

PIŠE: **MARKO GUZINA**SNIMA: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI I MARKO GUZINA**

Priča o svakojako fasciniranim motociklima Harley-Davidson počela je još davne 1901. godine, kada je William S. Harley zgotovio nacrt za motor s unutarnjim sagorijevanjem koji je planirao ugraditi u bicikl. Dvije godine kasnije, 1903. on i Arthur Davidson tržištu nude prvi Harley-Davidson iz proizvodnje, a ostalo je, kako se kaže, povijest. Od tada do danas ova tvrtka je imala izrazitih uspona i padova, a sa zadovoljstvom možemo primijetiti da danas posluje uspješnije nego ikada. Motocikli Harley-Davidson profilirali su se kroz sve ove godine, pa su tako jedno vrijeme bili prijevozno sredstvo po ukusu manje imućnih, jer motocikl je bio jeftiniji i manje je trošio od automobila. U jednom su razdoblju ova vozila postala popularna među buntovnicima i raznoraznim društvenim marginalcima, a ta etiketa je prilično snažna i danas, ali se slika ipak mijenja kroz marketinško pozicioniranje i određivanje cijena. Nekada su kupci Harley-Davidsona bili poput nestašne braće Duke koje po imaginarnom okrugu Hazzard lovi zli šerif Roscoe, dok im stric u skrivenoj destileriji proizvodi ilegalni alkohol, ali danas je slika drugačija. Potrebnu svotu za novi H-D najčešće izdvajaju liječnici, arhitekti i uspješni poduzetnici, a motocikl im služi kao način bijega od svakodnevnih briga i obveza. Moramo priznati da se radi o dobrom receptu, jer Cross Bones se pokazao kao savršena terapija za vaše umorne novinare u periodu kada valja završiti vašu omiljenu reviju. Već vožnja gradom iz misli "amputira" poslovne i druge obveze koje nas pritišću, a odlazak na otvorenu cestu ravan je potpunom preporodu. O tome ćemo ipak malo kasnije - prvo pogledajmo koji vizualni elementi određuju ovaj zanimljivi motocikl.

Ljepota pod crnim velom

Nakon ponešto razmišljanja došli smo do zaključka kako zapravo niti jedan motocikl ne nosi crnu ovako dobro kao Harley-Davidson. Na nekima će crno odijelce izgledati kao mrvicu previše ako govorimo o dobrom ukusu, a pogled na neke će nas ostavljati željnima, ali Cross Bones u ovoj livreži izgleda jednostavno savršeno. Dodamo li tome prepoznatljivu konstituciju Harley-Davidson motocikala i neodoljivu Springer vilicu, dobivamo vrlo upečatljivu kombinaciju. Kako smo rekli, prednji kraj definira paralelogramska vilica s jednim centralnim amortizerom i dva sklopa sjajnih kromiranih opruga. Na tlu počiva "bucmasti" prednji kotač, a s gornje strane je smješteno sjajno crno svijetlo, da bi se na sve vizualno nastavio crni "Ape Hanger" upravljač. Prednji blatobran je prvi od elemenata koji sadrži i takozvanu "Pinstripe" grafiku, koja je u prvoj polovici prošlog stoljeća bila popularna među graditeljima choppera i hot-rod automobila.



Legendarna tvrtka poznata po karizmatičnim motociklima donosi nam još jedan model čiji korijeni sežu u daleku prošlost, a ukoliko niste sigurni da se radi o zaista posebnom proizvodu, marketinški stručnjaci iz Amerike će vas u to uvjeriti cijenom

Duhovi prošlosti

CIJENA
174.060 KN

Iako ovjes brzo dolazi do svojih granica, Cross Bones je više nego spreman na agresivniju vožnju



Nizak, crn, asimetričan, ali prije svega karizmatičan

U skladu s masivnim izgledom motocikla su i prednjača na upravljaču, na koje se nadovezuju debele ručke, široke poluge kočnice i spojke te retrovizori i žmigavci. Na red dolazi obli spremnik goriva, u čijoj sredini se smjestila konzola s instrumentima, a tu su i dva poklopca spremnika goriva, od kojih lijevi sadrži pokazivač količine goriva, dok desni služi za ulijevanje skupocjene tekućine. Harley-Davidson natpis na spremniku nostalgičnog je izgleda, baš kao i "značka" s oznakama patenata koja se smjestila na desnoj strani spremnika ulja. Kako je sva na motociklu crno, tako je i spomenuta konzola s instrumentima iste boje, a na njoj se nalaze kontakt brava, kontrolne žaruljice te brzinojmer. Iako su instrumenti pomalo oskudni, za vožnju nije potrebno više, a nikakvo pretjerivanje ne bi se uklapalo u minimalistički duh ovog motocikla. Maleni LCD unutar brzinojmera sadrži pokazivač ukupno prijeđenih kilometara, dva putna brojača, sat i pokazivač radijusa s raspoloživim gorivom. Od konzole se po spremniku pruža ukrasni element od umjetnog materijala koji simulira upletenu kožu i zapravo se slaže sa sjedalom vrlo slične završne obrade. Kao i ostali elementi, samo sjedalo je vrlo klasičnog izgleda, a za dodatnu udobnost je oslonjeno na opruge. Ispod njega se nalazi jedini plastični dio koji smo pronašli na motociklu, a to je poklopac električnih komponenti. Ispod spremnika goriva se nalazi vjerojatno najprepoznatljiviji agregat u povijesti motociklizma, a kako je obojan mat crnom bojom, još se više istuče sjajno aluminijsko kućište primarnog prijenosa s lijeve strane. Osim njega širinu motociklu daju i prostrane podnice te cijela "bravarija" koja nosi njih, polugu kočnice i "klackalicu" poluge mjenjača. S desne strane se od agregata prema nazad pruža kromirani ispušni sustav, a tu je i "vodovod" koji vodi ulje od izdvojenog spremnika prema agregatu i nazad. Stražnji kraj je vrlo čist jer Cross Bones koristi Softail stra-

Iako velik i težak, Cross Bones se snalazi i u gradu, ali najbolje mu odgovara krstarenje blago zavojitim prometnicama brzinom od oko 90 km/h



žnji ovjes sa skrivenim amortizerima, a jedini ukras je grafika na stražnjem blatobranu. Dok je stražnje svjetlo klasičnog oblika, stražnji pokazivači smjera su izvedeni u obliku metka, a drže ih debeli nosači. I naravno, crne su boje.

"Napredna tehnologija"

U želji da povećaju prodaju mnogi proizvođači motocikala, a još više automobila, iz naftalina izvlače neke stare krojeve pa tržište obasipaju sve popularnijim modernim klasicima kao što su to novi Mini ili Fičo. U slučaju Vespe to je nešto lakše jer se nikada nije prestala proizvoditi, ali je tehnološki posve modernizirana. Onda su tu Harley-Davidson modeli iz game sa zrakom hlađenim

agregatima, koji su uz praktične izmjene u svom osnovnom obliku preživjeli stotinu godina. Još je zanimljivije što nikako nisu u pitanju onemoćali ostaci prošlosti poput motocikala Royal Enfield, već su američki stručnjaci konstantno mijenjali pojedine detalje, ali istovremeno ostali vjerni tradiciji koja motocikle Harley-Davidson i čini toliko uspješnima. Kao i prije sto i nešto godina, radi se o V2 zrakom hlađenom agregatu s cilindrima između kojih je nezamjenjivih 45 stupnjeva. Kako se radi o posljednjem agregatu u razvojnom nizu, valja spomenuti da se u njegovom bloku nalaze dvije bregaste osovine. Od njih podizači uzduž cilindra putuju prema klackalicama, koje pokreću po dva ventila u svakoj glavi. Klipovi su promjera

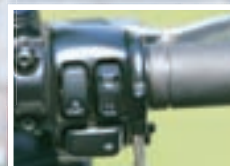
95,3 mm, a hod im iznosi nemalih 111,1 mm, što rezultira zapreminom od ukupno 96 kubnih inča, odnosno 1.584 kubična centimetra. Omjer kompresije je 9,2:1, a pripremu hranjive odnosno gorive smjese za ovog golijata obavlja sustav elektronskog ubrizgavanja. Iako je već tradicionalno primarni prijenos riješen pomoću glomaznog sklopa koji s lijeve strane agregata povezuje blok i mjenjačku kutiju, u ovom agregatu su mjenjač i blok spojeni i izravno. Podmazivanje je riješeno pomoću suhog kartera, dok se ulje nalazi u zasebnom spremniku. Snaga od 73,4 konjske snage neće fascinirati, ali adut u rukavu svih motocikala Harley-Davidson je zakretni moment, koji u ovom slučaju iznosi 120 Nm pri 3.300 okr/min.



Nekada povezivan s buntovnicima, danas se Harley-Davidson asocira s imućnim i uglednim članovima društva

Poput željezničkih tračnica koje dodiruju horizont, Cross Bones će vas nagnati na razmišljanje o putovanjima

Ručke na upravljaču su debele, a masivni prekidači su vrhunske kvalitete, ali zahtijevaju izvjesno privikavanje



Instrumenti su pregledi i funkcionalni, iako ne bogati. LCD sadrži dva putna brojača kilometara, ali i izračun radijusa kretanja s raspoloživim gorivom



U sklopu primarnog prijenosa nalazi se spojka s višestrukim lamelama u uljnoj kupci, a završni prijenos je već tradicionalno riješen pomoću zupčastog remena. Već smo spomenuli da prednji ovjes čini Springer vilica, čije čelično polužje omogućava prilično mali hod prednjeg kotača, na kojem se nalazi guma dimenzija 90-16. Stražnja guma je dimenzija 200/55-17, a ovakvu kombinaciju s prednjom gumom manjeg promjera gotovo da i nismo vidjeli još od pojave prve Honda Fireblade. Kako Amerikanci vole stvarima davati imena, tako ga ima i stražnji ovjes - zove se Softail, a po njemu je nazvana cijela jedna porodica modela Harley-Davidson. Radi se o ovjesu koji glumi kruti okvir, a amortizeri su sakriveni ispod mjenjačke kutije.

Treba spomenuti da su svi nazivi poput Springer, Twin Cam, Softail, Cross Bones i drugi zaštićeni autorskim pravima, u duhu karikirano kapitalističke Amerike. Naravno, okvir ovog motocikla je načinjen od čeličnih cijevi i prati provjereni kraj poznat desetljećima. Suh motocikl teži uvjerljivih 317,5 kilograma, a za njegovo zaustavljanje su tu dva diska promjera 300 mm. Zanimljivo je da prednji disk pritišću kliješta s jednim klipčićem, a straga su dvoklipna kliješta. Ukupna duljina ovog grmalja je 2.330 mm, a međuosovinski razmak 1.630 mm, dok se sjedalo nalazi na 767 mm od podloge. Preostaje nam spomenuti da spremnik goriva prima 18,9 litara i onda možemo poći na vožnju.



Prednji kraj, ali i cijeli motocikl, vizualno određuje Springer vilica i "ape-hanger" upravljač



Debeljuskasti prednji kotač promjera je 16 inča a disk promjera 300 mm stišću jednoklipna kliješta



Osim elektronskog ubrizgavanja agregat ima i dvije bregaste osovine



Elementi prednjeg ovjesa zajedno s okruglim crnim svijetlom izgledaju naprosto neodoljivo



Masivno kućište primarnog prijenosa jedno je od prepoznatljivih obilježja Harley-Davidson motocikala



Zvuk iz ispuha je umjeren dok se ne izvade serijski prigušivači, nakon čega nećete biti dobrodošli u blizinu škola, vrtića, bolnica i staračkih domova

Twin Cam agregat predstavlja moderniziranu izvedbu preko 100 godina starog koncepta



Prostrane podnice u zavoju će lako doći do podloge, što će većini biti i zabavno

Teška industrija na kotačima

Prvo što će svaki vozač primijetiti je težina, bez prenesenog značenja - prava pravcata težina. Nakon što se motocikl uspravi s bočnog oslonca, taj osjećaj uvelike nestaje, a nisko težište znači da se u većini situacija niti neće osjetiti. Valja primijetiti da je bočni oslonac pomalo nesporno postavljen ispod podnice, pa zahtjeva izvjesni gimnastički pokret da bi ga se sklopilo. Ukoliko imate transponder-ski ključ negdje u džepu, moći ćete dati kontakt, a zatim i pokrenuti agregat. Kao i kod drugih velikih dvocilindraša radi se o pravoj maloj predstavi koja se sastoji od stenjanja elektropokretača, uzdisanja gladnih cilindara i konačno malene eksplozije nakon koje se agregat počinje mirno raditi. U praznom hodu cijeli motocikl prožimaju poželjne vibracije, koje ni u kojem trenutku ne prelaze razinu ugodnog u korist iritantnog. Iako smo mislili da će upravljač biti previsok, ručke su postavljene na dobro odmjerenoj visini. Ukoliko niste naviknuti na custom motocikle prvih nekoliko puta ćete tražiti oslonce za noge jer su pomaknuti prema naprijed, ali nakon izvjesnog vremena položaj postaje vrlo prirodan. Poluga spojke je iznenađujuće mekana i lako se dozira, pa možemo reći da su vidljive godine razvoja i dorada na tom području. Prije nego krenemo valja ubaciti u prvi stupanj prijenosa, a ta radnja će rezultirati udarcem koji ukazuje na predimenzioniranost cijelog motocikla. Naime, u vožnji je nakon nekog vremena moguće lako "pogoditi" broj okretaja prilikom mijenjanja stupnjeva prijenosa (koje tada postaje posve tiho), ali ukoliko se to ne desi, svaki puta će se čuti metalni zvuk. Bitno je reći da je cijeli motocikl jako robustan, pa tako i mjenjačka kutija ostavlja dojam "nepoderivosti" i nije problem ako tu i tamo lupi, jer djeluje kao da će tako moći lupati idućih 50 do 100 godina. Mijenjanje stupnjeva prema dolje uz međugas je posve glatko, a ukoliko vam je mrsko turirati ovaj V2 agregat (iako nam ne pada na pamet netko takav), onda će rezultat opet biti lupanje. I pored buke mjenjačku kutiju možemo samo pohvaliti jer je savršeno precizna i nije pretjerano tvrda. Moderni agregat znači da u vožnji vibracije gotovo potpuno izostaju, što će nekima biti nedostatak, ali ako računamo da ćemo ovaj motocikl izvoditi na dulje izlete, možemo na to gledati kao na prednost. Šest raspoloživih prijenosnih omjera je postavljeno relativno kratko, pa je moguće voziti kojih 80-90 km/h u posljednjoj brzini, a tada će na kontrolnoj ploči zasvijetliti i mali zeleni broj 6. Agregat će biti na niskim okretajima, a otvaranje gasa će prvo rezultirati moćnim zvukom, a tek tren kasnije ubrzanjem. Kada smo kod ubrzanja, treba istaknuti da Cross Bones nikako nije lijeno kljuse, pa će zasigurno biti nemali broj onih koje će iznenaditi odlučan start sa semafora. Obilje okretnog momenta znači da će stražnja guma ostavljati crni trag, a već drugi stupanj prijenosa će vas ubrzati preko 100 km/h. Zapravo je zanimljivo koliko se ovaj motocikl dobro snalazi u ulozi krstarice za opuštanje, a tek tren kasnije postaje moćno čudovište za utrke ubrzanja. Do nekih 130 km/h Harley-Davidson će doći žustro, a nakon toga će sve sporije nabirati do 160 km/h. Za sve preko toga potrebno je strpljenje i duga ravna dionica, ali bitno je napomenuti da se radi o motociklu koji potječe s kontinenta gdje je najviša legalna brzina kretanja 120 km/h. Ukoliko mislite juriti ovim motociklom, budite spremni na izloženost strujama zraka, jer ma koliko udoban bio položaj za upravljačem, vozača oblikuje u svojevrsni padobran. Pri većim brzinama će struje zraka htjeti skinuti noge s oslonca, pa umje-

Nepažljivi promatrač će pomisliti da se radi o barem 30 godina starom motociklu



Udobno sjedalo je arhaičnog oblika, dok udobnosti pomažu dvije opruge na kojima počiva

Pri žustrim ubrzanjima stražnja će guma ostavljati crni trag, dok će Cross Bones mnoge iznenaditi svojim sposobnostima



Desnom stranom crnog motocikla dominiraju sjajne kromirane ispušne cijevi



sto opuštajuće vožnje ulazimo u sferu ukočenosti i muke. Da bismo to izbjegli, Cross Bones treba držati u srednjim režimima, od 80 do 120 km/h, jer za to je ipak izmišljen. Zanimljivo je spomenuti da i pored nemale težine i dimenzija ovaj motocikl ostaje okretan u gradu. Naravno da s njime nećete moći isto što i sa skuterom, ali stabilnost mu je u svim uvjetima zavidna, pa je tako i manevriranje na malim brzinama lako. Na red dolazi ovjes, koji se osim karizmatičnog izgleda odlikuje i vrlo malim hodom. To znači da će sve manje neravnine lako upiti, nešto jače neravnine će se osjetiti, ali će njihovom upijanju pomoći opruge pod sjedalom, a sve neravnine preko određene mjere će biti naporne. Kao i tijekom jakih ubrzanja, to su trenuci kada se treba svojski držati za upravljač, jer će se povremeno desiti da vam stražnjica bude katapultirana iz sjedala. Iako naše prometnice nisu ni blizu zadovoljavajuće kvalitete, nismo sigurni kamo bismo trebali otići da jačih neravnina uopće ne bude. S druge strane nas djelomično tješi činjenica da

postoje slični motocikli posve lišeni stražnjeg ovjesa, pa nam tuđa patnja olakšava našu. Ipak, kakve god neravnine bile, Cross Bones će možda poskočiti i stresti se, ali zadržat će smjer kretanja. Slično je i sa zavojima, gdje nisko težište uvelike ulijeva sigurnost, dok nisko postavljene podnice više nego lako dolaze do podloge. Kada se to prvi puta desi, prilično visok metalni zvuk struganja će vas možda prenuti, ali nakon toga, kada vidite koliko je ovaj motocikl stabilan jednostavno nećete htjeti prestati. Vjerujemo da biste nakon nekog vremena podnice doveli do neprepoznatljivosti jer ništa ne razbuđuje poput rano jutarnjeg struganja kroz zavoje. Ukoliko su zavoji srednje zatvoreni, ovo je zabavno, ali kada dođete na zatvorene planinske prometnice, ograničeni kut naginjanja će smanjiti prosječnu brzinu. Kočnice su se pokazale prilično dobrima i zapravo više nego dostatnima kada se ne pretjeruje. Ukoliko mislite zaista juriti trebate ili odabrati neki drugi motocikl ili pak uložite u jače kočnice, jer s većih brzina zaustavljanje traje nešto

dulje nego bismo željeli. Naravno, treba koristiti i prednju i stražnju kočnicu, jer samo prednja je dostatna tek za manje korekcije odnosno usporavanje s malih brzina. Iako je namijenjen dugim ravnim pravcima kakvima obiluje američki kontinent, Cross Bones nam se učinio savršeno prilagođenim za zavojite ceste, gdje se brzina kreće oko 90 km/h. Tada agregat radi u nižem području broja okretaja i ugodno brunda, a cijeli motocikl vozača opušta i pruža mu osjećaj sigurnosti. Što se zvuka tiče, radi se o prilično bučnom motociklu, čiji ugodan zvuk nikako nije pretjeran. O pretjerivanju možemo govoriti tek kada se iz serijskog ispuha izvade prigušivači, što smo imali priliku iskusiti. Mislili biste da zvuk koji tada nastaje može proizvesti samo Sveti Ilija nakon lule Crack kokaina, ali susjedi su se imali prilike uvjeriti da je to ipak "samo motor", a ne početak trećeg svjetskog rata. Nakon ove daleko pretjerane buke serijski ispuh nam se učinio preth, ali je više nego dovoljan, pogotovo ako na motociklu namjeravate provoditi dulje vrijeme. Moramo priznati da se malo užitaka u životu može mjeriti s osjećajem dok opušteno krstarimo za upravljačem ovog motocikla i u crnom sjajnom svjetlu gledamo odraz svoje kacige i bijelih oblaka na nebu.

(1) Prostrane podnice nude udobnost i mogućnost namještanja, a sve je, naravno, obilježeno imenom tvrtke (2) Na spremniku ulja se nalazi "značka" s patentima koji vrijede za ovaj motocikl (3) Stražnji blatobran baš poput prednjeg blatobrana i spremnika goriva nosi "pinstripe" grafike kao poveznicu s povijesti (4) Šarmu motocikla doprinosi i "cjevovod" koji vodi ulje od izdvojenog spremnika i nazad (5) Novi H-D modeli mogu se pohvaliti mjenjačkim kutijama sa šest stupnjeva prijenosa





Čak i prednje svjetlo nosi logotip tvrtke



Poluge spojke i kočnice su široke i udobne za rukovanje



Položaj vozača je primjeren opuštenijoj vožnji i udoban je

Heavy Metal za imućne

Na tržištu postoji veliki izbor različitih custom motocikala koje nam nude različiti proizvođači. Ipak, nadamo se da nam nitko neće zamjeriti ako zaključimo da je samo jedan Harley-Davidson. I proizvodi iz Milwaukeeja svakako spadaju u konfekciju jer nastaju na proizvodnim trakama u velikim količinama, ali cijela tradicija i priča koja ih okružuje ipak ih čini najuvjerljivijim custom motociklima. Svaka čast japanskim proizvođačima koji svoje modele opremaju vrhunskim ovjesom, kočnicama i najmodernijim agregatima i trude se smanjiti težinu, ali to nije ono što se traži. Traži se ono što Harley i nudi, a to je osjećaj da je pod vama živo biće od metala koje diše u ritmu velikog V2 agregata. Japanci jednostavno nisu kadri razmišljati na toliko iracionalan način, pa su njihovi agregati simetrični, uski i promišljeni, a Cross Bones s lijeve strane - kao i ostala braća - nosi veliki primarni prijenos koji bez riječi govori da je to pravi custom. Japanci će na svoje custome ugraditi plastične blatobrane, ali to jednostavno nije isto što i toplina kojom zrače blatobrani od debelog lima na Harley-Davidson motociklima. Tu je

i cijela priča koja se razvila oko H-D motocikala, pa ćete u cijelom svijetu moći naći obilje odjeće i opreme koja nosi logotip ove poznate tvrtke. Ipak, tu posebnost valja i platiti, pa tako Cross Bones košta čak 174.060 kn, kao od majke rođen. Za metalik boju je potrebno doplatiti, a naravno da će vas svaki vijak s logotipom ili zamjenski dio debelo prekriven kromom koštati po snop novčanica. Ruku na srce, za navedenu sumu moguće je kupiti po jedan R i jedan custom bilo kog japanskog proizvođača, ali to je cijena slave. Primjerice, Kawasaki VN 1600 Classic će vas koštati kojih 90.000 kn manje, ali na kraju dana vozite Kawasaki, a ne Harley. Ipak su se i Amerikanci potrudili, pa njihovi modeli već neko vrijeme dolaze opremljeni elektronskim ubrizgavanjem, a tu su i nove mjenjačke kutije sa šest stupnjeva prijenosa. To još uvijek ne opravdava cijenu, ali bitno je da je Cross Bones pravi Harley-Davidson, u svakom pogledu i kao takav je motocikl na kojem ćete se dobro osjećati čim na njega sjednete. Naravno, ta "pozitiva" ima i svoju cijenu, koju nikako nije moguće opravdati ponudom tehnologijom, već joj je jedino objašnjenje želja vodstva tvrtke da potvrde

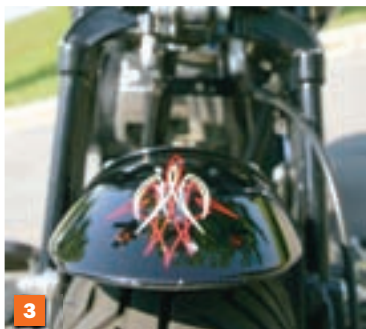
ekskluzivnost cijelog branda Harley-Davidson. Zanimarimo li kućne čarolije velikih stručnjaka marketinga, Cross Bones je još jedan u nizu H-D modela kojima se može štošta prigovoriti, ali sve zamjerke se lako otklanjaju frazom "Ipak je to Harley." Nije najbrži, najmoderniji, najlakši, no svakako je poseban jer nudi ono nešto što ne znamo opisati. Ukoliko vam se pruži prilika isprobati Cross Bones ili ju odbijte ili budite spremni da vam ova hrpa crno obojenog metala postane predmet najdubljih želja. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95,3 x 111,1 mm
Obujam: 1.584 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u bloku i 2 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 9,2:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: Springer vilica hoda 120 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 130 mm
Gume: prednja 90-16, stražnja 200/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočione čeljusti s 1 klipčićem, straga disk promjera 300 mm i dva klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.330, visina sjedala 767, osovinski razmak 1.630, težina 317,5 kg
Deklarirano: snaga - 73,4 ks (54 kW), maks. okr. moment - 120 Nm pri 3.300 okr/min
Spremnik goriva: 18,9 l

+ karizma, izgled, agregat, mjenjač, nema vibracija

- cijena, ovjes, kočnice, bočni oslonac



3



4



5