

usporedni test

Putni Supermoto

- Buell XB12X Ulysses
- KTM SMT 990
- Triumph Tiger 1050 ABS

Iako se međusobno uvelike razlikuju, kako dizajnom i uglađenošću, tako i koncepcijom pogonskih agregata, Buell Ulysses, KTM SMT 990 i Triumph Tiger imaju zajedničku misiju: pokazati svijetu da je u jednom motociklu moguće objediniti udobnost putnog endura, performanse sport-touringa i voznost supermota. Klasa putnih supermoto motocikala možda je tek nedavno stasala i još je nejaka po broju pripadnika svoje vrste, no testirani su motocikli, svaki na svoj način, već na ovom usporednom testu s lakoćom opravdali njezino postajanje



Uspjelo

Od kada je motocikala od onda traje i kontinuirani proces nastanka stalno novih klasa, no posljednjih se desetak godina taj trend toliko ubrzao da je egzaktno pozicioniranje pojedinog modela ponekad moguće tek nakon što se neka netom nastala i još neetablirana klasa podijeli na novu podklasu ili podvrstu. U svojoj želji da se što više približe specifičnim zahtjevima individualnog kupca proizvođači motocikala već odavno ne prezaju od međusobnog križanja pojedinih kategorija motocikala, čest i onih koje su međusobno jako srođne, da ne kažemo: rodbinski vezane. No, za razliku od francuske kraljevske obitelji, koju je neuvođenje novog genetskog

materijala stajalo glave, kod motocikala takvo uparivanje zapravo povećava biološku raznolikost ponuđenih modela, koji se onda u potrazi za svojim identitetom udružuju sa sličnim motociklima drugih proizvođača i tvore posebnu klasu.

Slično je i s modelima koje vam donosimo u ovom testu i u kojima su isprepleteni geni supermota, maksi, odnosno putnih endura i sport-touring motocikala. Uparivanjem tih naziva dolazimo do različitih kombinacija riječi kojima bismo mogli imenovati tu novonastalu klasu, no nekako nam se najprikladnijim čini nazvati ih putni supermoto ili supermoto-touring, ostavljajući tako naziv maksi-supermoto onoj dosta sličnoj, ali ipak manje uglađenoj i agresivnijoj

populaciji motocikla koju čine modeli SM 990, Hypermotard, HP2 Megamoto...

Iako se ovdje radi o jednoj potpuno novoj vrsti motocikala, koja je pravo da je nazivamo zasebnom kategorijom zapravo stekla tek sada, kada je na tržište stigao KTM SMT 990, genezu nastanka ove klase moguće je pratiti sve do početka devedesetih godina, kada je Yamaha predstavila model TDM 850 kao neobičan, ali svakako uspjeli spoj cestovne ciklistike s pogonskim agregatom, položajem sjedenja i dizajnom preuzetim s maksi-enduro motocikla. Zapravo, kada ga usporedimo s motociklima na ovom testu, tadašnjem i današnjem TDM-u nedostaje tek nešto agresivniji položaj vozača,



križanje vrsta

Što je cesta zavojitja, to se neobični Buell bolje snalazi, dok na otvorenim dionicama zbog svog slabijeg agregata pomalo zaostaje za Triumphom i KTM-om



kapacitetniji agregat i prednji kotač promjera 17 umjesto 18 colia.

TDM je možda bio i svojevrsna inspiracija Triumphovim inženjerima kada su prije nekoliko godina razvijali aktualni Tiger kao neočekivano veliki evolucijski skok u odnosu na istoimenog prethodnika, koji je sa svoje obje noge bio pripadnik maksi-enduro kategorije i to one još pretprije generacije takvih motocikala. Zato je KTM SMT 990 imao nešto postupniji razvojni put, koji se sasto-

Koncepcijom agregata ovi motocikli nemaju puno toga

zajedničkog. Triumpha pokreće redni trocilindraš, dok KTM i Buell samo naizgled povezuje korištenje V2 agregata. Dok se kod SMT-a radi o četiriventilskom agregatu s kutem između cilindara od 75° stupnjeva, Ulyssesa pokreće zrakom, uljem i prisilno ventilatorom hlađen dvocilindraš s kutem između cilindara od 45°, bregastom osovinom u bloku i dva ventila po cilindru

jao u tome da je prvo na osnovi maksi-enduro modela Adventure predstavljen maksi-supermoto SM 950, koji je kasnije postao SM 990, da bi onda kroz implementaciju bolje vjetrobranske zaštite i udobnijeg sjedala na njegovim osnovama konačno nastao SMT 990. Za razliku od Triumpha i KTM-a, američki Buell nije imao nikakvih iskustava ni sa maksi-enduro ni sa supermoto filozofijom, tako da je njihov Ulysses doista neobičan svat. Naime, on je nastao protezanjem nogu naked motocikla pokretanog agregatom preuzetim iz customa.

Različiti put nastanka ovih motocikala može se vrlo lako osjetiti i u samoj vožnji, a da bismo otkrili sve njihove čari, put nas je odnio skroz do krajnjeg istoka Hrvatske, odnosno u Vukovarsko-srijemsku županiju. Tim ravnicaškim krajem dominiraju uglavnom brze i ravne ceste s rijetko raspoređenim krivudavim dionicama, no s obzi-

rom na to koliko je asfalt klizav, možda je i bolje da nemaju više zavoja. S motocikloma poput ovih, koji su obdareni okretnim momentom, stražnja se guma vrtjela u prazno već i na ravnim dijelovima, tako da sve brojniji lokalni motoristi s kojima smo se mimoilazili u vožnji zaslužuju da im izrazimo svoje poštovanje i nadu da će sada, kada su ratni ozljici na stambenim i gospodarskim objektima sve manje vidljivi, doći i vrijeme za kvalitetnu obnovu cesta.

No, vratimo se mi našim motociklima i užicima koje nam oni mogu ponuditi. S obzirom na to da ovi motocikli pokušavaju kombinirati agilne vozne osobine maksi-supermota s udobnošću putnog endura, čini nam se logično da njihovu međusobnu usporedbu započnemo s položajem vozača, to više što tu nalazimo jedan od rijetkih zajedničkih nazivnika pod koji možemo svesti sva tri testirana



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS



modela. Dakle, za svakim se od ovih motocikala sjedi s glavom među oblacima i s uspravnim gornjim dijelom tijela, te rukama spuštenim na visoko postavljene i široke upravljače. Ipak, određene razlike postoje.

Tako se, primjerice, na Triumphu sjedi nešto više sportski, odnosno gornji dio tijela je trunkicu više pomaknut prema naprijed, dok su dovoljno visoki oslonci za noge postavljeni koji centimetar više unazad. Iako, dakle, nešto agresivnija, ergonomija Tigera nipošto nije naporna, budući je izvedena tako da su kutovi koje međusobno zatvaraju ekstremiteti zapravo vrlo ugodni i nema bojazni da će i na dužim putovanjima doći do umaranja mišića. Manji umor primjetili smo tek na šakama, što je vjerojatno posljedica toga da je inače odlično postavljen i široki upravljač nekako čudno zatvoren, a uz to su njegove ručke i jedino mjesto

do kojeg dopiru gotovo sasvim neprimjetne, ali ipak ustrajne niskofrekventne vibracije trocilindričnog agregata.

Dobre vibracije

Kod KTM-a je vibracije nešto lakše osjetiti, kako na rukama, tako i na nogama, no mora se ipak reći da su te vibracije slabo izražene i vrlo kultivirane, tako da nema govora o tome da bi vas mogle na bilo koji način irritirati. Odlično pogoden položaj vozača sličan je onome na Tigeru, s time da su u ovom slučaju oslonci za stopala pomaknuti nešto više prema naprijed, što u samoj vožnji i ne predstavlja neku bitnu razliku. Naizgled nema bitne razlike ni u izvedbi sjedala, no svejedno prijestolje na Triumphu možemo proglašiti možda i najudobnijim za dužu vožnju, iako je nešto tvrde nego što bismo to možda očekivali od ovakvog motocikla.

Testirani je Buell bio opremljen dobro oblikovanim i prostranim zamjenskim sjedalom, koje se pokazalo tek možda malo pretvrdim, za razliku od onog na KTM-u, koje je tvrdo samo u svom početnom dijelu koji se naslanja na spremnik goriva, dok je stražnji dio sjedala iznenadujuće mekan i izведен tako da povlačenje za suvozača djeluje i kao mali oslonac za leđa. Iako je pritom sa svojih 855 mm udaljenosti od tla sâmo sjedalo postavljeno za 20 mm više nego kod Triumpha, KTM nam se svejedno učinio laksim za manevriranje na mjestu, što nije posljedica samo nešto manje težine, Veliki prednji obodni disk i šesteroklipna kočiona kljesta zaštitni su znak svih Buellovih modela, s time da uobičajeni stražnji disk i nije od neke pomoći. KTM koristi Brembo kljesta i ovoj konkurenčiji nekako ponajbolje koči, dok je Triumph vjeran Nissinu, s tim da je testirani motocikl bio opremljen i ABS-om koji nije sklon bespotrebnom uključivanju



Buell XB12X je dizajnerski, baš kao i mehanički, jako blizak naked modelu XB12S Lightning, no zahvaljujući bitno prošenom stražnjem kraju ipak djeluje manje privlačno od njega



BUELL XB12X ULYSSES

Iako je nastao na osnovi već poznatog modela SM 990, velika prednja maska i vjetrobran te spušteni blatobran čine SMT koliko originalnim, toliko i privlačnim motociklom



KTM SMT 990

I da nije bijele boje, Triumph Tiger bio bi uvjerljivo najelegantniji motocikl na ovom testu, a njegov je konačan izgled kombinacija detalja preuzetih sa nekih drugih modela ovog proizvođača



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

već i toga što V2 konfiguracija agregata omogućuje užu konstrukciju središnjeg dijela motocikla i samim time lakše oslanjanje stopala na tlo.

U svakom slučaju, manje spretni vozači niži od 180 cm mogli bi s Triumphom i KTM-om imati manjih problema kod manevriranja na skočenom prostoru i u tom će im dijelu više po mjeri biti Buell Ulysses, čije se sjedalo nalazi na nadmorskoj visini od 808 mm. Ipak, tu stvari donekle kvare masivne grede aluminijskog okvira, koje svojim oblikom ograničavaju mogućnost zakretanja upravljača i tako uzrokuju poveći radijus polukružnog okretanja. I inače je Ulyssesov upravljač na nas ostavio nekako najmanje uvjerljiv dojam. Načinu na koji je postavljen nemamo što zamjeriti, no poželjeli bismo da je malo debljeg presjeka, a ne bismo imali ništa protiv niti da se iza njega nalazi bitno maštovitija ploča s instrumentima, jer ona koja se trenutno ugrađuje na ovoj motociklu uz tek osnovne informacije ne nudi ni trunku šarma.

Ono što kod Buellovog upravljača svakako treba pohvaliti je ugradnja štitnika za ruke koji učinkovito štiti prste i šake od udara vjetra, s time da treba spomenuti kako je s tim korisnim elementom opremljen i KTM SMT, dok je kod Tigera štitnike moguće nabaviti kao dio originalne dodatne opreme. I inače se ovi motocikli mogu pohvaliti solidnom zaštitom od vjetra, koja možda nije jednako kvalitetna kao na nekim velikim enduro ili touring motociklima, ali je svakako sasvim dosta i za dulja putovanja. Doduše, zbog izostanka donjeg dijela oklopa noge su izložene zračnim strujama, no zato je do nekih 160 km/h gornji dio tijela sasvim dobro zaštićen. U tom području pobjedu odnosi KTM, čija kombinacija neobične prednje maske i velikog vjetrobrana vrlo dobro obavlja svoj posao, dok se kod Tigera i Ulyssesa ramena ne mogu sasvim sakriti od udara vjetra, niti pobjeći od izvjesnih turbulencija koje se stvaraju iz prednje maske. Pa ipak, ako ste voljni malo istrpjeti, relativno ćete udobno moći putovati i pri nekih 200 km/h, s time da ćete s uspravnim položajem za upravljačem bez upale vratnih mišića moći dohvatiti i otrilike 230 km/h, koliko su sposobni postići Tiger i SMT.

Sa svojim 20 KS slabijim agregatom Buell ipak nema takve brzinske potencijale, s time da kombinacija visine samog Ulyssesa, širokog garda vozača i iznimno kratkog osovinskog razmaka od samo 1.370 mm uzrokuje lagano leljanje motocikla pri brzinama većim od 160 km/h, što je kod Tigera i SMT-a rijetka i bitno manje izražena pojava. A osim leljanjem na visokim brzinama, vožnja ovog motocikla začinjena je i laganim vibracijama, koje su posebno izražene prilikom rada u neutralu, kada se cijeli Ulysses šarmatno trese u ritmu pulsirajućeg V2 agregata, onako kako to, uostalom, i priliči američkom motociklu.

Američki grubijan

Jednom kada krenete s mjesta, te su vibracije bitno manje izražene i gotovo da uopće ne smetaju u vožnji, s time da na otrilike 4.000 okr/min kratko i sasvim nestaju. Sâm je agregat bitno ojačana varijanta onoga kojeg Harley-Davidson ugrađuje u svoju seriju Sportster. Za potrebe Ulyssesa osnovna arhitektura agregata nije mijenjana, što znači da ukupna zapremina njegove V2 konfiguracije s cilindrima postavljениm pod 45° iznosi 1.203 ccm, pri čemu je sasvim atipično za modernu filozofiju gradnje agregata hod od 96,8 mm veći od provrta koji iznosi 88,9 mm. Pridodajte tome da se u svakoj glavi nalaze



Na svakom od ovih motocikla sjedi se uspravno i s raširenim rukama, s tim da Triumph nudi najsportskiji položaj za upravljačem bez da se to negativno odražava na udobnost

samo dva ventila, kao i to da je bregasta osovina smještena u bloku - i već postaje sasvim jasno da se radi o agregatu zastarjele koncepcije, kod kojeg je naglasak stavljen na razvijanje silovitog okretnog momenta na niskim, a nikako velike snage na visokim okretajima.

Pa ipak, nakon što su spremnik ulja - koji se na svim Sportsterima nalazi na vidljivom mjestu ispod sjedala - diskretno premjestili u stražnju vilicu, u Buelli su odlučili dati konkretnu sportsku notu takvom zrakom hlađenom dvocilindrašu sa suhim karterom i iz njega izvući maksimum. Tako su intervencijama na usisu, ubrizgavanju goriva, razvodu, ispušnom susta-

vu i još ponekom detalju uspjeli izvući 95 KS pri 6.800 okr/min, što je čak 35 KS više nego na H-D originalu. Pritom je u odnosu na Sportster porasla i maksimalna vrijednost okretnog momenta, što znači da se umjesto 98 Nm pri 3.200 okr/min sada oslobađa 104 Nm pri 5.500 okr/min. Evidentno je, dakle, da se ovaj Buellov agregat - koji se već dugi niz godina ugrađuje i u naked modele iz serije XB12 - vrti puno veselije od originala, no to nipošto ne znači da je izgubio išta od upotrebljivosti na niskim okretajima.

Upravo suprotno, V2 agregat je upotrebljiv praktički od nule, te čak i u konkurenciji ovih bitno modernijih i snažnijih agregata djeluje vrlo

odlučno. Pritom vrlo linearno razvija snagu i pruža silovita ubrzanja i međuubrzanja i baš je zato prava šteta što zabava traje relativno kratko, odnosno samo do 6.800 okr/min, kada se pali blokada. KTM i Triumph na tim okretajima tek počinju disati punim plućima dok vam kod Buella ne ostaje ništa drugo nego pokušati ubaciti u viši stupanj prijenosa.

Jednako kao i pogonski agregat, Buellova nemaštovita ploča podsjeća na neka davno prohujala vremena i uz one najosnovnije informacije ne nudi ni zrnca ljeputa. SMT i Tiger imaju bitno modernije i oku ugodnije instrumente, koje djele sa svojim bratskim modelima. Prekidači su identični onima koje nalazimo i kod drugih modela tih proizvođača



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS





Iako razlike nisu velike, KTM je najokretniji motocikl u ovoj konkurenciji, što između ostalog ima zahvaliti i svojoj suzdražnoj težini od 196 kg mjereno sa svim tekućinama osim goriva. Buell je drugi sa suhom težinom od 193 kg, dok Triumph broji 201 kg, odnosno 198 kg u verziji bez ABS-a.



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

◀ Osim što ih odlikuje lako prepoznatljivi dizajn, maske su opremljene i velikim vjetrobranom, a u konačnici svoj posao zaštite od vjetra najbolje obavlja poluklop KTM-a, dok Triumph i Buell gube bodove na tome što donekle propuštaju zračne struje do ramena vozača

Nažalost, upravo je mješavina najslabijih dijelova ovog motocikla i to iz nekoliko razloga. Za početak, dobro bi mu došao šesti stupanj prijenosa s kojim bi se malo zgusnuo raspored brzina. Ovako je razmak između pojedinih stupnjeva prijenosa malo prevelik, što posebno dolazi do izražaja u laganoj gradskoj vožnji, kada stalno balansirate između druge i treće brzine bez da pritom uspijivate naći pravu mjeru. Pritom vam dodatni, ujedno i ključni problem predstavlja izrazito grubo mijenjanje stupnjeva prijenosa. Na više uz dosta muke još nekako i ide, no kada pokušate staviti u brzinu niže, poluga mijenjača kao da je od kamena.

Ne preostaje vam ništa drugo nego muški nagaziti polugu i nadati se da ćete uspjeti, pri čemu vam posao može bitno olakšati igranje s dodavanjem međugasa. Iako je to moguće, na pokušaj stavljanja u stupanj više bez uporabe spojke nemojte ni pomisliti, budući će se Buell tada ritnuti kao divlji mustang. Zanimljivo je pritom da nam na Harley-Davidsonu XR 1200, kojeg pokreće gotovo identičan pogonski agregat, mijenjač nije predstavlja veće probleme, iako se i tamo lako mogla osjetiti određena grubost tako karakteristična za motocikle druge strane Atlantika.

Ako zaključimo da Ulysses ima daleko najlošiji mijenjač na ovom testu, onda Triumph ima nekako najbolji. Nije savršen, ali se svih šest stupnjeva prijenosa mijenja glatko i poželjeli bismo tek da



Straga su ovi modeli dosta nalik maksi-enduro motociklima

je kod uključivanja pojedinih brzina nešto manje bučan, a hod poluge kraći. Gledano u cjelini, Tigerov mjenjač omogućuje lagodno mijenjanje brzina, te je uz to fino uparen s trocilindričnim pogonskim agregatom zapremine 1.050 ccm. Iako specifičan po broju cilindara, Triumphov je agregat već dobro poznat, te se s nešto većim vrijednostima maksimalne snage ugrađuje u atraktivni naked Speed Triple i nedovoljno poznati sport-tourer Sprint ST.

Tako različiti, a tako slični

Opremljen četiriventilskom tehnologijom i sada već gotovo obvezatnim elektronskim ubrizgavanjem goriva, britanski redni trocilindraš u ovoj verziji razvija 115 KS pri 9.400 okr/min, što je 17 KS manje nego na Speed Tripleu, ali je još uvek više nego dovoljno da Tigeru pruži odlične performanse. Osim što je snažan, agregat je izrazito ugađen, te bez puno otpora vuče već od niskih okretaja, da bi se onda sasvim izbezumio nakon 8.000 okr/min. Performanse koja pruža na visokim okretajima doista su eksplozivne, a doživljaj ubrzanja vjerojatno je subjektivno dodatno potenciran uspravnim položajem za upravljačem, te potonućem stražnjeg kraja motocikla.

Iako 100 Nm koje razvija pri 6.250 okr/min spađa u red samo umjerenih visokih vrijednosti, ukupna elastičnost agregata zasluguje sve pohvale i čini Tigera onom vrstom motocikla koju uslijed naleta lijeposti možete voziti samo u šestom stupnju prijenosa i onda tek prema potrebi snažno odvrnuti ručicu gasa, te pustiti okretnom momentu da odradi svoje. Iako se po pitanju performansi, opće ugađenosti i uvjerljivog načina na koji razvija snagu nema čega sramiti, Tigerov agregat najviše



Ovjes Tigera je mekano podešen, što znači da prilikom brze vožnje može doći do laganog leljanja motocikla



KTM i Triumph su iznenađujuće slični u vožnji, s time da KTM-u dajemo prednost na ime nešto veće agilnosti i boljeg ovjesa, a Triumph je udobniji i ugađeniji

osvaja svojim specifičnim zvukom koji se prolama prilikom vožnje na visokim okretajima ili odlučnog dodavanja glasa, a koji je po svom notnom zapisu usporediv samo s vrhunskim sportskim automobilima sa šest ili više cilindara.

Zvuk KTM-a nije toliko karizmatičan, a uz to je i malo previše prigušen, no svejedno je dopadljiv i karakterističan za moderne dvocilindraše. Iako bitno drugačije konstrukcije od Triumphovom rednog trocilindraša, SMT-ov V2 agregat pruža gotovo jednake performanse i ukupnu elasticnost, te na vrlo sličan način razvija snagu. To potvrđuju i deklarirane maksimalne vrijednosti, prema kojima ovaj četveroventilski agregat, jednako kao i onaj Triumphov, razvija 115 KS, a neznatna je razlika samo u tome što ih umjesto na 9.400 oslobađa na 9.000 okr/min. I vrijednosti okretnog momenta su vrlo slične i ovom slučaju iznose 97 Nm pri 7.000 okr/min, a kada ih usporedimo u praktičnoj primjeni, najveća je

razlika u tome što KTM-ov agregat dosta nevoljko radi ispod 4.000 okr/min. Gledano čisto subjektivno, razlika je i u tome što KTM-ov agregat ima više temperamenta u srednjim režimima vrtnje, te vas stalno tjeran na blud, dok s druge strane Tigerov agregat na najvišim okretajima nešto izraženije poludi. No, u tom trenutku oba motocikla ionako jure daleko bolje nego što bismo to od njih uopće mogli očekivati.

Iako još uvijek postoje trzaji kod dodavanja i oduzimanja gasa, SMT-ov agregat je i puno ugađeniji u svom radu nego što je to slučaj kod nekih drugih KTM-ovih dvocilindraša, a primjetna su poboljšanja i u području šeststupanjske mjenjačke kutije. Nju zahvaljujući elastičnom i živahnom agregatu nećete trebati stalno koristiti, no svejedno vesi spoznaja da SMT omogućuje sasvim elegantne izmjene stupnjeva prijenosa, a izvesna zastajivanja povremeno su moguća samo kod stavljanja u stupanj niže.

Osim po karakteristikama agregata, ta su dva modela dosta slična i po pitanju ovjesa, s time da im je tu rame uz rame i Buell XB12X Ulysses. U ovom pogledu nijedan od ovih motocikala nije študio, tako da Buell i Triumph koriste Showa komponente, dok je KTM SMT vjeran kućnoj marki WP. Sva tri motocikla naprijed počivaju na izokrenutim vilicama koje nude mogućnosti podešavanja kompresije, povrata i predopterećenja, s time da promjer štapova kod Ulyssesa i Tigera iznosi 43, a kod SMT-a čak 48 mm. Stražnje je ogibljenje povjerenje podesivim monoamortizerima, koji kod Tigera ne nude mogućnost igranja s kompresijom, dok je, primjerice, kod Buella predopterećenje moguće udaljeno podešavati putem lako dostupne komande. Stražnje su vilice pritom poprilično različite izvedbe, tako da onu na KTM-u možemo proglašiti daleko najdužom, Triumphova je najljepša, dok je Buellova najsvestranija, budući sa svoje lijeve strane služi i kao spremnik za ulje, dok je s desne strane udomila plastike koje štite od oštećenja pogonski remen kao sredstvo završnog prijenosa na ovom motociklu.

Geni terenski

S obzirom da bi u svakom ovom modelu trebali biti i neki zakržljali terenski geni, ne čudi da je kod ovjesa relativno dugačak, pa tako SMT svojim kotačima nudi slobodu gibanja od 160 mm sprijeđa i 180 mm straga, kod Ulyssesa te vrijednosti iznose 165 i 162 mm, dok Tiger na obje osovine nudi podjednakih 150 mm. Zanimljivo je pritom primjetiti da je u tom području Tiger najškrtiji, iako upravo on u ovoj konkurenčiji ima najmekše ovješenje. To posebno vrijedi za stražnji amortizer



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

Kada je ovješenje u pitanju, Buell i Triumph koriste Showe komponente, dok KTM koristi elemente svoje kućne marke WP. Stražnji amortizeri KTM-a i Buella nude mogućnosti podešavanja povrata, kompresije i predopterećenja, te samo Triumphov monoamortizer, koji s vilicom povezan putem progresivnog polužja, ne nudi mogućnost podešavanja kompresije



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

▲ Dugačka stražnja vilica svojevrsni je zaštitni znak KTM-a, kod Tigera taj element ovjesa izgleda poput onog na supersportskoj Daytona, dok Buellova vilica u svom lijevom kraku ima spreminjnik motornog ulja

▼ Nažalost, povoljna cijena nije jedna od prednosti ovih motocikala. Najjeftiniji je KTM sa 101.590 kuna, Triumph u osnovnoj verziji košta 102.300 kuna, s tim da se taj iznos u verziji s ABS-om, kakvu smo imali na testu, penje do 108.632 kune, dok za Buell treba izdvojiti 108.244 kuna





▲ KTM već u seriji dolazi s pripremom za učvršćivanje kofera, dok se kod Triumpha i Buella cijelokupna instalacija nabavlja kod kupnje samih kofera, koji su sastavni dio bogate ponude dodatne opreme

Fino ugođeni Triumph čista je suprotnost grubom Buellu, ciji je glavni nedostatak njegov svojeglavni imjenjač



Lažni usisnik za zrak smješten ispod svjetla SMT-u daje prijetiće izgled, dok neobična maska u kombinaciji s vjetrobrenom pruža dobru zaštitu od vjetra

Tigerov masivni prednji kraj možda sugerira odličnu zaštitu od vjetra, no zapravo bi tu stvari mogle biti i nešto bolje

Buell Ulysses je iznimno okretan motocikl koji najbolje od sebe daje u nešto bržoj vožnji kroz zavoje



Dizajnom pruzetim s nakeda, ciklistikom dostojnom supermota i modificiranim agregatima s customa, Buell Ulysses je jedan od neobičnijih križanaca u svijetu motocikala

koji je serijski podešen tako da upija neravnine i ne može se poreći da on u tom dijelu svoj posao obavlja vrlo dobro.

Naše grbave ceste na ovom motociklu tako ne predstavljaju nikakav problem i Triumph je u tom pogledu izrazito udoban motocikl, barem tako dugo dok ne nađete na seriju malo većih grba na kojima se stražnjii amortizer zna malo zbuniti, pa mu onda treba i neko vrijeme da se smiri. Takav mekan podeseš ovjes sasvim očekivano izaziva i određena leljanja prilikom brzog prolaska kroz zavoje, no iako ta pojava u početku nije sasvim ugodna, to svejedno ne znači da ovaj motocikl ne može voziti sportski. Ne dajte da vas njegove vanjske dimenzije zavaraju - Tiger je okretan i dobro izbalansiran motocikl, kojim je podjednako lako upravljati i kada ga vozite puževom brzinom i kada jurite kroz zavoje. U brzim zavojima može doći do lagano širenja putanje, no zato se relativno lagano baca u nagib, a određena je tromost primjetna samo kod vezanih zavoja, kada promjene smjera ne traže toliko napora, koliko traže vremena.

Sve u svemu, kombinacija moćnog agregata i spretne ciklistike omogućuje vam da, ukoliko to zaželite, s ovim motociklom budete vrlo brzi, a mogli biste biti još i brži da se serijski ne isporučuje s Pilot Road gumama koje su ipak previše turističke i premalo sportske za ovako kapacitetan motocikl. Dimenzijama 120/70-17 i 180/55-17 one sasvim odgovaraju pneumaticama koje imaju druga dva motocikla na ovom testu, no uz to što su osjetljive na bijele linije, ali i na moment koji se prenosi do stražnjeg kotača, te gume relativno rano počnu kliziti i prilikom brzog polaska kroz

zavoje. Dobra je stvar da se ta popuštanja izvode vrlo postepeno, tako da vas ona u pravo vrijeme i bez veće opasnosti upozoravaju na to da se približavate limitima koje vam može pružiti kombinacija ovog motocikla i njegovih guma.

Ipak, realno gledajući, gume nisu jedini razlog zbog kojeg KTM i Buell ostavljaju nešto konkretniji dojam prilikom stvarno brzih prolaska kroz zavoje. Primjerice, SMT jednako kvalitetno upija neravnine, no njegov je ovjes na zavojitim dionicama primjetno čvršći i pruža vam dodatnu sigurnost čak i kada vozite prebrzo. Osim toga, KTM je u odnosu na Triumph nešto okretniji, te je u ovoj konkurenčiji najbrži prilikom promjene smjera, tako da ga je pravo zadovoljstvo voziti 'na nož'. Leljanja u zavojima koje se tako lako mogu primijetiti kod Tigera, ovdje nastupaju kasnije i slabijeg su intenziteta, a treba napomenuti i to da sjedalo profilirano tako da se prilikom žešće vožnje možete primaknuti na njegov prednji dio, koji je tvrdi, te vam pruža više povratnih informacija. Takav način sjedenja vam uz to omogućuje da malo više opteretite prednji kraj motocikla i općenito vozite u agresivnijem superbrito stilu, da biste onda nailaskom na ravni dio ponovo preselili tijelo unazad i uživali u svoj udobnosti koju vam pruža ovaj motocikl.

Iako ima čak 135 mm kraći meduosovinski razmak, Buell Ulysses je u pogledu vožnje kroz zavoje i ostalih karakteristika vezanih uz ciklistiku dosta sličan KTM-u. Dakle, sam je ovjes podešen sportski, ali je projektiran tako da zahvaljujući svom dugom hodu fino upija neravnine. Bilo bi pritom pogrešno reći da je Buellov ovjes udoban kao KTM-ov, no zato su po pitanju okretnosti ta dva motocikla podjednaka. Zapravo, KTM je nešto okretniji i

Vukovarski vodotoranj biti će obnovljen kada i Buellov mjenjač



stabilniji, a jednakako kao i Buell prilikom bacanja u nagib ima onu neku prijelomnu točku, nakon koje cijeli motocikl na trenutak kao da izgubi oslonac i padne u još malo dublji nagib. Razlika je u tome što je kod KTM-a ta pojava manje primjetna nego kod Buella, kojem to predstavlja nešto izraženiji problem pri manjim brzinama, a posebno prilikom sporih polukružnih okretanja, kada ponekad imate osjećaj da će se motocikl stropoštati na tlo ako ne spustite nogu.

Koči muški

Gledano u cjelini, prilikom sportske primjene Ulysses ostavlja dojam iznimno agresivnog i okretnog motocikla, koji za razliku od ubičajene američke filozofije pravrocrtne vožnje obožava zavoje i u njima daje najbolje od sebe. Izuzmemeli grubosti koje se tiču mjenjača i nekih komandi, Buellom se relativno lako upravlja, a to vam u kombinaciji s reaktivnom ciklistikom pruža dosta zabave, te vas jednostavno tjera na brzu vožnju. No, prije nego ovog pastuha dobrano podbodeće mamuzama, bili bi dobro da si date vremena kako biste se navikli na njegove brojne specifičnosti. Jedna je od tih specifičnosti je i korištenje usamljenog prednjeg diska, koji je umjesto na glavčini pričvršćen na obodu kotača i kao takav broji čak 375 mm u promjeru. Kao da to samo po sebi nije dosta spektakularno, opremljen je i klještima sa šest klipića i ako gledamo silinu ugriza i odlučnost kojom zaustavlja motocikl, onda je sve u redu. Osim toga, prednja vilica Ulyssesa prilikom snažnih kočenja najmanje ponire od ovđe uspoređenih motocikala, no sve je to samo jedna strana medalje. Problem nastaje prilikom kočenja u zavoju, kada disk tako velikog promjera uzrokuje naglo izravnjavanje motocikla. Dakle, s Ulyssesom je preporučljivo obaviti kočenje prije samog ulaska u zavoj, a pritom ne treba računati ni na preveliku pomoć stražnje kočnice, budući njoj osim ukrašavanja stražnjeg dijela motocikla do kraja ovog usporednog testa nismo uspjeli pronaći neku praktičniju namjenu.

KTM SMT 990 koči otprilike jednako odlučno kao i Buell, ako i ne odlučnije, no on ipak dopušta i odmjerena kočenja u nagibu, bez da pritom dolazi do uznenemiravanja motocikla. Dvostruki prednji diskovi promjera 305 mm opremljeni su Brembo radikalnim klještima s 4 klipiće i vrlo dobro zaustavljaju vozilo, te omogućuju lako doziranje. Na svijetu postoje i motocikli koji bolje koče, no s obzirom na to da se ovde ne radi o nekom agresivnom sportskom modelu, jedino što SMT-u možemo donekle zamjeriti je poniranje prednje vilice prilikom naglih kočenja.

Ipak taj je problem puno više izražen kod Tigera. I on je, jednakako kao SMT, naprijed opremljen četveroklipnim klještima radikalne izvedbe, ali se ovde radi o Nissinovim komponentama i diskovima promjera 320 mm. Izuzmemeli to naglo zakopavanje nosa vozila, Tiger koči vrlo dobro i nudi mogućnosti preciznog doziranja, s tim da je model kojeg smo imali na testu bio opremljen ABS-om. Tradicionalno sumnjičavi prema ovoj vrsti pomagala, ostali smo ugodno iznenađeni time što ABS nije sklon nepotrebnom uključivanju, te kao takav ne odmaže, već pomaze.

Zapravo se ABS svojom samozatajnošću krasno nadovezuje na opći dojam uglađenosti kojeg ovaj motocikl nesumnjivo posjeduje gotovo u svakom svom aspektu. Finoća kojom se vozi Tiger povremeno djeluje pomalo nestvarno i predstavlja ideal o kojem mnogi proizvođači motocikala u ovom tre-

KTM se u vožnji odlikuje dobro odmjerrenom ciklistikom, koja vam omogućuje da uživate u brzim prolascima kroz zavoje, ali se pritom ne trebate odreći udobnosti



nutku mogu samo sanjati. Aristokratska uglađenost ovog motocikla proizlazi već i iz njegova dizajna, koji je ogledni primjerak sportske elegancije. Dvostruka prednja svjetla izvedena su po uzoru na Daytonu 675, jedan od najljepših sportskih motocikala današnjice, veliki prednji poluoklop se gotovo neprimjetno spaja sa spremnikom goriva, dok je visoko podignuti stražnji kraj vrlo sličan onome na Speed Tripleu. Za potpuni dojam tu je

i informacijama bogata ploča s instrumentima, koja - jednakom kao i cijeli dizajn - ne odskače od onog što vidamo i na drugim modernim modelima ovog proizvođača. Sastoji se od analognog obrtanjera u čijem je podnožju smješten mali digitalni brzinometar, te velikog ekrana od tekućih kristala, koji djeluje dosta prazan, iako se na njemu mogu izmjenjivati brojne informacije od prosječne i trenutne potrošnje, prosječne i trenutne brzine,

prijeđene kilometraže, do vremena provedenog u vožnji, sata, pretpostavljenog radijusa kretanja s preostalim gorivom...

Ova posljednje spomenuta opcija se automatski uključuje kada se upali i žaruljica rezerve, s time da se ona na ovom motociklu pali relativno rano, odnosno u trenutku kada u istom tempu

▼ Svaka ima svoj faktor. Ovi su motocikli otrlike jednako različiti po dizajnu stražnjeg kao i prednjeg kraja



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

lako izgleda masivno, Tiger je
lako upravljiv i dosta okretan
motocikl, a odredena je
tromost prisutna samo kod
naglih promjena smjera



(1) Kao da Ulyssesu disk promjera čak 375 mm nije dovoljan, tu su i šesteroklipna kočiona klješta (2) Uz pogonski agregat, Buell Ulysses s custom motociklima povezuje i naslon za leđa suvozača (3) S obzirom na to da je smještena bočno, ne može se reći da je Buellova kontakt brava lako dostupna (4) Stražnje svjetlo na Buellu ne odise maštovitosti (5) Oznaku XB12 Buell koristi za sve modele pokretani agregatom zapremine 1203 ccm, s time da uz varijantu X, kakvu smo imali na testu, postoji i model XT, koji je još spremniji za dulja putovanja (6) Zajedno s pogonskim agregatom, Buell je od Harley-Davidsona naslijedio i koncept završnog prijenosa remenom (7) Buell posjeduje udaljenu regulaciju preopterećenja stražnje opruge



možete odraditi otprilike još 70 km. S obzirom na to da je tijekom ovog usporednog testa Tiger trošio između 6 i 8 litara goriva, to znači da ćete u turističkoj vožnji sa spremnikom goriva zapremine 20 litara imati radijus kretanja od 300 km, ali i da će se prilikom brže vožnje autocestom žaruljica rezerve upaliti već nakon nekih 180 km.

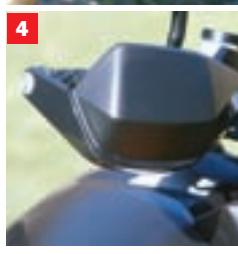
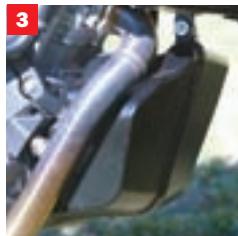
Nezgrapno ili originalno?

Prema izmjerenoj potrošnji KTM SMT 990 je u prosjeku nešto rastrošniji od Tigera, no i kod njega potrošnja prilikom brze vožnje uglavnom ne prelazi 8 l/100 km, što predstavlja značajan pomak nabolje u odnosu na neke ranije dvocilindraše ovog proizvođača. Buell za to vrijeme, ovisno o načinu primjene, troši između 5,5 i 9 l/100 km, s time da je u ovoj konkurenciji njegov radijus kretanja najmanji, budući mu u spremniku goriva stane samo 16,7 litara.

Zapravo, 16,7 litara i nije tako malo ako uzmemom u obzir da je Ulysses i tu vjeran Buellovoj tradiciji, odnosno, da se kod njega gorivo sprema unutar greda aluminijskog okvira. Poklopac spremnika goriva je tako zapravo lažan, odnosno ispod njega se nalazi samo zračna kutija. To je još jedan dokaz koliko je Ulysses doista blizak naked modelima iz serije Lightning, što je vidljivo i iz samog dizajna, koji je u odnosu na njih gotovo nepromijenjen. Uz to što je cijeli motocikl zahvaljujući svojim dužim nogama vidno podignut, razlike se mogu uočiti i u visoko postavljenom prednjem blatobranu i bitno produženom stražnjem dijelu motocikla, koji je toliko promijenjen u odnosu na original, da zbog njegove nezgrapnosti cijeli motocikl svojom pojavom blago rečeno izaziva kontraverze.

Moramo priznati da nam je na prvim fotografijama i KTM SMT 990 djelovao dosta nezgrapno, no sada, kada smo se navikli na izgled neobične prednje maske, te uz to upoznali i njegovu unutarnju ljepotu, možemo zaključiti da se radi o privlačnom i skladnom motociklu koji svojim dizajnom vrlo malo odstupa od ustaljenih smjernica austrijskog proizvođača. Izrazito oštре linije, heksagonalno prednje svjetlo i neizbjježna narančasta boja već su neko vrijeme garancija lake prepoznavljivosti ove marke, a ako vam se takav pristup oblikovanju motocikala sviđa već od ranije, onda nakon druženja s ovim motocikлом zaključujemo da ovaj motocikl ima i sve druge kvalitete na temelju kojih vam ga možemo preporučiti kao najugodniji putni motocikl koji je ikada nosio znak KTM-a.

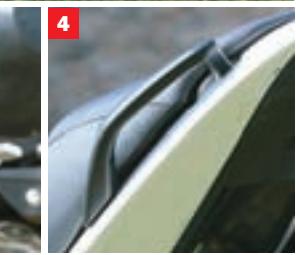
No, prije negoli donesemo konačne zaključke o tome koliko je svaki od ovih motocikala preporučljiv, dopustite nam da donesemo i neki zbirni sud o ovoj novonastaloj klasi koja, pokazalo se to na ovom usporednom testu, doista ima smisla. Uvođenje supermoto recepture u već iskušanu kuhinju nastanka putnih endura doista donosi brojne koristi, a gotovo nikakve nedostatke. Tako su u usporedbi s velikim enduro motociklima slične zapremine ovi motocikli bitno okretniji, upravljiviji, zabavniji, te vam uz tek nešto manju ukupnu udobnost omogućuju i bitno lagodnije uživanje u agresivnoj vožnji. Naplatci od 17 coli i cestovne gume mogli bi sugerirati da bitno gube u području off-road primjene, no izuzmemli rijetke modele poput KTM-ovog Adventurea, možemo zaključiti da većina putnih endura ionako nema većih ambicija od bojažljivog hvatanja u koštač s uređenim makadamom. A i tu nam se čini da su putni supermoto motocikli u blagoj prednosti, ako zbog ničeg drugog, onda zbog činjenice da su četrdesetak kilograma lakši.



(1) Oslonci za noge pokazuju da ovaj motocikl svoje daleke korjene vuče s off-road modela (2) KTM motocikli vole nositi robe s potpisom, pa tako i SMT nosi peterokrake naplatke marke Marchesini (3) Izdvajeni spremnik ulja i dalje strši ispred KTM-ovog V2 agregata (4) Na KTM SMT-u je koristan štitnik za ruke dio serijske opreme. Isto je i kod Buell Ulyssesa



(1) Tiger posjeduje Showinu prednju vilicu promjera 43 mm, s tim da se na jednom štalu vilice podešava povrat, a na drugom kompresija (2) Tigerovo trokutasto stražnje svjetlo po danu ne izgleda posebno impresivno, no zato ga je lijepo vidjeti nocu (3) Kod Triumpha su oslonci za noge pomaknuti nesto više unazad (4) Tiger nudi udoban smještaj za suvozača, kojem su na raspolaganju i rukohvat u komponirani u rep motocikla



Jako su vam sposobni podići razinu adrenalina u krvi, ovi se motocikli jednako dobro osjećaju i prilikom laganog krstarenja popraćenog uživanjem u krajoliku



Hlače od azbesta

Bitno manja težina i nešto kompaktniji gabariti automatski ih čine i puno pogodnijima za svakodnevnu vožnju gradom, s time da je takav zaključak samo donekle istinit kada je u pitanju Buell Ulysses. On jest vižljast i upravljiv motocikl, no u gradskim bi vam gužvama neke njegove specifične "vrline" mogle ići na živce. Primjerice, pronalaženje neutrala prilikom stajanja na semaforu doista je igra na sreću u kojoj najveće šanse za ostvarivanje dobitka imate ako stavite u drugu brzinu, pa onda doista kratkotrajnim mikrododirom pokušate polugu mjenjača gurnuti koju desetinku milimetra niže. Da stvar bude gora, žaruljica neutrala svijetli svaki put kada stisnete polugu spojke, tako da zapravo ni ne znate da li ste doista uspjeli pronaći neutral tako dugo dok ne počnete lagano otpuštati polugu spojke u očekivanju možebitnog trzaja koji vam sugerira da je motocikl, nažalost, još uvijek u brzini.

Nemale probleme u gradu predstavlja i njegov veliki V2 agregat, ne toliko zbog toga što stalno zuji ventilator koji ga prisilno hlađi zrakom, već zato što pretjerano grije. S istim smo se problemom susretali i kod bratskog Harley-Davidsona, no ovdje je to dodatno potencirano ugradnjom masivnog aluminijskog okvira, koji iznimno rado preuzima toplinu od ispušne grane i onda tolikom silinom grije unutarnju stranu desnog bedra, da bismo vam preporučili da nosite hlače od azbesta, samo da taj materijal nije dokazan kancerogen. Pritom ti problemi s vožnjom gradom nisu razlog zbog kojeg Ulyssesa u ovoj konkurenciji svrstavamo na posljednje mjesto - oni su samo konačna potvrda tog zaključka.

Srećom, nije sve tako crno, pa jednom kada dohvivate otvorenu cestu ponovo uviđate da je Buell u svojoj osnovi udoban i relativno brz, ali i izrazito specifičan model koji traži određeno privikavanje. Ulysses je tako prije svega namijenjen osobujnim vlasnicima koji su u potrazi za originalnim i zabavnim motociklom spremni zažmiriti na neke njegove nedostatke ili ih, kako je to kod kupnje američkih motocikla već uobičajeno, pretvoriti u dio njegove karizme ili šarma, s time da će vas to zadovoljstvo u ovom slučaju koštati nemalih 108.244 kn.

A ako je Buell brončan, tko je onda zlatni? Teško pitanje na kojeg ni nakon dugog razmišljanja ne možemo precizno odgovoriti. Tiger i SMT su zapravo toliko slični, da je teško reći koji nam je bliži srcu. Osim toga, njihove se brojne vrline i rijetki nedostaci stalno isprepliću, pa je tako, primjerice, Tiger u cjelini udobniji, iako SMT nudi bolju zaštitu od vjetra. Isto tako, KTM-ov vas V2 agretat puno više tjera na jurnjavu, iako je Triumph redni trocilindraš na visokim okretajima možda mrvicu temperamentniji i akustično neodoljiv. Međusobno se nekako ponajviše razlikuju po tome što Triumph bolje vuče na niskim okretajima te je uglađeniji, dok s druge strane KTM ima bolje podešen ovjes, koji uz jednaku razinu udobnosti omogućuje i nešto brže prolaske kroz zavoje.

Pogled na Triumphovu cijenu od 108.632 kuna naizgled donosi naglu prevagu na stranu KTM-a, no samo tako dugo dok ne uzmemo u obzir da je u verziji bez ABS-a Tiger samo 700 kuna skuplji od SMT-a, za kojeg treba izdvojiti 101.590 kuna. Ispada tako da ni uz najbolju volju ne možemo pronaći presudan kriterij na temelju kojeg bismo vam mogli pomoći ukoliko i sami imate dvojbe. A da jednostavno pobijedi onaj koji vam je ljepši? ■



Usporedni test ovih motocikala donio nas je skroz do Dunava. U pozadini se vidi poznati vukovarski vodotoranj



BUELL XB12X ULYSSES



KTM SMT 990



TRIUMPH TIGER 1050 ABS

Dok Buell svoj ispušni lonac skriva ispod agregata, Triumph i KTM ga podizu visoko pod rep. Razlika je u tome što Tiger ima jedan, a SMT dva završna lonca



Ulysses ne može i ne želi sakriti tradicionalne H-D vibracije, s tim da one u samoj vožnji zapravo i ne smetaju

1.
2.
3.

KTM SMT 990

+ pogonski agregat,
okretnost, težina, ovjes,
položaj vozača i udobnost

- grubo reagiranje na
dodavanje gasa

TRIUMPH TIGER 1050 ABS

+ pogonski agregat,
zvuk, ugleđenost,lakoća
upravljanja, položaj vozača i
udobnost

- mekani ovjes, serijske gume

BUELL XB12X ULYSSES

+ linearno razvijanje snage,
okretnost, nisko postavljeno
sjedalo

- mjenjač, grube komande,
grijanje agregata, zakretni kut
upravljača



MOTOR I PRIJENOS	BUELL XB12X ULYSSES	KTM SMT 990	TRIUMPH TIGER 1050 ABS
Tip agregata	V2 pod 45°, četverotaktni	V2 pod 75°, četverotaktni	3 cilindra, redni
Promjer x hod (mm)	88,9 x 96,8	101 x 62,4	79 x 71,4
Zapremina (ccm)	1.203	999	1.050
Kompresija	10:1	11,5:1	12:1
Tip razvoda	bregasta osovina u bloku, 2 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru
Hlađenje	zrakom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Promjer leptirastih tijela (mm)	49	48	n.d.
Max. snaga KS (kW)-okr./min.	95 (70) - 6.800	115 (85) - 9.000	115 (85) - 9.400
Max. okr. mom. Nm (kgm)-okr./min.	104 Nm (10,6) - 5.500	97 (9,9) - 7.000	100 (10,2) - 6.250
Spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Broj brzina	5	6	6
CIKLISTIKA			
Okvir	dvostrukе aluminijiske grede	čelični rešetkasti	dvostrukе aluminijiske grede
Predtrag	122 mm	109 mm	88 mm
Kut upravljača	23,5°	24,4°	23,2°
Prednji ovjes	upside-down s cijevima Ø 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima Ø 48 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	upside-down s cijevima Ø 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje
Hod prednjeg ovjesa	165 mm	160 mm	150 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	monoamortizer, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje	monoamortizer, podesiv povrat i predopterećenje
Hod stražnjeg ovjesa	162 mm	180 mm	150 mm
Prednji kočioni sustav	obodni disk promjera 375 mm i kočiona klješta sa 6 klipića	dvostruki disk promjera 305 mm i radikalna klješta sa 4 klipića	dvostruki disk promjera 320 mm i radikalna klješta sa 4 klipića, ABS
Stražnji kočioni sustav	disk Ø 240 mm i klješta s 1 klipićem	disk Ø 240 mm i klješta s 2 klipićem	disk Ø 255 mm i klješta s 2 klipića, ABS
Guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17
Guma stražnja	180/55-17	180/55-17	180/55-17
DIMENZIJE			
Meduosovinski razmak	1.370 mm	1.505 mm	1.405 mm
Duljina	2.180 mm	n.d.	2.110 mm
Sirina	n.d.	n.d.	840 mm
Visina	n.d.	n.d.	1.320 mm
Udaljenost od tla	171 mm	195 mm	n.d.
Visina sjedala	808 mm	855 mm	835 mm
Spremnik goriva	16,7 l	19 l	20 l
Suha težina	193 kg	196 kg (sa svim tekućinama osim goriva)	201 kg
Boje	plava, crna, narančasta	narančasto-crna, srebrno-crna	narančasta, crna, bijela
CIJENA	108.244 kn	101.590 kn	108.632 kn

