

PIŠE: MARKO GUZINA

SNIMA: MARKO GUZINA I ULF BÖHRINGER

Radujte se narodi u slavi posljednjeg od BMW putnih enduro modela! Pred nama je F800 GS u svom svojem sjaju, sposoban za mnogo više nego će mu većina ikada moći nametnuti kroz eksploataciju. Pogonjen pitomim i "do bola" promišljenim dvocilindričnim agregatom koji nam je poznat iz modela F 800 S odnosno ST, mali GS ima sve sastojke potrebne da postane hit. Tim više što ne sumnjamo kako će lako krenuti stopama velikog brata, koji već desetljećima predstavlja referentnu točku kada je riječ o avanturističkoj i općenito putnoj vožnji. Mnogi su dugo vremena priželjkivali motocikl s njemačkom rodomnicom i svim što uz to ide, a koji će se uklopiti u srednju klasu. Konačno, među nama je - spreman na sve - GS, koji napokon nudi putne i besputne sposobnosti u pakiranju koje od vozača ne zahtjeva noge kao u košarkaša ili snagu Velog Jože potrebnu za terensku vožnju. Daleko od toga da se radi o krhkom i sitnom motociklu, ali mnogima će se ovaj motocikl učiniti poznat i pristupačan već na prvi pogled, a sama zapremina znači da će se na ovaj GS odlučiti oni kojima je "veliki brat" bio ipak malo previše. Koliko čega i u kakvim omjerima F 800 GS nudi pokušat ćemo opisati u sljedećim odlomcima.

Nijemci "love" Talijane

Izgled je, kao i uvijek, ponajprije subjektivna kategorija, ali to ne znači da ga nećemo prokomentirati. Isto tako njemački dizajn kod raznih ljudi budi različite emocije, a mi moramo primijetiti da nam se bavarski smisao za estetiku motocikala sve više sviđa. Možda je to pitanje zasićenosti već vidnim formama koje se često ponavljaju u moto svijetu ili možda "datuma proizvodnje" vaših novinara. Bilo kako bilo, mišljenja smo da svojim pomalo hladnim i svakako beskrajno promišljenim pristupom oblikovanju Bavarci stvaraju vrlo funkcionalne i oku ugodne motocikle. Kombinacija odlučnih linija, različitih tekstura završne obrade i vrlo ukusna mjera asimetrije čine ovaj, kao i druge BMW motocikle u posljednje vrijeme, privlačnim pogledu. Pred nama je motocikl koji bismo mogli promatrati satima i konstantno otkrivati nove detalje, kojih je pravo obilje, iako izgled niti na čas ne asocira na neumjerenost ili neukus.

Sukladno s modnim diktatom žbici naplatci imaju crne obruče koji se zapravo odlično nadovezuju na crnu stražnju vilicu i okvir. Prednja izokrenuta vilica bojom se malo ističe, a zanimljivo je i rješenje prednjeg blatobrana tik uz kotač. Tu je, naravno, i visoko podignuti blatobran, koji zapravo predstavlja izdužene prednje oplata. Svojim oblikom ovaj element promatraču daje na znanje da se radi o terenskom modelu, dok istovremeno cijelom motociklu donosi dozu agresivnosti. Tu su, naravno, i neizostavna asimetrična svjetla, a iznad njih se smjestio neveliki vjetrobran čije linije se bez greške uklapaju u motocikl. Za razliku od pomalo ogoljenog modela F650GS, s kojim dijeli znatan dio mehanike, "Osamstotka" je ukrašena dodatnim detaljima iz crne plastike koje stvaraju dojam robusnosti i - slobodni smo reći - muževnosti.



BMW F 800 GS

Prošlo je već ponešto vremena od predstavljanja ovog modela, a mi smo strpljivo čekali.

Možemo samo reći da se čekanje posve isplatilo, jer samo nam je bilo još slade konačno testirati motocikl kojeg odlikuje agregat prikladan za kraljeve i ciklistika koja nimalo ne zaostaje. Da smo ga dobili na dulji rok, put oko Mediterana sam bi se nametnuo kao odlično rješenje za godišnji odmor

Mali veliki GS

Vozaču su na raspolaganju kontrolni instrumenti kakve minimalno izmijenjene možemo pronaći na većini BMW motocikala, a isti nude čitavo more informacija. Pored analognog brzinomjera i obrtomjera nalazi se LCD pozamašnih dimenzija. Ovaj ovisno o stupnju opremljenosti motocikla može pružati osnovne informacije poput stupnja prijenosa, temperature rashladne tekućine i sličnog, ili znatno više ukoliko ste doplatili i putno računalo. Upravljač pričvršćen za debeli gornji trokut prednjeg ovjesa ulijeva povjerenje svojom debljinom i širinom, a na njemu se nalaze prekidači svojstveni većim BMW motociklima. To znači da uz svaku ručku postoji po jedna tipka za paljenje pokazivača smjera, dok se s desne strane nalazi i jedna za gašenje. Iako ovo nije kombinacija na koju je većina navikla, radi se o tipičnom BMW rješenju koje nakon vremena privikavanja

ne predstavlja probleme. Retrovizori su priča za sebe jer su posve isti kao na dobrom dijelu proizvoda Piaggio grupacije, pa takve ima Aprilia Shiver i Moto Guzzi Stelvio. Iz toga zaključujemo da europski proizvođači koriste iste dobavljače, ali nam je pomalo žao, jer ovi retrovizori oblikom jesu zanimljivi, ali po funkciji su daleko od idealnog. Krenemo li ipak dalje, nakon plastičnih oplata koje predstavljaju lažni spremnik goriva počinje lijepo oblikovano sjedalo za vozača i suvozača. Poklopac spremnika goriva neupućenima će otkriti da se na ovom motociklu dragocjena tekućina skladišti ispod sjedala, u repu motora. Nismo uspjeli otkriti neke bitne prednosti ili nedostatke ovakve koncepcije osim što, recimo, nije potrebno skidati tank-torbu prilikom dolijevanja goriva. S druge strane, ne znamo kako će izgledati "Adventure" izvedba ovog modela ako ikada



CIJENA
86.471 KN

Ovaj motocikl je napravljen da radi ono što treba, pa će tako ovjes ostati neutralan i prilikom kočenja duboko u zavoj

Pored putnog računala, ABS-a, putnih kofera i tank torbe BMW nudi opsežan popis originalne dodatne opreme



bude predstavljena, jer ne vidimo baš puno prostora za povećanje kapaciteta postojećeg spremnika. Na stranu sa špekulacijama, istina je da je na ovom motociklu i okvir lijepo izveden, a posebna poslastica pogledu je i sâm agregat. Očito je da se radi o sklopu koji je predviđen za ugradnju na motocikle koji ga neće sakrivati, jer svaki njegov poklopac i djelić pažljivo je oblikovan. Pogledamo li s desne strane, agregat je vizualno uokviren ispušnim cijevima, a ovaj je model opremljen i štitnikom agregata. Stražnji kraj je oblikovan jednostavno, ali opet ne dosadno, dok se s njegove lijeve strane smjestio

top ispušnog sustava. Poklonici BMW motocikala možda će se naježiti od pogleda na klasičnu stražnju vilicu i pripadajući prijenos putem lanca, ali crna vilica se skladnim linijama uklapa u motocikl, iako će netko primijetiti da je prilično skromno dimenzionirana. Što god tko mislio, nama F800GS izgleda uvjerljivo "od glave do pete" i posve spreman za iskušanja koja svijet nudi.

Očekivani perfekcionizam

Svi koji su skeptični po pitanju BMW motocikala ili ih GS nije "kupio" vizualno, imaju pravo samo

slušati kada počnemo govoriti o tehnici, ponajprije agregatu u ovom motociklu. Naime, dvocilindraš koji je našao radno mjesto u ovom motociklu zaista je impresivan kada je riječ o gotovo svemu. Dakako, za početak ćemo istaknuti gotovo potpuni izostanak vibracija te fascinantnu efikasnost u kontekstu nevjerojatno male potrošnje goriva. Ipak, valja nam krenuti nekim redom, a to bi glasilo ovako: već spomenuta dva cilindra su paralelno postavljena, radilica je poprečno u okviru, hlađenje je tekućinom, a pored četiri ventila po cilindru u glavi se nalaze i dvije bregaste osovine. U duhu zrakoplovnih agregata s kojima je povijest BMW-a počela još jako davno i ovaj njihov proizvod koristi podmazivanje sa suhim karterom, to jest izdvojenim spremnikom ulja. Provrta i hod iznose 82 odnosno 75,6 mm, što će nakon ponešto "ključanja" po kalkulatoru rezultirati zapreminom od 798 kubičnih centimetara. Omjer kompresije je prilično visokih 12:1, a ne čudi da je napajanje i paljenje zadatak složenog elektronskog sustava. Snaga ovog agregata iznosi 85 KS pri 7.500 okr/min ukoliko koristite gorivo s 95 oktana, a uz 91 oktan snaga pada na 83 KS (što je zanimljiv podatak). Slično je i sa zakretnim momentom, koji iznosi 83 Nm pri 5.750 okr/min uz "jače" gorivo, dok uz 91 oktan

Prebacivanje težine na uskim zavojitim cestama zbog visokog težišta od vozača zahtijeva izvjesni napor, a ovo je naglašeno putnom prtljagom



Ispušni sustav nije složenog ili znanstveno fantastičnog izgleda, ali je dobro uklopljen, funkcionalan i oslobađa ugodan zvuk

Čak i natovaren prtljagom F800GS je na cesti vrlo neutralan, a izbočine guta poput mađarske porno-glumice



Široki upravljač i "muževne" oplate motora stvaraju osjećaj moći



Instrumenti prepoznatljivog dizajna nude "more" informacija. Prekidači na upravljaču su uobičajeni za veće BMW motocikle. Sa svake strane po jedna tipka za paljenje pokazivača smjera i jedna s desne strane za gašenje stvaraju osjećaj moći

iznosi 81 Nm. Naravno da pored silne elektronike koja je zadužena za pravilan rad agregata kvaliteta ispušnih plinova doprinosi i trostazni katalizator. Iako se radi o podatku koji nije zanimljiv širokoj publici, recimo da je i alternator na ovom agregatu poseban, pa je snažan čak 400W. To znači da će svjetski putnici moći bez bojazni na električki sustav prikopčati različite potrošače poput dodatnih svjetala, GPS uređaja i sličnog. Nakon ovoga možemo vam reći ponešto i okviru, koji sačinjen od čeličnih cijevi, moderne je koncepcije i koristi agregat kao noseći element. Rezultat je zavidna krutost šasije koju bismo gotovo mogli proglasiti ravnodušnom prema opterećenjima, jer F800GS niti u jednom trenutku ne pokazuje znakove uvijanja. Prednji ovjes je izveden u obliku izokrenute teleskopske vilice s nogama promjera 45 mm, dok je hod 230 mm. Straga se nalazi jedan višestruko podesiv amortizer koji je direktno pričvršćen za vilicu, bolje reći, ne koristi raznovrsno polužje, s tim da hod stražnjeg kotača iznosi 215 mm. Međuosovinski razmak mjeri 1.578 mm, a ukupna duljina motocikla je 2.320 mm, što znači da ga nećete preko zime moći pospremiti u bilo kakvoj drvarnici u kojoj je do sada stajao skuter. Prednja guma je dimenzija 90/90-21, a stražnja 150/70-17,



Dva diska na prednjem kraju omogućuju vrhunsko doziranje kočnica, dok ABS nudi sigurnost



Crni naplatci se odlično uklapaju u izgled, ali i prate modne trendove



► Agregat je očito osmišljen tako da bude viđen: svaki njegov detalj je oblikovan tako da bude ugodan pogledu

Ne dajte da vas breme putne prtljage prevari. F800GS daleko je od tromog turističkog motocikla



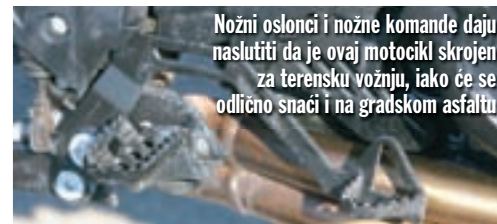
pa će vlasnici ovog motocikla moći birati između različitih više ili manje cestovnih odnosno enduro guma za svog ljubimca. Do stražnje gume snaga agregata dolazi preko spojke s više lamela u uljnoj kupci, zatim preko šest stupanjke mjenjače kutije i - atipično za BMW - završnog prijenosa lancem. Suha težina ovog motocikla iznosi 185 kilograma, a u spomenuti spremnik goriva pod sjedalom stane 16 litara, što na prvi pogled ne zvuči kao puno, ali kada jednom shvatite koliko malo GS troši, komotno ćete prelaziti i 300 km s jednim punjenjem. Sjedalo se na neopterećenom motociklu nalazi na 880 mm od podloge, a moguće je naručiti i niže sjedalo, koje je na 850 mm. Na kraju "balade" o tehničkim detaljima koje su Nijemci izveli naprosto vrhunski ostaje nam progovoriti i o kočnicama. Za razliku od modela F650GS, ovdje su sprijeda dva diska promjera 300 mm uz pripadajuća Brembo dvoklipna klijesta, a ABS, koji se gotovo podrazumijeva na BMW motociklima, moguće je isključiti. Straga je za kočenje "regrutiran" jedan disk promjera 265 mm s jednoklipnim kočionim klijestima, a njegov rad također kontrolira ABS, ukoliko vi to tako želite.

Na visokoj nozi

I pored putne prtljage, prvi dojam je da ovaj GS nije ogroman i pomalo zastrašujući poput veće inačice, a pogotovo ne u usporedbi s fantastičnim Adventure modelom. Prebacivanje noge preko sjedala nešto je lakše, iako je razlika od 10 mm u odnosu na R1200GS minimalna. Uži profil sjedala nudi tek nešto manje udobnosti, što gotovo da i nije bitno, a ipak omogućava doseganje podloge onima koji imaju nešto kraće noge. I dok smo uživali u osjećaju moći koji pružaju plastične oplata i široki upravljač, primijetili smo da je motor prilično nagnut. Kako je prilično nagnut, potrebna je i nešto veća snaga kada ga želite ispraviti, odnosno podići s bočnog nogara. Ovo je jedna od rijetkih mana koje smo uspjeli pronaći, pa koliko god trivijalna bila, moramo ju spomenuti. Kada je jednom uspravan, GS lako sakriva svojih 207 kilograma težine uz 90% goriva u spremniku, dakle spremna za vožnju. Nakon trenutka razmišljanja koji nam



Vjetrobran savršeno prati linije motocikla, ali ne pruža onoliko zaštite koliko bismo željeli vidjeti



Nožni oslonci i nožne komande daju naslutiti da je ovaj motocikl skrojen za terensku vožnju, iako će se odlično snaći i na gradskom asfaltu

Oplate satenske
teksture te dodaci
od crne plastike čine
razliku između ovog i
modela F650GS

>>>



Testni model je
bio opremljen s tri
putna kofera, koji
se ovdje dobro vide

je trebao da se sjetimo tipke za pokretanje smještene s gornje strane sklopa prekidača, agregat je živnuo i obogatio svijet svojim ugodnim zvukom. Složena elektronika omogućava da se odmah krene na vožnju, a bilo kakve promjene u radu između hladnog i toplog agregata gotovo je nemoguće otkriti. Umjereno tvrda ručica spojke tečno se povlači i omogućava savršeno doziranje, a poseban užitak je koristiti savršeno preciznu polugu mjenjača. Pomalo visoko težište motocikla znači da je najbolje odlučno krenuti, kako bi okretanje kotača čim prije osiguralo stabilnost, a zaustavljanje je

isto pametno izvesti odlučno, kako bismo čim prije stopalom stvorili siguran oslonac. Iako delikatniji od modela 1200GS, ni ovaj motocikl nije "mačji kašalj" za vožnju, jer i dalje od vozača zahtjeva aktivno sudjelovanje. To se pogotovo osjeti u stani-kreni scenarijima, kada treba ponešto snage, a manevriranje na mjestu ne treba niti pokušavati iz udobnosti sjedala. Tko god je naučen tako gurati motocikl unatrag, može odmah početi vježbati metodu koja uključuje stajanje pored motora, s obje noge čvrsto na tlu. Naravno da u gradu putni koferi nisu posebno praktično rješenje, barem

oni bočni, ali bez njih je 800GS prava "koza" koja možda treba malo uvjerenja da žustro promjeni smjer, ali zato prolazi onuda gdje se ne biste niti nadali. Neravnine na gradskom asfaltu, otvorenim prometnicama ili poljskim putovima prava su šala za savršeno usklađeni ovjes dugog hoda. Naravno, valja imati na umu da je u pitanju enduro motocikl, pa jake kočnice treba umjereno dozirati kako prednji ovjes ne bi naglo potonuo. Srećom, kočnice su također jedan od elemenata ovog motocikla koji funkcionira savršeno. Brembo kočiona kliješta brižno su dresirana da vozača slušaju njemačkom

Pojedincima njegova vanjština ili namjena neće biti privlačne, ali nema rasprave o tome da su u BMW-u proizveli još jedan tehnički usavršen motocikl koji predstavlja referentnu točku u svijetu putnika i avanturista



S desne strane sjedala nalazi se poklopac spremnika goriva smještenog u repu motocikla



Desno ispod sjedala nalazi se vijak za lako podešavanje prednapretnosti zadnje opruge





Relativno uska silueta znači da mali GS nije "strašan" poput velikog brata

preciznošću, pa gotovo nije bilo situacije kada nismo mogli savršeno odmjeriti silu kočenja. Za pohvalu je i ABS sustav, koji u ovom slučaju nije pretjerano osjetljiv i ne stvara dojam da prerano smanjuje silu kočenja. Široki upravljač od velike je koristi prilikom terenske vožnje, u kojoj se GS odlično snalazi. Osjećaj za prednji kraj je izniman, pogotovo ako uzmemo u obzir težinu motocikla, dok težina terena kojim ćete proći više ovisi o vještini vozača nego mogućnosti motocikla. Dobar dokaz za to je i činjenica da je kolega iz njemačke revije Reisemotorrad s F800GS vozio po čuvenom kamenolomu Erzberg, a na motociklu su jedino gume imale agresivniji profil. Kad smo kod guma, možemo primijetiti da su serijske prilično civiliziranog profila i omogućavaju vrlo agresivnu vožnju asfaltom. Spomenuti upravljač pomaže i prilikom promjena smjera na zavojitim dionicama, jer tada visoko težište od vozača traži nešto veći angažman, pogotovo kada

je tu suputnik i poslovično pretovarena prtljaga. Ergonomija ovog motocikla je zavidna, pa je u njegovom sjedalu moguće prijeći velike udaljenosti, što svakako logistički podupire i štedljivi agregat. Na putovanju sa supnikom i prtljagom GS je trošio prosječno 5,1 litru goriva, a kako u spremnik stane više nego BMW deklarira, 300 kilometara je više nego lako prijeći s jednim dolijevanjem goriva. Dodajmo tome da je vijak za brzo podešavanje stražnjeg amortizera više nego koristan, jer je iznimno lako podešati motocikl prema opterećenju, ovisno o tome vozite li sami, u paru ili je tu i prtljaga. Kako još nismo dovoljno govorili o mjenjačkoj kutiji, vrijeme je da je pohvalimo - njenih šest stupnjeva prijenosa dobro je odmjereno. To znači da su sva ubrzanja i međuubrzanja žustra točno onoliko koliko otvorite gas, a krajnja brzina posve natovarenog motocikla iznosi 210 km/h. Bez supnutika i prtljage brzinomjer će doseći 220 km/h, ali to i nije toliko bitno, jer radi se o vozilu namijenjenom dugim putovanjima, a ne kratkim sprintovima, iako ni oni očito nisu neizvedivi. Uz spominjanje krajnje brzine prikladno je reći i da GS donosi zavidnu stabilnost na pravcu, koju gotovo ništa ne može narušiti. Neravnine u dugim brzim zavojima izazvat će neizbježnu oscilaciju, koja će nestati brzo, kako se i pojavila. Izmjene stupnjeva prijenosa zapanjile su nas fluidnošću i preciznošću, bilo da smo mijenjali "gore" ili "dolje". Čak i kada bismo se našli u krivom stupnju, bogat zakretni moment i precizna spojka lako su nas izvlačili iz potencijalno neugodnih situacija. Da sve ne bude ružičasto brine se skromno dimenzionirani vjetrobran, koji će pri većim brzinama do vozača slati nešto turbulencija, pa ne možemo govoriti o idealnoj zaštiti kakva postoji kod R1200GS. Ipak, moramo reći da je F800GS na nas ostavio odličan dojam, baš kako smo i očekivali. Možda malom GS-u nedostaje onaj osjećaj moći koji osigurava kapacitetni bokser agregat kod velikog modela, ali zato nema niti osjećaja da vozite krstaricu, već je motocikl



Terenska vožnja je nešto u čemu se GS lako snalazi, a količina i intenzitet ponajprije ovise o vještini i kondiciji vozača

okretniji i ugodniji za vožnju od već dokazanog i ugodnog R1200GS. Naprosto je divno koliko sve komponente ovog motocikla djeluju u međusobnom skladu i rade točno ono što se od njih očekuje, naravno, na njemački precizan i namjeran način.

Smanjivanje svijeta

Puritanski nastrojeni poklonici plavo-bijelog logotipa zasigurno će ovom motociklu imati što zamjeriti. Prije svega je tu završni prijenos lancem, koji svakako ne nudi bezbrižnost poput kardana. Naravno, i komponente ovjesa su "obične", pa umjesto raznoraznih Paralever i Telelever sustava F 800 GS koristi komponente kakve bismo mogli naći na gotovo svakom enduro modelu koji drži do sebe. Ipak, moramo primijetiti da ovaj motocikl nije namijenjen samo onima koji su vjerni bavarskoj tvrtki, već ima zadatak privući i nove poklonike BMW-a. S obzirom da je "veliki" GS najprodavaniji BMW motocikl, bilo je samo pitanje vremena kada će vještvi mađioničari ekonomije zaključiti da bi bilo više nego unosno osmisliti model srednje klase. Rezultat tih lamentacija je pred nama, a imajući u vidu dugogodišnje iskustvo te raspoložive resurse ne čudi da je već prvi pokušaj ispao fantastično. Ne možemo izbjeći osjećaju da su Nijemci smanjivanjem GS-a stvorili još jedan motocikl koji će se među sretnim vlasnicima te onima koji to žele postati nametnuti kao kulturno vozilo, po uzoru na veću rodbinu. Zanimljivo je da mnogi renomirani proizvođači motocikala uvelike rade na predstavljanju putnih enduro motocikala zapremine preko tisuću kubičnih centimetara, a BMW, koji s autoritetom vlada u toj klasi, ulazi u niži segment. Kada bismo željeli reći ponešto o konkurenciji, mogli bismo imati problema iz jednog čisto prozaičnog razloga: ovaj motocikl nema konkurenciju. Prije svega, na tržištu ne postoji model koji bi s toliko uspjeha objedinio cestovne i terenske sposobnosti, a da se ne radi o neprikošnovenom R1200GS. Dodajmo tome da motocikli koji u nečijim očima i mogu biti konkurencija

Osim što cijelom motociklu pruža zavidnu krutost, okvir od čeličnih cijevi i lijepo izgleda



Markus iz redakcije Reismotorrada je uz agresivniji profil guma na F 800 GS lako savladao Erzberg

BMW-u F800GS ili nude nešto više snage, poput KTM-a Adventure, imaju i osjetno veću cijenu. S druge strane su tu slabiji motocikli, koji opet ne donose znatne uštede, pa se nameće zaključak da je pred nama jedinstveno rješenje za sve one koji žele kombinirati gradsku vožnju, kraće izlete i putovanja od desetak tisuća kilometara. Naravno, to sve je bilo ponuđeno i u dosadašnjim R1200GS modelima, ali za nešto više novaca te uz ponešto kilograma više. Ukoliko iz jednadžbe mislite izbaciti ova ekstremno duga putovanja, kao dobro rješenje koje koristi isti vrhunski pogonski

sklop nameće se i F650GS, ponešto primjereniji gradu. U svakom slučaju, moramo primijetiti da se 86.471 kn, koliko prema srednjem tečaju na današnji dan stoji osnovni model ovog motocikla, baš i nije "dramatična" cijena. Vrhunska završna obrada, odlična simbioza svih komponenti i jednostavno uživanje u vožnji lako će opravdati spomenuti izdatak. Pogotovo ako znamo da vam se kupnjom ovakvog motocikla poimanje svijeta drastično promjeni, pa vam se ovaj naš, treći kamenčić od sunca učini manjim, poput traperica opranih na previsokoj temperaturi. ■

F800GS

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 82 x 75,6 mm
Obujam: 798 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 12:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: izokrenuta vilica s cijevima promjera 45 mm hoda 230 mm; straga aluminijska vilica sa jednim amortizerom hoda 215 mm
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 150/70-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 300 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića, straga disk promjera 265 mm, ABS
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.320, širina 945, visina sjedala 775, osovinski razmak 1.578, težina 185 kg
Deklarirano: snaga - 85 ks (63 kW) - 7.500 okr/min, maks. okr. moment - 83 Nm pri 5.750 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

+ kvaliteta, ergonometrija, udobnost, agregat, mjenjač, ciklistika, potrošnja, oprema

- bočni oslonac, zaštita od vjetra, visoko sjedalo, okretnost na mjestu