

Supermoto teške kategorije

Sve popularniji trend transformacije hard endura u supermoto, prikladniji za svakodnevnu primjenu i zabavniji na asfaltnim prometnicama, nije zaobišao niti BMW-ov maxi terenac ekstremno sportske orijentacije, HP2. Zahvaljujući snažnijem kočionom sustavu, manjim kotačima i gumama cestovnog dizajna motocikl oduševljava i u svakodnevnoj primjeni. Brz je i precizan u zavoju, stabilan i čvrst na brzim dionicama, zavidnih performansi, a ni ergonomiji se nema što prigovoriti. Ipak, namjena mu je upitna, izuzmemo li osobni "gušt" i osjećaj prestiža, a problematična je i cijena, koja je pretjerana

PIŠE: BORIS METIKOŠ FOTO: MARKO GUZINA

München: Dok su se do prije samo nekoliko godina BMW-ovi motocikli svrstavali isključivo u grupaciju pouzdanih i provjerenih vozila projektiranih i dizajniranih prema načelu tradicionalno hladne njemačke funkcionalnosti i racionalnosti, najnoviji uradci iz bavarske tvornice mijenjaju provjerenu rutinu i uz dosadašnje kvalitete nude i sasvim nove osobine. Nova generacija serije "K" tako fascinira svojim performansama, a ni dizajn im više nije toliko "uštogljen" kao što je to bio slučaj s većinom njihovih prethodnika. Ustvari, možemo reći da je i kod ovih njemačkih motocikala sve prisutnija modernizacija i to u svim smjerovima, kako u pogledu performansi tako i u pogledu dizajna i tehničkih ostvarenja. Ne smijemo zaboraviti niti najnoviji BMW-ov HP2, maxi enduro velikih dimenzija, koji svojim impozantnim dimenzijama na neobičan način spaja boxer koncepciju agregata i ekstremno sportsku orijentaciju ciklistike. Taj motocikl izaziva erupciju emocija koje do sada nikako nismo mogli povezati s proizvodima ovog proizvođača. Ovdje prvenstveno mislimo na specifičan osjećaj jedinstvenosti koji nudi vrhunsku zabavu i svakako dobar provod.





C I J E N A
165-800 Km



Za razliku od ostalih boxer motora, pogonski agregat HP2 voli visoke okretaje i spremno nastavlja tamo gdje drugi posustaju

"Div" koji osvaja

Svojim nestašnim karakterom i zavidnim terenskim sposobnostima HP2, kojeg smo testirali u jednom od prethodnih izdanja Moto Pulsa, svojom je pojavom oduševio cijeli naš test tim dok je boravio u prostorima naše redakcije, a svi su se složili da je taj motocikl «velik, jak, zabavan i upečatljiv».

S druge strane, zbog naglašeno terenske orijentacije motocikl je bio opremljen gumama izrazitog off-road dezena i kotačima off-road dimenzija, koji su svoju funkcionalnost u potpunosti opravdali na terenu, ali su se zato pokazali kao ograničavajući faktor prilikom upotrebe na cesti. Naime, terenske gume s naglašenim "čepovima" na asfaltnoj podlozi osiguravaju puno manju hvatljivost, što se onda reflektira kroz lošije vozne osobine i smanjeni osjećaj sigurnosti u vožnji. Tu je još i veliki prednji kotač promjera 21", kao i kompletna konstrukcija motocikla projektirana za upotrebu na terenu, zbog kojih je i težište motocikla dodatno podignuto, a to također ima utjecaja na vozne osobine na normalnim prometnicama.

Istina, BMW-ovim inženjerima nije bila namjera stvoriti cestovni motocikl, već ekstremni moto-

cikl naglašeno terenske orijentacije koji bi trebao osvojiti tržište svojom originalnošću, ekskluzivnošću, terenskim sposobnostima i činjenicom da se radi o ograničenoj seriji motocikala visoke cijene.

Nakon što smo ga podvrgli detaljnom testiranju možemo sa sigurnošću tvrditi da je HP2 gotovo u potpunosti ostvario želje svojih konstruktora. Surovog je i impozantnog dizajna, pokreće ga masivni boxer agregat zavidnih performansi, no, za neku zahtjevniju terensku primjenu ipak je ograničen svojom velikom težinom i masivnim dimenzijama, iako se odlikuje zavidnim stupnjem off-road pokretljivosti. Dodamo li tome još i visoku cijenu i činjenicu da će ovakvog "monstruma" najvjerojatnije udomiti samo mali broj financijski dobro "potkoženih" avanturista, jasno je da ovaj model neće imati baš pretjerano širok krug kupaca. No, kako bi još dodatno proširio krug potencijalnih korisnika, BMW je u opciji ponudio i "trendy" supermoto kit koji ovog "macho" Bavarca iz kontroverznog enduro motocikla ograničene primjene trenutno pretvara u jako zanimljiv supermoto projekt teške kategorije i zavidnih performansi.

Obzirom da nam je i hard enduro verzija pružila pregršt zabave, nezaboravne trenutke u vožnji i jednu sasvim novu dimenziju poimanja BMW-ovih boxera, nismo mogli odoljeti "crvu" znatizelje i ne probati i supermoto varijantu, koja nam se učinila puno primjenjivijom od one terenske.

Kako kod našeg domaćeg zastupnika nije bilo upita za transformaciju endura u supermoto, jedino rješenje je bilo krenuti put Münchena, sjedišta bavarskog proizvođača, kako bismo se upoznali s tvorničkim test motociklom. Ovdje moramo zahvaliti i našim kolegama iz "Reise Motorrada", koji su nam dogovorili ekskluzivan test ovog motocikla. Naime, iako su se određeni talijanski novinari već susreli sa modelom HP2 supermoto, koji je kod talijanskog zastupnika bio prerađen komponentama iz kita, mi se možemo pohvaliti činjenicom da je naš motocikl bio prvi serijski supermoto složen u samoj tvornici i to ekskluzivno za potrebe našeg testiranja.

No, kako ovdje nije riječ o našem egu, nego o motociklu, najbolje je da se vratimo našem testu i njegovom protagonistu.



Zahvaljujući supermoto kitu motocikl je u vožnji daleko reaktivniji, zabavniji i upravljiviji nego osnovni model terenske orijentacije, ali i nešto osjetljiviji na neravnine i povratne udarce

Terenac u cestovnom izdanju

Kao što smo već utvrdili za njegovu terensku inačicu, spomenimo da i BMW HP2 Supermoto ima zadatak privući motocikliste željne nečeg novog i uzbudljivog, odnosno, one koji žele biti posebni i drugačiji u ovom već ustaljenom svijetu motocikala. Sukladno tome i izgled prvog BMW-ovog supermota je vrlo neobičan i unikatan. Interesantno je izveden kompletan prednji kraj motocikla na kojem se ističu klasično okruglo svjetlo, masivni prednji blatobran i nosač prednjeg svjetla koji ujedno služi i kao rukohvat za podizanje motocikla. Obrascu suvremenog terenskog dizajna u potpunosti prate i kompletne vanjske oplata od "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja, kao i spremnik goriva zapremine svega 13 l, koji je skriven unutar okvira, također, zbog otpornosti na vanjska oštećenja. Sjedalo se lagano penje na spremnik goriva i izvedeno je u dva tona, čelični okvir od cjevastih profila dodatno je istaknut upečatljivom plavom bojom, a razinu adrenalina podiže i visoko postavljene ispušne top masivne izvedbe s dvostrukim otvorima za izlaz ispušnih plinova. Instrumenti su lagani i pregledni, ali ne i previše bogati, obzirom da ne posjeduju pokazivač okretaja motora. Sve u svemu, motocikl već na prvi pogled djeluje

vrlo moderno i agresivno, ali i moćno, zahvaljujući svojim dimenzijama i masivnom boxer agregatu.

Novi HP2 Supermoto je izvedenica modela HP2, i to u pravom smislu supermoto prerade, što znači da je baza hard terenac s klasičnim poimanjem supermota. Tu prvenstveno mislimo na drugačije kotače, gume drugačijeg profila i snažnije kočnice. Sve ono što smo napisali o tehnicu u broju 68 vrijedi i ovdje, jer ova dva motocikla su - izuzmemo li donji postroj - slični kao jaje jajetu. Ipak, za one koji su preskočili prethodni test ponoviti ćemo neke osnovne i najvažnije stvari.

Boxer ekstremnog usmjerenja

Pogonski agregat modela HP2 izveden je iz motora koji se ugrađuje na model R 1200 GS. Znači, riječ je o masivnom dvocilindričnom motoru najnovije generacije, kojem je u ovoj hard enduro i supermoto varijanti odstranjena kontrapalansna osovina. Redizajnirana je mapa paljenja, a ugrađen je i novi ispušni sustav tipa 2 u 1, koji se odlikuje kratkim topom i 2 kg manjom težinom u odnosu na isti sa GS-a. Navedene izmjene zaslužne su i za nove vrijednosti ukupne snage i okretnog momenta, obzirom da u svojoj hard izvedbi doradeni boxer razvija imponantnih 105

KS (5 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 odgovorom na komandu gasa, kao i produženim radnim područjem.

Kako bi se što bolje nosio s težinom i cijelom motociklu osigurao što veću krutost, okvir je izveden kao košara od čeličnih cijevi. Ipak, da nije riječ o klasičnom elementu koji se ugrađuje i na ostale serijske modele govori nam podatak da su prilikom izrade opisanog okvira korištena iskustva i rješenja s nekadašnjeg natjecateljskog modela, R 900 R, projektiranog za poznatu off-road utrku Pariz-Dakar.

No, suštinske promjene između terenske i civilne verzije HP 2 ipak se najviše očituju u kotačima i nešto redizajniranoj geometriji, koja se javlja kao neizbježna posljedica prilika preinaka ovakvog tipa. Standardni prednji kotač naglašeno terenske orijentacije od 21 cola zamijenjen je tako onim od 17 širine 3,5 cola, na koji je montirana niskoprofilna guma dimenzija 120/70-17 kakva se ugrađuje i na motocikle sportske orijentacije. Na stražnjem je kraju zadržan kotač od 17 cola, ali sada širine 4,25, na koji se također ugrađuje niskoprofilna guma cestovnog desena i dimenzija 150/70-17. Inače, u duhu pravog supermota i



Iako velikih dimenzija, bavarski "mega" supermoto u zavoje silazi izuzetno brzo i precizno prati zadanu putanju, a zahvaljujući niskoprofilnim gumama bez problema ostvaruje i zavidne nagibe



HP2 Supermoto se oslanja na žičane kotače, ali na one kod kojih su žice kotača postavljene na rubove, a ne u centar obruča, kako bi se motocikl mogao opremiti gumama bez unutarnje zračnice.

Još jedan detalj usko vezan uz kotače je i mnogo snažniji prednji disk promjera 320 mm, na hard enduru 305 mm, na koji djeluju ista kočiona klijesta sa 4 klipača. Ova je intervencija na supermoto modelu bila neophodna zbog izraženije cestovne vožnje, nešto opterećenijeg prednjeg kraja i guma s daleko većim gripom. S druge strane, na stražnjem je kraju zadržano identično rješenje diska od 265 mm s pripadajućim klijestima.

Ovjes je ostao isti kao i na terenskoj inačici. To znači da se motocikl sprijeda i dalje oslanja na upside-down vilicu promjera 45 mm i ukupnog hoda 270 mm, dok se straga ugrađuje futuristički koncipiran "zračni" monoamortizer hoda 270 mm, koji se u odnosu na klasični amortizer odlikuje smanjenom težinom i boljom progresijom u fazi kompresije, a razvijen je u suradnji sa tvrtkom "Continental Automotive System". Nepromijenjena ostaje i stražnja jednostruka vilica tipa Paralever, koja je u odnosu na standardni GS produžena, lakša i puno čvršća.

I to bi bilo sve što je vidljivo. Ono što se ne vidi je gotovo jednako važno za cijeli ustroj motocikla kao i ono vidljivo. Ovdje prvenstveno mislimo na smanjeni kut prednje vilice, novu vrijednost predtraga, kao i smanjenu vrijednost međuosovinskog razmaka, koji su, iako tvornica ne deklarira taj podatak, posljedica ugradnje prednjeg kotača manjih dimenzija. Zahvaljujući ovim izmjenama motocikl je u vožnji daleko reaktivniji, zabavniji i upravljiviji nego li njegova hard enduro inačica, ali i nešto osjetljiviji na neravnine i povratne udarce.

Stabilniji i zabavniji na cesti

S opisanim izmjenama modificiran je i položaj vozača na motociklu. Zahvaljujući ugradnji prednjeg kotača manjih dimenzija niži je i cijeli prednji kraj motocikla, pa je i vozač malo više oslonjen na ruke, ali to je još uvijek zanemarivo obzirom na izuzetno visoki i široki upravljač koji znatno olakšava bilo kakvo manevriranje. Sve u svemu, i dalje je to pravi enduro, odnosno, vrlo siguran i pregledan supermoto položaj.

Motocikl smo preuzeli u redakciji njemačkog časopisa "Reise Motorrad" u samom centru Münchena. Kao i njegova terenska inačica, HP2 Supermoto ostavlja dojam pravog "macho" motocikla i vozaču ulijeva strahopoštovanje svojim dimenzijama i masivnim boxer agregatom, čiji cilindri vidljivo strše prema van. Naravno, ne smijemo zaboraviti niti njegov surovi i esencijalni dizajn, iako u supermoto izvedbi taj dojam djeluje mnogo civiliziranije i smirenije.

Obzirom da je i dalje riječ o istinskom hard enduru kojem je terenska obuća samo zamijenjena cestovnom, prvo što smo napravili bilo je podešavanje amortizacije cestovnoj primjeni. Kako bismo anulirali leljanje motocikla u vožnji zbog mekano podešenog ovjesa dugog hoda, prednju smo vilicu otvrdnuli u fazi kompresije, dok je kod stražnjeg amortizera za isti učinak bilo dovoljno samo "upumpati" dodatnu količinu zraka. Iako velik i impozantan, HP2 je u svom cestovnom izdanju ipak nekako više "friendly" raspoložen prema vozaču, obzirom da mu se zbog manjih kotača i sjedalo nalazi na manjoj udaljenosti od tla, što vidljivo olakšava penjanje na motocikl.

Vrlo kvalitetno je projektirana i kompletna ergonomija motocikla. Naime, iako je riječ o mode-



HP2 Supermoto je izvedenica iz hard enduro modela kojem je terenska obuća zamijenjena cestovnom

lu naglašeno sportskih ambicija kojem su vozne osobine i performanse bile važnije od smještaja vozača i njegove udobnosti, o ergonomiji vozača možemo reći samo da je izvedena na najvišoj razini, jer se ni nakon dugotrajnije vožnje ne osjeća gotovo nikakav zamor. Ovome uvelike pridonosi široki upravljač postavljen na dobro odmjerenoj udaljenosti, kao i usko, ali dobro postavljeno i nadasve udobno sjedalo. Tu je još i spremnik goriva male širine, koji vozaču ostavlja dovoljno prostora za rad nogama, ali i ostavlja dojam puno manjeg motocikla nego što HP2 uistinu jest.

Zahvaljujući niskom težištu boxer agregata, preglednom položaju vozača i velikom zakretnom kutu širokog upravljača manevriranje ovim bavarskim supermoto "divom", na mjestu ili na skućenom prostoru, jednostavno je poput vožnje skutera male zapremine. Opuštenoj vožnji u gradskom prometu pridonose još i mala težina od svega 178 kg bez tekućina, masivna vrijednost okretnog momenta, te linearna krivulja razvijanje snage, zbog čega za željenu dinamiku kretanja nije potrebna niti pretjerana upotreba mjenjačke kutije. U gradskoj primjeni nas je impresionirao i rad prednjeg kočionog sustava, iako je riječ o samo jednom kočionom elementu. Zastavljanje motocikla je u svakoj situaciji vrlo snažno i progresivno, kao i kod motocikala koji su opremljeni puno kapacitetnijim komponentama, a sila kočenja u potpunosti prati silu pritiska na poluzi kočnice. Isto tako, ni ovjes se prilikom agresivnijeg kočenja ne sabija pretjerano, tako da je motocikl u vožnji uvijek stabilan i ulijeva osjećaj velike sigurnosti. Manja ograničenja prilikom probijanja kroz svakodnevnu gužvu predstavljat će jedino široki cilindri boxer motora, zbog kojih ćete često imati osjećaj da vam za "čisti" prolaz između dvije kolone ipak nedostaje po par centimetara sa svake strane. No, iako u tome ima i neke istine, to je više subjektivni dojam koji se gubi s kilometrima provedenim u



Zahvaljujući gumama cestovnog profila motocikl je u vožnji puno stabilniji i sigurniji

sedlu jednog od motocikla ovakve koncepcije.

Spreman za maksimalne performanse

Pozitivne dojmove bavarski je maxi supermoto ostvario i izlaskom na brze magistralne ceste i autoceste. Dok je terenska inačica u ostvarivanju svojih maksimalnih performansi bila ograničena gumama off-road dezena, koje su vidljivo destabilizirale cijeli motocikl i zbog kojih je i sam proizvođač preporučivao ograničenje maksimalne brzine na 160 km/h, HP2 Supermoto je na brzim dionicama bio čvrst poput stijene. Zasluga je to transformacijskog kita koji ekstremnog terenca pretvara u punokrwni cestovni motocikl i time mu osigurava sve blagodati vozila boxer koncepcije kao što su nisko težište, dugačak međuosov-

vinski razmak i zavidan osjećaj stabilnosti. No, ono što nas se dojmilo još više od same stabilnosti na visokim brzinama su međuubrzanja i način razvijanja snage kojima se ovaj motocikl odlikuje. Tu prvenstveno mislimo na snažniju progresiju razvijanja snage i bolji odaziv na komandu gasa, što je posljedica nove podešenosti agregata. Isto tako, za razliku od dosadašnjih BMW-ovih proizvoda, motor HP2 se bez problema zavrti i u visoke okretaje, pri čemu dolazi i do promjene zvuka iz ispušnog sustava koji postaje puno agresivniji i puniji. Ustvari, tamo gdje ostali boxeri počinju posustajati motor HP2 se tek razigra i počinje pružati najbolje od sebe. Prema tome, ako ste s ovim motorom došli u područje okretaja gdje biste na drugim boxerima već debelo zašli u crveno polje, nemojte još mijenjati stupanj prijenosa, nego samo još jače zakrenite ručicu gasa i uvjerit ćete se da prava provala snage tek slijedi. Ništa manje upečatljiv nije niti podatak o maksimalnoj brzini od 228 km/h, koliko smo po serijskom brzinomjeru uspjeli postići na jednoj od dionica autoceste na kojima nema ograničenja.

Kao i kod svih ostalih supermoto predstavnika, bez obzira radi li se o mini, midi ili maxi koncepciji, ni HP2 se ne može pohvaliti nekom vjetrobranskom zaštitom. Dodamo li tome još i uspravan položaj vozača za održavanje visokih putnih brzina, ne preostaje nikakvo drugo rješenje nego stisnuti zube, muški stisnuti ručke upravljača, zaleći na spremnik goriva koliko je to moguće i upustiti se u borbu sa zračnim strujama. U suprotnom, ako niste spremni na spomenute kompromise, a i ne žuri vam se baš pretjerano, najbolje je otpustiti ručicu gasa i kompletnu vožnju svesti u granice ugone.

Okretan poput čigre

No, najveću zabavu i najupečatljivije performanse HP2 Supermoto ostvaruje na zavojitim dionicama i cestama promjenjive kvalitete. U tim uvjetima ova cestovna verzija demonstrira



U svakodnevnoj primjeni prednji kočioni sustav se ističe velikom snagom i kvalitetnim doziranjem, no, određenu slabost zato pokazuje kod forsirane upotrebe, pri kojoj bi mu više odgovarale snažnije komponente u potpunosti preuzete s nekog od cestovnih modela

sve prednosti supermoto filozofije. Naime, bez obzira na velike dimenzije, HP2 je u zavojima izrazito brz i lagan. Brzo silazi u zavoj i precizno prati zadanu putanju, a zahvaljujući niskoprofilnim gumama bez problema ostvaruje i zavidne nagibe, a pri tom je uvijek stabilan i čvrst. U kratkim zavojima začuđuje njegova preciznost i okretnost, dok je u uzastopnim zavojima ipak nešto tromiji zbog svojih masivnih dimenzija. Na lošim prometnicama od velike pomoći je i dugi hod ovjesa koji bez problema guta sve neravnine, iako je još uvijek dovoljno tvrd da ne narušava vozne osobine motocikla. Što se tiče stražnjeg zračnog amortizera koji u terenskoj primjeni nije ostvario željene rezultate, u cestovnoj vožnji funkcionira zaista besprijekorno.

Mogli bismo uputiti manju kritiku prednjeg kočionog sustava, koji je u uvjetima agresivne vožnje i učestalog korištenja ipak pokazao i određene znakove slabosti. Nije to ništa strašno, no prilikom forsiranog uzastopnog kočenja prednja kočnica vidljivo gubi na snazi, a i ručica kočnice sve više propada. Prema tome, iako je prednji kočioni sustav u potpunosti zadovoljio kod manje zahtjevnih situacija, za oštru vožnju bismo sprijeda ipak radije vidjeli pojačani sustav s dva diska i dvostrukim ključestima, te opletena kočiona crijeva.

Kao i terenska inačica, supermoto traži određene prilagodbe vozačeve tehnike obzirom na masivne cilindre koji "strše" u stranu i ograničavaju postavljanje noge daleko ispred motora u motocross stilu. No, ako ste poklonik te tehnike nemojte očajavati, jer dovoljno je samo spustiti nogu s nožnog oslonca i karakteristični osjećaj dodatnog oslonca i

HP2 Supermoto se oslanja na žičane kotače, kod kojih su žice kotača postavljene na rubove, a ne u centar obruča, kako bi se motocikl mogao opremiti gumama bez unutarnje zračnice.



HP2 Supermoto pruža najviše na zavojitim dionicama i cestama promjenjive kvalitete, kada u potpunosti demonstrira sve prednosti supermoto filozofije

povećane sigurnosti u zavoju neće izostati. S druge strane, HP2 Supermoto možete voziti i kao pravog rasnog sportaša s izbačenim koljenom. Znači, sve opcije su otvorene, a tehnika vožnje ovisi o individualnim željama samog vozača.

Sveukupno gledano, HP2 Supermoto je odličan motocikl u svojoj vrlo specifičnoj kategoriji supermoto "teškaša". Puno je upotrebljiviji u svakodnevnoj primjeni od off-road varijante, boljih je voznih osobina i stabilniji na brzim dionicama, a obzirom da je opremljen cestovnom obucom, nije više ograničen niti kod ostvarivanja maksimalnih performansi. Istina, zbog malog spremnika goriva i male autonomije kretanja nije baš previše funkcionalan, nema ni oslonce za noge suvozača, kao ni mogućnost ugradnje nosača za prtljagu. No zato je šarmantan, specifičan, unikatan i upečatljiv, ali i teško dostupan širokom krugu ljubitelja motocikala. Za 165.800 Kn (148.800 kn + 17.000 SM kit), koliko treba izdvojiti za ovaj maks supermoto bavarskog porijekla (bez guma), vjerojatno možete kupiti i dva puno funkcionalnija supermoto proizvoda. No ljubitelji rijetkih «zvjerk» će reći kako ni Ferrarijevi automobili nisu baš previše praktični ili funkcionalni u svakodnevnoj primjeni, pa ih ipak svatko želi imati u svojoj garaži. Jednostavno, neke stvari u životu ne bira pamet, nego srce, kao i činjenica da su one statusni simbol, odnosno pokazatelji prestiža. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, boxer, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 73 mm
Obujam: 1.170 ccm
Odnos kompresije: 11,0:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zrak-ulje
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 47 mm
Spojka: Suha s jednom spojkom
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: Marzocchi upside-down vilica promjera 45 mm, hoda 270 mm; straga BMW paralever sa zračnim monoamortizerom, hod 270 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/70-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i kočiona čeljust sa 4 klipca, straga disk 265 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.350, širina 880, osovinski razmak 1.610, težina 198,5 kg
Deklarirano: snaga - 105 ks (77 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 5.500
Spremnik goriva: 13 l
Max. brzina: cca. 230 km/h

+ ekskluzivnost, agilnost, položaj vozača, kut zakretanja upravljača, okretni moment

- cijena, oslonci za noge suvozača, dimenzije, težina