi s ostala tri motocikla), kada je riječ o zaštiti od vjetra, dileme nema. Iako zanimljivo oblikovan, maleni prednji vjetrobran jednostavno gotovo uopće nema funkciju, odnosno, mi nismo uspjeli prepoznati dobrobiti koje on osigurava. Versys pomoću svojih relativno širokih prednjih oplata pruža dobru zaštitu, a dodatni element na zamjenskom vjetrobranu štiti glavu vozača, iako





Versys možda nije najsnažniji, ali u pogledu ubrzanja i međuubrzanja je dominantan, čak i nad BMW-om, koji ima najveću zapreminu

## Kako na put

Sanjate o putovanjima, redovno čitate putopise i već imate karte s iscrtanim rutama, ali niste sigurni što vam sve treba za polazak? Kao i kod odabira motocikla, prije svega se morate zapitati što zapravo želite. Tri putna kofera nesumnjivo su odlično i praktično rješenje jer će vaša prtljaga biti zaštićena od atmosferilija, ali i ljepljivih prstiju slučajnih prolaznika. Ipak, nedostatak je nemala cijena. Nju će si putnici na duge pruge lako opravdati, ali oni koji nisu sigurni jesu li moto avanture prava stvar za njih možda trebaju sačekati s kupnjom. Druga mogućnost su namjenske putne torbe za motocikle, koje su najčešće vodootporne, ali na pojedinim motociklima se ne mogu koristiti zbog dizajna stražnjeg kraja ili položaja ispušnog sustava. Prije kupnje morate razmisliti jeste li spremni stalno paziti na stvari, jer torbe nisu „pod ključem“ kao koferi, a

možda ćete morati biti umjereni i u brzinama vožnje, jer se torbe ne drže za motocikl poput kofera. Ipak, torbe su pristupačnije rješenje koje će biti više nego adekvatno za kraća putovanja ili one koji putuju tek povremeno. Treća mogućnost je takozvana „snadi se“ izvedba, gdje od običnih putnih torba načinite torbe za motocikl ili jednostavno svoj skromni imetak omotate šatorskim krilom pa ga trakom zalijepite na stražnje sjedalo i/ili spremnik goriva. Ovo je također prihvatljivo, pogotovo ako stvari možete zaštititi od kiše, jer mokra prtljaga je korisna kao da je niti nemate. Ovakve improvizacije mogu uz minimalan izdatak riješiti pitanje prtljage za motocikl, ali valja biti i pažljiv kako se razne trake, gurtne i konopi ne bi zapleli u kotače, lančanike ili kočnice motocikla. Idete li na dulji put, uputno je ponijeti sprej za popravak guma te maleni paket prve

pomoći. Ne nužno zato da biste sami sebi spasili život, već zato što biste mogli dobiti žuljeve ili se slučajno opeći, pa će vam flasteri i gaza olakšati život. Još jedna stvar koju bismo napomenuli je gorivo. Ne činjenica da je skupo, već da planirate put kako ne biste ostali bez ove dragocjene tekućine na pola puta između dvije benzinske crpke. Maleni kanistar benzina od 5 litara ne zauzima previše prostora, a mogao bi vam postati najbolji prijatelj ako se preračunate, pa u vrlo urbanoj Njemačkoj ostanete bez goriva na autocesti, 50 km od najbliže benzinske pumpe. Iako ovo ne vrijedi za kraća putovanja, na dulje staze ne zaboravite ponijeti mazivo za lanac te nešto osnovnog alata, koji se i onako nalazi pod sjedalom većine motocikala. Osobna oprema je stvar vlastitih sklonosti, pa će netko putovati u trapericama, koliko god put bio dug, netko će za najtoplijih dana nositi kožu, a treći će uživati u odjelima od polupropusnih membrana. Bilo kako bilo, želimo vam sretn put i puno kilometara.

već i u serijskoj izvedbi nemamo prigovora. I opet na vidjelo dolazi koliko se razlikuju inače slično osmišljeni V-Strom i Transalp: Suzuki je zamišljen tako da štiti od svakojakih struja zraka, a Hondini inženjeri su se odlučili za kompromis. Naime, V-Strom ima najšire prednje oplate, koje odlično štite od zračnih struja, a vjetrobran je samo točka na „i“ kada je o tome riječ. S druge strane imamo Hondu, čiji oklopi su dizajnirani tako da usmjere i „smekšaju“ struje zraka, kako bi imale čim manje utjecaja na vozača, ali da ipak do njega dođu. Na žalost, tu se dodatni vjetrobran nije pokazao kao dobro rješenje, jer - za razliku od serijskog elementa - stvara ponešto turbulentnih struja koje se osjete na kacigi pri višim brzinama. Možemo zaključiti da F 800 GS ne osigurava dostatnu zaštitu od vjetra, Kawasaki je zadovoljio sve do krajnjih brzina, Honda bi vjerojatno bolje funkcionirala sa serijskim vjetrobranom, a Suzuki nas je osvojio u ovom pogledu. Po opremljenosti je među testiranim modelima prednjačila Honda, koja je pored tri putna kofera bilo „okićena“ i grijanim ručkama te GPS uređajem, ali to nam zapravo

▼ Konfiguracija nosača putnih kofera ovisi o proizvođaču, te o tome što želite odnosno koliko ste spremni platiti za dodatnu opremu



BMW F 650 GS



HONDA XL 700V TRANSALP



KAWASAKI VERSYS 650



SUZUKI V-STROM 650



ništa ne znači, jer istu opremu je moguće ugraditi i na Kawasaki, koji je na testu bio pomalo „gol“. Onako usput možemo spomenuti da su japanski motocikli bili opremljeni lijepim i funkcionalnim koferima, dok su nas oni ugrađeni na BMW malo razočarali svojim umornim dizajnom.

Zanimalo nas je još koliko će nas koji motocikl umarati prilikom turističke vožnje, kada nismo pokušavali oboriti rekorde, a slika o tome koji je bolji za putovanja postajala je posve jasna. Suzuki nas je jednostavno osvojio svojom ugladenošću i osjećajem postojanosti, dok se solidnim tempom pred nama nižu zavoji, brze dionice i serpentine. Pored činjenice da objektivno štiti od vjetra, svojim širokim oplatama Suzuki taj dojam dodatno naglašava i na subjektivnom planu. Tu je, naravno i srećni V-2 agregat s dobro odmjerenim prijenosnim omjerima, što znači da česte izmjene stupnja prijenosa neće biti potrebne i većina promjena brzine kretanja može se obaviti ručicom gasa. Čim smo sjeli na V-Strom, postalo nam je jasno da je ovo stroj za „žderanje“ kilometara i malo je nedostajalo da zaboravimo na test i odjurimo u zalazak sunca. Drugoplasirani u ovoj podkategoriji je Versys, koji možda i nije zamišljen kao savršeni putni motocikl, ali ono što nudi jednostavno ga je izguralo na drugo mjesto. Dobra ergonomija i zaštita od vjetra ne bi same po sebi bile dovoljne, ali Kawasaki je zapravo spreman na opuštenu vožnju i uživanje, pogotovo ako prihvatimo da mu je u genima nešto grublji mjenjač dužeg hoda. Iako smo od nje očekivali više, Honda se za sada smjestila na treće mjesto jer položaj za upravljačem nije idealan za duga putovanja, pa vjerujemo da bi stražnjica vozača patila, dok je zaštita od vjetra element koji ostavlja mjesta pobolj-

šanjima. Da ne zaboravimo, Transalp je jedini od testnih motocikala koji do vozača usmjerava više nego jedva primjetne vibracije, koje se najviše osjete na osloncima za noge. To možemo pripisati nešto starijoj koncepciji agregata. Možda nas to inače i ne bi zasmetalo, ali s obzirom na probrano društvo nismo mogli ne primijetiti. Kada je riječ o putovanjima, na začelju je BMW, koji bi zahvaljujući vrhunskoj mjenjačkoj kutiji i obilju zakretnog momenta bio odličan, no nedostatak zaštite od vjetra čini nam se realnim hendikepom u usporedbi s ostalim testiranim modelima. Ako je V-Strom odmah ostavio dojam cestovne krstarice koja će nas odvesti daleko uz dovoljnu dozu udobnosti,

BMW se deklarirao kao urbani motocikl koji se odlično snalazi na prigradskim putovanjima, ali ne i na transkontinentalnim turnejama.

### Katice za sve

Koliko god neki od nas to željeli, velika većina, možemo reći čak gotovo nitko, ne može stalno putovati motociklom po svijetu. Iako bi to bilo lijepo, u realnosti moramo biti svjesni da ćemo zapravo većinu vremena na motociklu provesti vozeći se na posao i s posla, obavljajući razne poslove za koje nam je motocikl praktičniji ili pak u vožnji na kraće relacije. Dakle, nakon što smo ih ocijenili u svjetlu turističke vožnje i putovanja, naša fantastič-



**Kawasaki i BMW su na testu bili opremljeni samo s po dva putna kofera, a Hondu i Suzuki su krasila tri kofera, ali to ne znači da ne možete sami prilagoditi motocikl svojim prohtjevima**



▲ Serijski vjetrobran na BMW-u nas je razočarao, zamjenski na Hondi pokvario dojam, a dodatna zaštita na Kawasakiju i Suzukiju funkcioniše odlično



Samo o vašoj mašti i budžetu ovisi kroz kakve "scenografije" ćete na ovim motociklima juriti

Na zasebnom testu odlična, ali pred konkurencijom ipak pokazuje nedostatke. Honda Transalp neće razočarati vlasnike, no ipak je daleko od savršenog motocikla



na četvorka dolazi pod lupu podešenu na traženje svestranosti. Ovdje ćemo tražiti okretnost, kvalitetu kočnica te opći dojam koji bismo očekivali od jednog motocikla za svakodnevnu uporabu. S obzirom da bez straha možemo ustvrditi kako će velika većina motocikala jednako veliku većinu svog radnog vijeka provesti na asfaltu, već samim time nam se kao pobjednik u ovom dijelu nameće Kawasaki. Zahvaljujući gumama promjera 17 cola na prednjem i zadnjem kraju Versys je okretan, onoliko koliko se to može očekivati od motocikla ovakvih dimenzija i težine. Još nas je više osvojila činjenica da „Mali zeleni“ sve što se od njega traži

obavlja sa zavidnom lakoćom, do te mjere da se ponekad vozaču učini da motocikl i nema toliko impresivne performanse. To se pokazuje kao posve krivi osjećaj kada Versysa suprotstavimo ostaloj trojci u utrka ubrzanja i međuubrzanja. Nekoliko puta smo pokušali i nekoliko puta dobili iste rezultate. Oni se ne slažu posve s omjerom snage i težine kod pojedinih modela, ali su neumoljivi. Naime, Versys je brz i tu nema dvojbe. Ubrzanja iz mjesta znače da će za sobom ostaviti konkurenciju, s tim da će BMW uhvatiti tempo, ali ne i nadoknaditi prednost Kawasaki. Suzuki će ponešto zaostati za BMW-om prilikom svakog

lansiranja sa semafora, a Honda će uvjerljivo držati začelje i time pokazivati koliko joj u ovoj konkurenciji nedostaje snage. S međuubrzanjima je priča slična, ali prilikom otvaranja gasa u trećem stupnju prijenosa BMW Kawasaki dopušta tek nekoliko metara razlike. Suzuki neće impresionirati, ali niti ispasti potpuni slabij jer će Honda ipak ostati poprilično iza njega i čuvati začelje. Nakon jurnjave valja i usporiti te na siguran način stati, a to je nešto u čemu testni modeli briljiraju. Iako niti jedan od njih neće kočiti poput „R“ motocikla, svi redom osiguravaju više nego dovoljno sile kočenja uz odlično doziranje. Naravno, testirani modeli su

**Prednjim krajem sva četiri motocikla dominiraju prepoznatljiva svjetla, pa tako BMW odlikuje dizajn svojstven toj marki, Hondu i Kawasaki krasi svjetla oblikovana baš za njih, dok Suzuki zrači najvećom agresivnošću**



Kada vas ovi vrhunski motocikli odvedu na neku prelijepu lokaciju, nema druge nego se prepustiti uživanju



bili opremljeni i ABS sustavima, koje jednostavno nismo mogli testirati zbog toplih prometnica i još toplijih guma. U svakom slučaju, ABS nije nešto što smatramo nezaobilaznim dijelom opreme, iako bi u nekim ekstremnim situacijama mogao biti od koristi. U svakom slučaju, na sva četiri motocikla kočenje je više nego zadovoljavajuće, a zanimljivo je da BMW opremljen samo jednim diskom koči jednako dobro, te se sila kočenja lako dozira. Zbog mekog ovjesa na Suzukiju treba biti nešto pažljiviji s kočnicama, a isto vrijedi i za Hondu, jer kočenje duboko u zavoj može ponešto uznemiriti motocikl. Ovakvi motocikli u pravilu i ne trpe naglo stiskanje ili otpuštanje kočnice, s tim da Kawasaki i BMW daleko bolje podnose ovakve grubosti od preostala dva modela. Kada je riječ o mjenjačkim kutijama, Honda je tu neprikosnovena, pa iako možemo prigovoriti zbog samo 5 stupnjeva prijenosa i kratkog hoda, lakoća i preciznost su za pohvalu. BMW također ima odličan mjenjač, savršeno precizan, kako bismo i očekivali od njemačkog proizvođača - hladan i lišen emocija. Suzukijeva „getriba“ se trudi biti neupadljiva, što je zapravo u redu, pa su izmjene lake i precizne, iako bi sve skupa moglo biti malo mekše. U ovom društvu najneprivlačniju menjačku kutiju ima testni Versys, čijim dugim hodom i nepreciznim izmjenama nismo bili fascinirani. Druga strana medalje je to da smo na svim motociklima opremljenim ovim agregatom do sada bili zadovoljni s mjenjačem, pa vjerujemo da se kod ovog modela radilo o iznimci.

Kada smo odlučili juriti autocestom stvari su se odvijale kao i u priči sa zaštitom od vjetra, a iako ne posve stabilni, motocikli bi pokazali sklonost oscilacijama tek pri brzinama preko 150 km/h i to nakon namjernog impulsa na upravljaču. Naravno, međuubrzanja smo već opisali, a za one koji nemaju iskustva valja dodati da motocikli osjetno mijenjaju vozna svojstva kada ih se opremi putnim koferima. I aerodinamički i po pitanju rasporeda težine teži-



Ako je riječ o putovanjima, Suzuki je udobnošću, zaštitom od vjetra i lakim upravljanjem neprikosnoveni pobjednik

Kawasaki je zbog odabira guma najbolje prilagođen cestovnoj upotrebi, ali i gradskoj vožnji. Iako neočekivano, performansama je nadmašio konkurenciju



šte se tada pomiče prema nazad, što znači pomalo rasterećen prednji kotač i veću osjetljivost na bočni vjetar. Zapravo je ovo i logično, ali početnike u disciplini putovanja s koferima bi moglo iznenaditi. No, vratimo se mi svestranosti naših kandidata za naj putni enduro srednje klase. Kada smo u svojim glavama sve zbrojili i oduzeli, došli smo do zaključka da je Versys zapravo izvanredan motocikl, odlično „pogoden“ i prilagođen. Nesumnjivo će se najbolje snaći u urbanim džunglama kakvima stanovnici gradova svakodnevno prometuju, a jednako spremno će vas na svojim leđima ponijeti do obližnjeg mjesta ili susjedne države. Drugoplasirani po pitanju multifunkcionalnosti je F 650 GS, koji možda nije najprikladniji za jurcane autoceste, no u gradu se pokazao okretan i sposoban, a vrhunska kvaliteta i užitak upravljanja mu donose dodatne bodove. Trećeplasirani u ovom dijelu je Suzuki, koji možda malo više pokazuje koliko je težak od ostalih konkurenata, pa iako se to ne

osjeti na putovanju, probijanje kroz gužvu mu nije jača strana. Tim više što puteni oklopi koji pružaju toliko dobru zaštitu od vjetra po gradu smanjuju vidljivost i donekle otežavaju manevriranje. Tu je, naravno i mekani ovjes, koji će dobro doći u zaštiti bubrega vozača na našim prometnicama, ali preciznost upravljanja pri manjim brzinama zbog toga pomalo pati. Iako kompaktnija od V-Stroma, Honda je na začelju zato što je u svemu dobra, ali ni u čemu odlična. Iako Transalp niti jednog svog vlasnika neće razočarati, jednostavno nas nije uvjerala u svoje sposobnosti pored ostale trojke, koja je ipak više „štrebala“ za ovaj test.

### Samo nek' je zdravlja

Ruku na srce, pred nama su četiri dobra motocikla, a kako se ne natječu za titulu "Sport ovo", "Super ono" ili "Hiper nešto treće", ostavljaju utoliko više prostora za subjektivno tumačenje. Još bitniji je podatak da je svaki od četiri testira-

na motocikla sam za sebe odličan, a tek u jednom ovakvom usporednom testu mogu doći do izražaja prednosti i nedostaci koje inače ne bismo niti primijetili. I pored toga vjerujemo da ćemo moći argumentima opravdati svoju odluku o tome tko je pobjednik ovoga testa. Prije nego rezimiramo možemo progovoriti i o cijenama, koje su vrlo širokog raspona. Suzuki nam se s cijenom od 56.850 kn za osnovni model čini kao dobar odabir, iako ga Kawasaki, koji je po nekim aspektima čak i bolji, s cijenom od tek 52.622 kn posve deklasira. Osjetno je skuplja Honda, za koju valja izdvojiti čak 66.990 kn, što inače ne bi bilo grozno (jer ovaj proizvođač je poznat po vrhunskoj kvaliteti), ali Transalpu jednostavno 'fali' ponešto snage da bi imao šanse u ovim usporedbama. Na koncu, nakon što smo popili čašu vode, možemo reći koliko košta BMW: Cijena mu je 72.736 kn, što je čak 20.000 kn više od Versysa, koji možda nije toliko impresivan u pogledu preciznosti mjenjača ili vrhunske završne



BMW F 650 GS



HONDA XL 700V TRANSALP



KAWASAKI VERSYS 650



SUZUKI V-STROM 650



Vijuganje vinskim cestama ili krstarenje autocestom, ovim motociklima je svejedno, ali sigurni smo da će svaki vozač više uživati na zavojitim prometnicama



Moderni okvir od čeličnih cijevi daje BMW-u zavidnu krutost i odlično povezuje dobro odabrane komponente ciklistike

**BMW F 650 GS**



Hondin okvir je tek izmijenjeni element podužeg staža, ali i pored toga osigurava dobre vozne osobine

**HONDA XL 700V TRANSALP**

U vožnji V-Strom vozaču pruža osjećaj sigurnosti i nadmoći. Tome doprinose široke prednje oplate, koje ujedno vrhunski štite od vjetra



obrade, ali također je kompletan motocikl. Kada bi i bio povoljniji, F 650 GS ne bi bio plasiran bolje od trećeg mjesta jer neadekvatna zaštita od vjetra teško nam se uklapa u sliku idealnog putnog motocikla. Vjerujemo da će ovaj, a pogotovo jači model F 800 GS, naći svoje kupce te da će isti biti više nego zadovoljni, jer će u zamjenu za svoje novce dobiti zaista vrhunski motocikl. Drugo mjesto u ukupnom poretku ovog usporednog testa zauzeo je Suzuki V-Strom 650, koji je zapravo odlično prošao uzmemo li u obzir da se radi o modelu s najduljim stažem na tržištu od ovdje testiranih. „Strom“ se pokazao kao vrhunski motocikl za putovanja, koji objektivno i subjektivno svom vozaču pruža pregršt razloga za zadovoljstvo, a prihvatljiva cijena ga čini tim više dobrim izborom. Ukoliko niste preskočili dosadašnji tekst, postaje vam jasno da je nakon svih slabosti pred konkurencijom posljednja Honda XL 700V. Od Honde smo očekivali i više, jer se na pojedinačnom testu pokazala kao vrlo dobro sagrađen stroj koji nema ozbiljnijih nedostataka, ali kroz usporedbe je postalo očito da su vrijedni inženjeri trebali jače zasukati rukave. Iako

je unaprijedena u bezbroj pogleda, „Transalpica“ ipak nije dosegla razinu na kojoj se trenutno nalazi konkurencija. To ne znači da ne vjerujemo u njezin tržišni uspjeh, pogotovo među ljubiteljima marke koji će si lako opravdati opisane nedostatke time što je završna obrada prepoznatljiva, a vjeruju i u kvalitetu te trajnost. Navedena cijena će zacijelo odvratiti neke potencijalne kupce u Hrvatskoj, jer za 10.000 kn manje im je na raspolaganju u usporedbi uspješniji Suzuki, a da o vrlo povoljnom Kawasaki ne govorimo. Zapravo, sada je pravo vrijeme da govorimo o vrlo povoljnom Kawasaki, jer radi se o sveukupnom pobjedniku našeg testa. Tek nešto manje primjeren dugim putovanjima od Suzukija, Versys je glatko odnio pobjedu u svestranosti, a sigurni smo da se ta riječ krije negdje u njegovom imenu. Usklađen ovjes i odlično odmjerene kočnice osvojile su nas lako, a vozna svojstva smo tek u usporedbi s drugima prepoznali kao vrhunska. Već smo rekli, ali vrijedi ponoviti da Versys sve što mu se zada odraduje prividno bez napora, pa osjećaj brzine i ubrzanja i nije toliko impresivan dok u retrovizoru ne vidite koliko ste ostavili

konkurenciju. Slična scena je zamisliva i po pitanju cijene, jer Kawasaki je daleko najpovoljniji i time - osim što je pobjednik sveukupno - zaslužuje i „Best Buy“ titulu.

Ako ste mislili da je ovo kraj testa, očito ste se zabunili. Naime, ne bismo mogli mirno spavati kad ne bismo ukazali na činjenicu da su sva četiri motocikla odlična. Ugodno ih je voziti, mogu ponuditi poštenu dozu zabave, a zahvaljujući zavidnoj kvaliteti i dobrim kočnicama ne samo da su sigurni, već i stvaraju osjećaj sigurnosti kod vozača. Tek u usporednom testu, kada kroz nekoliko stotina kilometara redovno sjedate s jednog na drugi model, dolaze do izražaja razlike, što će reći da kupnjom bilo kojeg od testiranih motocikala apsolutno nećete pogriješiti. Kada bi među njima bio neki (kineski) motocikl koji osjetno podbacuje na jednom ili na svim planovima, ovog objašnjenja na kraju ne bi trebalo biti. Ovako, vjerujemo da smo ih pošteno ocijenili, ali isto tako smo sigurni da bi vam svaki od njih bez sumnje uljepšao život, pa samo nek' je zdravlja za uživanje i putovanje na dva kotača. ■



Kawasaki je za Versys osmislio vrhunski okvir, koji pored dobrih osobina i vizualno doprinosi ovom motociklu

**KAWASAKI VERSYS 650**



Suzuki jedini među konkurentima koristi aluminijski okvir, što mu ipak nije koristilo kada je riječ o ukupnoj težini

**SUZUKI V-STROM 650**



	<b>BMW F 650 GS</b>	<b>HONDA XL 700V Transalp</b>	<b>KAWASAKI VERSYS 650</b>	<b>SUZUKI V-STROM 650</b>
<b>MOTOR I PRIJENOS</b>				
tip agregata	2 cilindra, redni	2 cilindra, V (52°)	2 cilindra, redni	4 cilindra, V (90°)
promjer x hod (mm)	82 x 75,6	81 x 66	83 x 60	81 x 62,6
zapremina (ccm)	798	680,2	649	645
kompresija	12:1	10:1	10,6:1	11,5:1
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	jedna bregasta osovina u glavi, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
promjer leptir. tijela	46 mm	40 mm	38 mm	39 mm
max. snaga KS (kW)-o./min.	71 (52) - 7.000	60 (44,1) - 7.750	64 (47) - 8.000	67 (49) - 8.800
max. okretni moment Nm -o./min.	75 - 4.500	60 - 5.500	61 - 6.800	60 - 6.400
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	6	5	6	6
<b>CIKLISTIKA</b>				
Okvir	čelični cijevasti, agregat kao nosivi element	čelični cjevasti, kvadratnog presjeka	čelični cjevasti	alumijski
prednji ovjes	teleskopska vilica promjera 43 mm	teleskopska vilica promjera 41 mm	upside-down vilica promjera 41 mm	upside-down vilica promjera 43 mm
hod prednjeg ovjesa	180 mm	177 mm	150 mm	150 mm
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	170 mm	173 mm	145 mm	150 mm
prednji kočioni sustav	disk promjera 300 mm i kliješta sa 2 klipića, ABS	dvostruki disk promjera 256 mm i kliješta sa 3 klipića (CBS), ABS	dvostruki disk promjera 300 mm i kliješta sa 2 klipića, ABS	dvostruki disk promjera 310 mm i kliješta sa 2 klipića, ABS
stražnji kočioni sustav	disk promjera 265 mm	disk promjera 240 mm s 2 klipića (CBS)	disk promjera 220 mm i 1 klipić	disk promjera 260 mm s 1 klipićem
guma prednja	110/80-19	100/90-119	120/70-17	110/80-19
guma stražnja	140/80-17	130/80-17	160/60-17	150/70-17
<b>DIMENZIJE</b>				
međuos. razmak	1.575 mm	1.515 mm	1.415 mm	1.555 mm
duljina	2.280 mm	2.250 mm	2.125 mm	2.290 mm
širina	890 mm	905 mm	840 mm	840 mm
visina	Xxx mm	1.305 mm	1.315 mm	1.390-1.450 mm
visina sjedala	820 (790) mm	841 mm	840 mm	820 mm
spremnik goriva	16 l	17,5 l	19 l	22 l
težina (suha)	171 kg	214 (za vožnju) kg	184 kg	197 kg
<b>CIJENA</b>	<b>72.736 kn</b>	<b>66.990 kn</b>	<b>52.622 kn</b>	<b>56.850 kn</b>

1.

**KAWASAKI VERSYS 650**

- + cijena, svestranost, performanse, kočnice
- grub mjenjač, tvrdo sjedalo

2.

**SUZUKI V-STROM 650**

- + udobnost, zaštita od vjetra
- mekan ovjes

3.

**BMW F 650 GS**

- + agregat, ovjes, mjenjač, kvaliteta
- zaštita od vjetra, cijena

4.

**HONDA XL 700V TRANSALP**

- + udobnost, kvaliteta, oprema
- snaga, mekan ovjes, cijena



Neke prometnice vas jednostavno mame da ih iznova posjećujete, a koliko god daleko bile od vašeg doma, svaki od testiranih motocikala će vas do tamo odvesti s potrebnom dozom udobnosti i zabave