

*Isprobali smo prvi bavarski hard enduro ekstremno sportske orijentacije koji postavlja nove granice u klasi maksiterenaca. Osim surovog dizajna i imponantnih dimenzija motocikl se odlikuje i visokim stupnjem off-road pokretljivosti, kao i masivnim boxer agregatom zavidnih performansi. Sprijeda BMW po prvi puta ugrađuje jednu klasičnu vilicu i prednji kotač od 21 cola. Plastične oplata otporne su na vanjska oštećenja i minimalizirane su, a odstranjeni su čak i oslonci za noge suvozača. Vjerujte, 102 konja dižu prašinu gdje god prođu. Na žalost, cijena mu je astronomska*

**CIJENA**  
**149.687 kn**

Kad se nade u zraku, BMW-ov terenac neodoljivo podsjeća na Jambo Jet pri slijetanju, a takav je i osjećaj kad se nalazite na njemu



# Zločesti dečko

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**B**avarski div, koji je u proizvodnji motocikala desetljećima njegovao samo tradicionalne vrijednosti poput udobnosti i izdržljivosti, unazad par godina neprestano šokira javnost svojim sportskim proizvodima. Iako su se sve donedavno kleli da to nije budućnost motocikluma, sada su krenuli putem ekstreme. Najbolji dokaz tome je K 1200 R, najsnažniji naked na tržištu koji je čak i Japance dočeka na lijevoj nozi, a sada je došao i najjači hard enduro na tržištu.

Ni vrijednosti sportsko turističkog K 1200 S od uzbudljivih 170 KS definitivno nisu kompatibilne s tradicionalnom filozofijom ove bavarske kuće, koja je godinama ograničavala svoje motocikle na "razumnih" 100 KS i pritom stagnerala.

U stvari, dok su nekadašnji modeli bili projektirani isključivo za klasičare, ovi novi proizvodi obiluju puno agresivnijim sadržajima, kako bi u redove svojih korisnika regrutirali i ekstremnije vozače, oni koji su do sada vozili samo BMW-ove automobile serije "M".

Već se posljednje izdanje maxi endura R 1200 GS zahvaljujući primjeni najsuvremenijih tehničkih rješenja u potpunosti oprostilo od dotadašnje klase "superteškaša". Zahvaljujući redukciji ukupne težine od punih 25 kg ponudio je i konkurentne performanse. I dok se prašina oko novog maxi endura još nije niti slegla, BMW bezobrazno predstavlja i svoj najsmjeliji projekt, beskompromisni hard enduro velike zapremine - HP2.

Da je riječ o specifičnom uratku koji na neobičan način spaja impozantne dimenzije s ekstremno sportskom orijentacijom govori nam već i sama oznaka motocikla. Naime, oznaka HP stoji za "High Performance", što u prijevodu znači: vrhunske osobine, dok broj 2 logično označava

količinu cilindara na motociklu. Naravno, u skladu s tradicijom kuće agregat se i dalje oslanja na legendarnu boxer koncepciju. No i to neće dovijeka ostati tradicija, jer je BMW upravo predstavio i jedan paralel twin, pa i od njega u budućnosti možemo očekivati "čuda".

HP2 i na svim ostalim područjima pokušava postaviti nova mjerila, počevši od ekskluzivnosti i originalnosti, sve do ograničenog broja primjeraka i visoke cijene. Razvoj ovog beskompromisno projektiranog off-road "diva", za koji donedavno nismo mogli niti sanjati da bi ga BMW uopće i mogao predstaviti u serijskoj produkciji, povjeren je maloj grupi stručnjaka, koji su u ovo djelo usadili godine testiranja i opširno znanje o segmentu enduro motocikala. Inače, svi članovi ovog specijaliziranog tima ujedno su i pravi off-road "freekovi", koji terensku vožnju osim u poslovne svrhe prakticiraju i u slobodno vrijeme, a njihov pečat nose i svi dosadašnji BMW-ovi natjecateljski modeli razvijeni za izvancestovne aktivnosti.

Sukladno tome, ne treba čuditi podatak da je HP2 u svojoj razvojnoj fazi vatreno krštenje imao upravo na utrka sličnog tipa, a spomenut ćemo samo najzvučnije kao što su Baja 500 i Baja 1000 u dalekoj Kaliforniji, odnosno, njemačko Cross Country prvenstvo "GCC".

Obzirom da inženjerima nije bila namjera stvoriti cestovni motocikl,

Spremnik goriva zapremine 13 l napravljen je od polietilenske plastike i smješten unutar okvira, kako bi bio zaštićen od vanjskih oštećenja





HP2 je prvi BMW-ov proizvod novije generacije koji se sprijeda oslanja na konvencionalno upside-down ogibljenje umjesto na neobičnu Telelever konstrukciju. Vilica je proizvod tvrtke Marzocchi, čiji su promjera 45 mm, a u skladu sa terenskom orijentacijom vrijednost hoda je 270 mm



Ispušni sustav je kraći i za 2 kg lakši od onog koji se ugrađuje na cestovni maks enduro

nego ekstremni motocikl naglašeno terenskog usmjerenja, njemački stručnjaci jamče da se HP2 odlikuje većinom potpuno novo razvijenih dijelova, dok se samo kod manjeg broja elemenata radi o modifikaciji već postojećih.

Krenemo li od poznatih stvari, kao najdominantniji detalj uočavamo samu osnovu motocikla, odnosno masivni dvocilindrični agregat najnovije generacije, kakav se ugrađuje i na model R 1200 GS. Kako smo ovaj motor detaljno obradili u jednom od prethodnih izdanja Moto Pulsa, prilikom testiranja maks endura cestovne orijentacije nećemo se previše obazirati na već poznate činjenice, nego na nekonvencionalna rješenja koja karakteriziraju njegovu terensku inačicu.

### Tehnički dragulj u dva cilindra

HP2 je tako osiromašen za balansnu osovinu, redizajnirana mu je mapa ubrizgavanja, a ugrađen je i novi ispušni sustav veće protočnosti. Navedene izmjene zaslužne su i za nove

vrijednosti ukupne snage, obzirom da poznati bokser zapremine 1.170 ccm u svom off-road izdanju oslobađa 105 KS (5 KS više od GS-a) pri 7.000 okr/min i okretni moment od 11,72 kgm pri 5.500 okr/min.

Osim boljih performansi motor se odlikuje i agresivnijim primanjem komande gasa, kao i uvijek dostupnim okretnim momentom, koji je prisutan već od najnižih režima rada.

Pogledamo li cilindre, vidjet ćemo da su poklopci cilindara izrađeni od magnezija, a upečatljivo djeluju i plastični štitnici, koji osim cilindara čuvaju od vanjskih oštećenja i samo







U terenskoj vožnji široki cilindri bokser agregata zahtijevaju posebnu tehniku vožnje

kućište sustava za ubrizgavanje. U svrhu zaštite agregata postavljena je i aluminijska zaštitna ploča ispod agregata (kartera). Osim što se odlikuje novom izvedbom, ispušni sustav tipa 2 u 1 karakterizira i relativno široki, ali (prilično) dosta kratki prigušni top. Radi smanjenja ukupne težine i ispušni sustav je olakšan za 2 kg u odnosu na isti sa GS-a.

Okvir je izveden kao košara od čeličnih cijevi, a da je riječ o profesionalnom elementu velike čvrstoće govori i podatak da su prilikom izrade korištena iskustva sa natjecateljskog modela R 900 R, koji je BMW prije

nekoliko godina projektirao za jednu od najzahtjevnijih svjetskih utrka, re-li Pariz-Dakar.

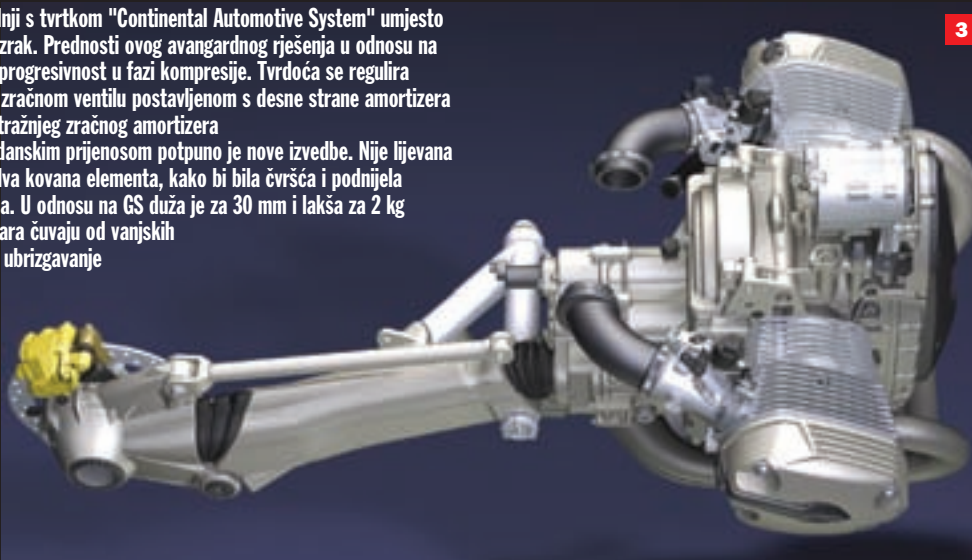
Interesantno djeluje i prednji kraj motocikla, koji umjesto tradicionalnog BMW-ovog prednjeg Telelever ovjesa na HP2 sprijeda po prvi puta ugrađuje standardnu upside-down vilicu promjera 45 mm i ukupnog hoda 270 mm. Po riječima njemačkih stručnjaka, Telelever sustav u terenskoj primjeni kvalitetno funkcionira samo na manje zahtjevnim terenima, dok prilikom ekstremnije off-road upotrebe dolazi do preopterećenosti prednjeg trokutastog nosača.

Sukladno tome, Telelever je zamijenjen primjerenijim elementom, u ovom slučaju Marzocchijevom okrenutom vilicom, koja je još dodatno pojačana vanjskim slojem od titanitrida.

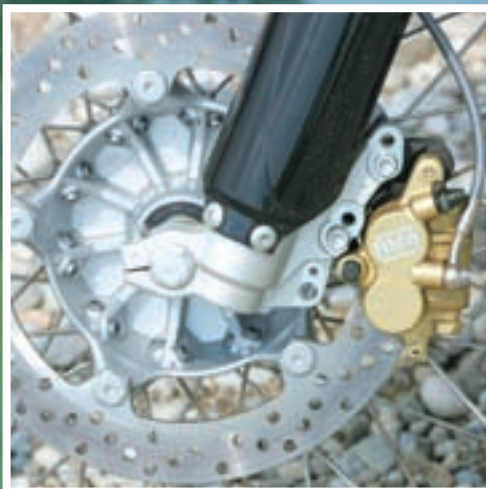
Straga je i dalje zadržan Paralever sustav ogibljenja, no i on se u odnosu na model GS odlikuje mnogobrojnim doradama. Kao prvo, vilica je produžena za 30 mm, a radi veće čvrstoće i boljeg rasporeda težina nije više lijevana iz jednog komada, nego je izvedena iz dva kovana dijela, koji su vareni. Vilica je osim toga lakša za 2 kg, što znači da sada teži 2,3 kg.

Ipak, od svih navedenih elemenata najzanimljivije rješenje je stražnji sustav ogibljenja, odnosno centralni monoamortizer, koji u svom radu koristi stlačeni zrak. Ideja tog "zračnog" amortizera možda i nije novost na tržištu, ali do sada nikome nije uspjelo pouzdano primijeniti tu tehnologiju i u serijskoj proizvodnji. BMW je u suradnji s tvrtkom "Continental Automotive System" razvio ovaj sustav do zavidnog nivoa, a najveće prednosti ovog avangardnog rješenja u odnosu na klasični amortizer su manja težina i progresivnost u fazi kompresije. U stvari, prema riječima

- (1) Zračni amortizer razvijen u suradnji s tvrtkom "Continental Automotive System" umjesto opruge u svom radu koristi stlačeni zrak. Prednosti ovog avangardnog rješenja u odnosu na klasični amortizer su manja težina i progresivnost u fazi kompresije. Tvrdoća se regulira pumpanjem ili ispuštanjem zraka na zračnom ventilu postavljenom s desne strane amortizera
- (2) Libela za podešavanje tvrdoće stražnjeg zračnog amortizera
- (3) Stražnja jednostruka vilica s kardanskim prijenosom potpuno je nove izvedbe. Nije lijevana iz jednog dijela, nego je spajana od dva kovana elementa, kako bi bila čvršća i podnijela napore koje donosi terenska primjena. U odnosu na GS duža je za 30 mm i lakša za 2 kg
- (4) Plastični štitičnici, koji osim cilindara čuvaju od vanjskih oštećenja i samo kućište sustava za ubrizgavanje







Nosač prednjeg svijetla ujedno služi i kao rukohvat za podizanje motocikla

Srijeda se ugrađuje samo jedan fiksni disk promjera 305 mm, na koji djeluju Brembo plivajuća četverklipna kočiona klijesta. ABS ne spada u osnovnu opremu, ali ga je moguće naručiti

Na stražnjoj kočnici moguće je podešavati visinu nožnog oslonca u dvije razine, što ovisi o tome da li se HP2 vozi u civilnoj obući ili u natjecateljskim motocross cizmama





Instrumenti su bez pokazivača okretaja motora



Ekstremna namjena zahtjeva obuću terenskog profila, kao i standardizirane off-road žičane kotače u dimenzijama 1,85 x 21 sprijeda i 2,50 x 17 straga. Zahvaljujući specijalnom razmještaju žica kotača, koji su postavljeni na rubove, a ne u sredini obruča, na HP2 je moguće ugraditi gume bez zračnica

BMW-ovih stručnjaka, što se amortizer više sabija, potrebna je veća snaga za njegovo daljnje sabijanje.

U skladu s off-road orijentacijom, predstavljeni Golijat se i sprijeda i straga oslanja na žičane kotače, sprijeda dimenzija 21", a straga 17", na koje se ugrađuju gume izrazito terenskog profila, Metzeler Karoo, u dimenzijama 90/90-21 i 140/80-17. Inače, za razliku od klasičnih motocross i enduro proizvoda manje zapremine, HP2 koristi sličnu tehnolo-

giju kao i model GS ili Aprilija Capo Nord, kod kojih su žice kotača postavljene na rubove, a ne u centar obruča, kako bi se motocikl mogao opremiti gumama bez unutarnje zračnice. Osim što ovakva izvedba ubrzava izmjenu guma, ona uvelike olakšava i "krpanje" oštećenih guma, pogotovo ako se nadete daleko od civilizacije, jer "za prvu ruku" vam je dovoljna samo zaštitna pjena koja se jednostavno "ušprica" u gumu kroz ventil za zrak.

Terenske standarde u potpunosti zadovoljavaju i kompletne vanjske oplaste izrađene od tzv. "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja. Plastike su mat boje, s izuzetkom gornje strane spremnika goriva i unutarnje strane blatobrana, kako bi bile što otpornije na ogrebotine. Čak se i pokazivači smjera vrlo jednostavno mogu demontirati, kako bi se izbjeglo njihovo uništavanje na terenu.

Interesantno je izveden i kompletan prednji kraj motocikla, na kojem

se ističu klasično okruglo svjetlo, masivni prednji blatobran i nosač prednjeg svjetla koji ujedno služi i kao ručkohvat za podizanje motocikla nakon pada. U stilu pravog hard endura izvedeni su i instrumenti motocikla koji podsjećaju na one s GS-a. Doduše, ne posjeduju obrtomjer, ali su zato opremljeni multifunkcionalnim displejom.

Od vanjskih oštećenja prilikom terenske upotrebe osiguran je i spremnik goriva, koji se nalazi unutar okvi-

Čvrsti okvir od čeličnih cijevi izveden je iz natjecateljskog modela R 900 R, koji je razvijen za prestižni reli Pariz-Dakar





**NRG 50 POWER**Cijena:  
17.660 kn**RUNNER 50**Cijena:  
18.550 kn**VESPA LX 50**Cijena:  
16.884 kn**ZIP 50 4T**Cijena:  
8.750 kn**BEVERLY 250**Cijena:  
33.074 kn**Scooter center Zagreb,**

Baštijanova 48, 10000 Zagreb, tel: 01/3668 430

Kreditiranje do 36 rate na

Do 84 rate na **X Raiffeisen BANK**

Masivni boxer agregat zapremine 1.170 ccm preuzet je s modela R 1200 GS, kojem je u svrhu povećanja snage i bolje iskoristivosti na terenu redizajnirana mapa ubrizgavanja, uskraćena balansna osovina i ugrađen ispušni sustav bolje protočnosti. Krajnji rezultat je 105 KS, s kojima HP2 ujedno preuzima i titulu trenutačno najsnažnijeg motocikla svoje klase na tržištu

ra, no zbog specifičnog položaja mu je osigurano jedva 13 l ukupne zapremine, što znači da se HP2 u svom serijskom izdanju baš i ne može pohvaliti nekom pretjeranom autonomijom. Ovo još jednom potvrđuje da su prilikom projektiranja ovog modela sportske ambicije i sigurnost bile daleko ispred turističkih.

**Udobnost nije ograničena**

S druge strane, iako HP2 na prvi pogled djeluje brutalno i surovo, u pogledu smještaja vozača na cesti teško da mu možemo naći neku ozbiljniju zamjerku. Naime, motocikl je ergonomski dizajniran u maniri pravog tourera, tako da vozač ni nakon višesatne vožnje ne osjeća gotovo nikakav zamor. Ovome uvelike doprinosi usko, ali dobro podstavljeno i udobno sjedalo, kao i široki upravljač postavljen na dobro odmjerenju udaljenosti. Tu je još i dobro profiliran spremnik goriva, koji je također usko konstruiran, kako bi se olakšalo kretanje vozača po uzdužnoj osi, s time da su koljena udobno smještena u za to predviđenim udubinama. Istina, visina sjeda-

la od 920 mm i dosta visoko postavljen upravljač više će pogodovati višim vozačima, iako će se i oni nižeg rasta udobno smjestiti nakon što uz pomoć planinarske tehnike svladaju početne poteškoće s nezgrapnim dimenzijama motocikla. Prema tome, želite li voziti ovog diva, prvenstveno morate parirati na fleksibilnosti donjih ekstremiteta, kako biste bez nekih većih problema mogli dizati noge poput profesionalnih baletana.

Prvo i najosnovnije što svaki vozač mora napraviti prije nego što sa BMW-om HP2 krene u osvajanje horizonta, jest podesiti zračni amortizer prema svojoj težini. Za taj zahvat vam u ovom slučaju nije potreban odvijač, nego obična pumpa za zrak, koja se priključuje na ventil smješten s desne strane amortizera. Kako biste što lakše pronašli idealan položaj, na okvir motocikla je ugrađena i libela, ili narodski "vaservaga", koja bi trebala stajati u središnjem položaju kad vozač sjedi na motociklu. Ako ne, ne preostaje vam ništa drugo nego stisnuti pumpu i ubaciti malo svježeg zraka u amortizer, kako biste ga malo



U rukama iskusnog vozača HP 2 će savladati i najteže zadatke, no s njim ipak nećete ostvariti neki zapaženiji rezultat na PH u enduru





I profesionalcu kakav je Viktor Bolšec trebalo je dosta snage kako bi HP2 održao na željenoj putanji

otvrdnuli ili, ako spadate među one slabije uhranjene, ispustiti zrak i time omekšati zračni ovjes. U svakom slučaju, nakon što se ogibljenje podesi prema individualnim karakteristikama, vozač bi se barem jednom nogom trebao oslanjati na podlogu. S obzirom na to da naši test vozači spadaju među višu i nešto težu populaciju od profesionalnih natjecatelja, a HP2 je ujedno bio i prvi motocikl koji im je prilikom stajanja na mjestu omogućio pogled iz ptičje perspektive.

### Na cesti stabilan i okretno

Da, kad ga podesite prema sebi, ovaj bavarski terenac zaista utjeruje strah u kosti svojom visinom. Ništa manje respektabilno ne djeluju ni impozantne dimenzije motocikla, no to su samo elementi prvobitnog zastravanja, jer kad se motocikl nađe u pokretu, stvari se bitno mijenjaju, naravno, na bolje.

Istina, međuosovinski razmak od 1.610 mm i kut vilice otvoreni poput onih na nekim custom modelima zahtijevaju određeno privikavanje, ali kad jednom savladate tehniku, upravljanje ovim "divom" postaje jednostavno poput vožnje bicikla. Ovome uvelike doprinosi i težina HP 2 od svega 175 kg bez tekućina, kao i boxer konstrukcija agregata, koja osigurava nisko težište motocikla uz odličan balans. U svakom slučaju, motocikl je u vožnji uvijek siguran, ne širi putanju i odlično upija sve neravnine na cesti. Isto tako, bez obzira na ogromne dimenzije, HP 2 je i u zavojima izrazito brz i lagan. Vrlo brzo silazi u nagib i vrlo precizno održava zadanu putanju, tako da je osjećaj stabilnosti upravo nevjerojatan. U

kratkim zavojima začuđuju njegova preciznost i okretnost, dok je na brzim dionicama čvrst poput stijene.

Naravno, zbog guma terenskog desena ne valja pretjerivati na asfaltnoj podlozi, jer serijske gume dosta brzo dolaze do svog limita, a njihova se hvatljivost ne može uspoređivati s proizvodima namijenjenim isključivo cesti. Zbog spomenutih guma i sâm proizvođač oznakom na upravljaču daje do znanja da nije uputno prekoračivati brzine od 160 km/h iako prema mjerenjima tvornice

HP2 može pogurati i do maksimalne brzine od preko 200 km/h.

Zato, odlučite li ovaj model većinom koristiti u urbanim sredinama, najbolje je posjetiti ovlaštenog koncesionara i HP 2 naručiti u supermoto verziji, koja je skuplja, ali zato s popisa dodatne opreme nudi kotače od 17", niskoprofilnu cestovnu obuću i snažniji kočioni sustav s dvostrukim diskovima i kapacitetnijim kočionim klijestima sprijeda. Na žalost, bez obzira za koju se verziju odlučili, užitak u čarima vožnje ovog masiv-

nog terenca namijenjen je isključivo vozačima, jer za suvozača ne postoje niti oslonci za noge, ni stražnji rukohvati, a kamoli udoban smještaj ili profilirano sjedalo. Zbog te činjenice HP2 možemo proglasiti i prvim njemačkim jednosjedom koji se može nabaviti u serijskoj proizvodnji.

U vožnji do punog izražaja dolazi i pojačani motor, koji energično i linearno razvija snagu već od najnižih okretaja, tako da za dinamiku kretanja nije potrebna pretjerana upotreba mjenjačke kutije. Ipak, usporedimo

Zbog nedostatka oslonaca za noge suvozača HP 2 možemo proglasiti i prvim serijskim BMW-ovim jednosjedom





Zahvaljujući velikoj visini i masivnom okretnom momentu HP 2 bez problema gaži sve pred sobom, a niži oštri usponi mu ne predstavljaju zapreke



li terensku verziju s GS-om, primijetiti ćemo snažniju progresiju razvijanja snage i bolji odaziv na komandu gasa, što je posljedica nove podešenosti agregata. Za razliku od dosadašnjih BMW-ovih proizvoda, motor HP 2 bez problema podnosi i više okretaja, prilikom čega se zvuk iz ispušnog sustava u potpunosti mijenja i postaje agresivan i rezak kao na jednocilindričnim natjecateljskim modelima četverotaktno tehnologije. Interesantno je i to da ni vibracije motora nisu pretjerano izražene, osim u mirovanju, iako je iz agregata odstranjena balansna osovina.

**Na terenu težak i zahtjevan**

Koliko je lagan na cesti, toliko je težak na terenu. Ustvari, ovaj hard enduro nije namijenjen pretendenti- ma za pehar na PH, već za pustolove izvan asfalta. To je jasno svakome tko siđe s asfalta. Pri naginjanju uzalud pokušavamo staviti nogu naprijed - ne ide. Zašto? Cilindri su toliko izbočeni, da jednostavno možete zaboraviti klasični stil vožnje terenskih motocikala, kada nogu ispružite put osovine prednjeg kotača. I velika tež-

ina zahtijeva posebnu tehniku "lomljenja" u zavoj.

No snaga je zaprepašujuća. Jednostavno, ona nam je nespojiva s namjenom motocikla. Nitko može u cijelosti prihvatiti 105 KS na travnatu ili prašnjavu podlogu. Kad jednom krene u power slide, teško ga je zadržati. Manje iskusni vozači bolje da ne pretjeruju, jer bi se brzo mogli naći s bradom dolje. Zahvaljujući kamionskom okretnom momentu uvijek se može voziti brzinu i dvije više.

Začudo, ni ovjes nije primjereno zahtjevnijoj terenskoj vožnji. Iako je prednja vilica odlična, nju ne prati stražnji amortizer. Ima prebrzi povrat,

pa stražnji kraj stalno skakuće. Probali smo ga regulirati u svim smjerovima, pumpati, ispuštati, ali ništa. Klasična je kla-

sika. Kočnice su dosta jake i imaju dobru mogućnost doziranja.

Okruženje HP2 su dugi makadamski pravci, na kojima dolaze do izražaja stabilnost i snaga na većim brzinama. Tu je sigurno kralj. Na tom terenu ga jedino može prijeći KTM-ov SuperEnduro, ali to ćemo još vidjeti. HP2 može proći sve prepreke koje mu postavimo. Grip Metzelerovih guma na pijesku i makadamu je dobar, iako se to na prvi pogled ne bi reklo. Ipak su one konstruirane i za vožnju po asfaltu.

I na kraju rezimiramo kako je BMW još jednom uspio zainteresirati tržište, ali ovaj puta upečatljivim konceptom velikog terenca hard orijentacije, koji će definitivno postaviti nova mjerila u svojoj klasi. Kolika je njegova opravdanost i koliko obični smrtnici mogu iskoristiti njegove potencijale, pokazat će vrijeme, no riječ je o motociklu velikih mogućnosti, što su već pokazala premijerna testiranja na nekim od značajnijih off-road natjecanja.

Na žalost, tradicija u kombinaciji s modernom tehnologijom i dojmom ekskluzivnosti nikada nije bila dostupna po nekoj prihvatljivoj cijeni, tako da će i HP2 biti nedostižna igračka većini prosječnih motociklista, a njegovo posjedovanje stvar prestiža onih imućnijih. No, volite li izazove i gledate li na vožnju kroz pustinju kao drugi na šetnju kroz park, tada ne sumnjamo da ćete poželjati posjedovati HP2 i učiniti sve kako bi se domogli 149.687 kn, koliko ovaj beskompromisni avanturist košta na domaćem tržištu. ■



**TEHNIČKI PODACI**

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 101 x 73 mm
<b>Obujam:</b> 1.170 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,0 :1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zrak-ulje
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> električno ubrizgavanje s leptirastim tijelima ø 47 mm
<b>Spojka:</b> suha s jednom spojkom
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> Marzocchi upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 270 mm; straga BMW Paralever sustav sa zračnim monoamortizerom, hod 270 mm
<b>Gume:</b> prednja 90/90-21, stražnja 140/80-17
<b>Kočnice:</b> naprijed jednostruki disk ø 305 mm i kočiona čeljust sa 4 klipića, straga disk od 265 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.350, širina 880, visina sjedala 920, osovinski razmak 1.610, težina 196,5 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 105 ks (77 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 11,72 kgm (115 Nm) pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 13 l.

- + **ekskluzivnost, okretni moment, snaga**
- **cijena, dimenzije, težina, stražnji amortizer**

U opciji se mogu naručiti supermoto kotači za ljubitelje vožnje po asfaltu



**IZMJERENI PODACI**

**Maksimalna brzina:** 217,5 km/h

**Težina s tekućinama:**

188,6 kg (sprijeda 90,8 kg, straga 97,8 kg)

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okr. moment (kgm-okr)
Na kotaču	92,39-7.250	9,42-4.500
Na radilici	104,56-7.250	10,66-4.500

**UBRZANJE**

Pređeni metri	Vrijeme (sec)	Brzina (km/h)
100	5,41	124,8
200	7,95	155,3
300	10,13	173,2
400	11,95	185,5

**POGLED NA KONKURENCIJU**

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Težina (kg)
BMW HP2	1.170	2	92,41-9.250	9,42-4.500	217,5	11,95	196,5
BMW R 1200 GS	1.170	2	88,26-7.750	10,06-5.500	213,6	12,20	226,0
R 1200 GS Adventure	1.170	2	90,34-7.000	10,27-5.750	201,8	12,37	239,8
KTM 990 Adventure	999	2	94,10-8.250	8,95-6.250	212,2	11,91	207,8
Suzuki V-Strom 1000	996	2	92,75-7.750	9,36-6.250	208,0	12,27	225,2