



USPOREDNI TEST
6x Soft
 Supermoto

PIŠE:
 BORIS METIKOŠ
 FOTO:
 BORIS PUŠČENIK,
 IGOR KREČ

Nikome više ne treba ponavljati kako Supermoto motocikli pripadaju najmlađem segmentu vozila na dva kotača koji u zadnjih nekoliko godina bilježe veliki rast prodaje i to u obje verzije: cestovnoj i natjecateljskoj. S obzirom na njihovu praktičnost, malu težinu te sportski orijentirane ciklističke i vozne osobine, jasno je zašto je ova moderna klasa toliko dobro prihvaćena na tržištu.

Danas već možete birati između "tehničkog" i "turističkog" supermotarda, odnosno, između sportske verzije i one koja će vam pružiti mnogo užitka u svakodnevnoj primjeni ili u uvjetima vožnje u dvoje. Ako se osvrnemo malo unatrag, vidjet ćemo da je ovaj dio tržišnog kolača do ne-

давно bio rezerviran isključivo za europske specijaliste, koji su mahom skupi i često previše ekskluzivni, dok se civilna konkurencija u ovom segmentu zasnivala isključivo na soft enduro motociklima koji su najčešće bili doručivani u osobnom aranžmanu samih vlasnika.

U ovom usporednom testu šest supermoto motocikala soft orijentacije ispitati smo novosti europske i japanske proizvodnje iz 2005. godine koje će zasigurno proterati tržište u ovom segmentu.

Najveći preokret u ovoj klasi dolazi s pojavom Yamahinog modela XT 660 X, prvog serijskog japanskog supermota, koji se 2004. godine penje u ring i hvata u koštac s europskim modelima. Poput prave dame s dugogodišnjim iskustvom Yamaha se nije htjela upustiti u neka prevelika eksperimen-

Pitomi ratnici



Kroz gradsku gužvu, po zavojitim cestama i serpentinama Medvednice, te konačno na kartodromu u Novom Marofu suočili smo šest predstavnika Supermoto klase, ali one najjeftinije - u soft izvedbi. Tražili smo onog koji može pružiti najviše u svakodnevnoj vožnji. Dakle, ljepota i uгода vožnje po poštenoj cijeni spram hard karakteristika. Vibracije i tvrdo sjedalo ovdje su bili veliki minus. Naravno, tko može odoljeti višku konja... Iako su svi redom praktični i u vožnji izrazito zabavni, svakog od njih odlikuje poseban karakter. A neki su i pali na testu

urbanih džungli



Na zavojitim dionicama i serpentinama testirani su motocikli u potpunosti demonstrirali svoju pravu Supermoto narav

mentiranja, već se oslonila na svoje dugogodišnje iskustvo i zaigrala na kartu mitskog XT-a. Iako u potpuno novoj izvedbi, predstavljeni motocikl se temeljio na već provjerenim načelima legendarnih XT-K i XT-E modela, a upravo su ti modeli u prošlosti bili vodeći u segmentu prilagodbe i transformacije u cestovne SM. Dakle, daleko smo od ekskluzivnih strojeva koji se koriste na natjecanjima jer radi se o soft enduru kojemu su samo stavljene kotači od 17" i veliki prednji disk.

Obzirom da je ovaj model imao multifunkcionalnu, a ne isključivo natjecateljsku namjenu, Yamaha s XTX-om vrlo brzo preuzima vodeće mjesto po broju prodanih modela. KTM i Husqvarna u to vrijeme nisu niti okom trepnuli kad se na tržištu pojavio japanski div, a nije se trebalo dugo čekati niti na pojavu ostalih "Japanaca". Primjenjujući Yamahin recept, uskoro su se u klasi soft supermota pokazali i Honda i Suzuki.

Kao i Yamaha, Honda se odlučila za već provjereni kuharski recept kojem je pridodala šačicu novih mirodija, kako bi već dobro

poznati okus dobio jednu sasvim novu, egzotičnu dimenziju. Iz ropotarnice je tako izvučen motor modela Dominator kojem su dodane "opake" linije, kako bi se dobio motocikl koji se odlikuje ekonomičnošću, jednostavnošću i zabavnim karakterom. Sam agregat nije nikakvo čudo tehnike jer na leđima nosi već pozamašan teret godina. Naime, izvorni Dominator, koji je bez obzira na svoj enduro profil bio namijenjen prvenstveno gradskoj vožnji, egzistirao je na tržištu još u 90- tim godinama, da bi se od 2000. na tržištu prodavao u osnovi isti motocikl pod pseudo nazivom Vigor. Ova verzija s manjkom plastičnih oplata predstavljala je poboljšanu verziju motora s modela 650 Dominator.

Suzuki je sa svoje strane kao opciju ponudio Supermoto verziju svog enduro modela DRZ 400, sportskog terenca koji je odmah, nakon što se pojavio na tržištu 2000. godine, postao vrlo cijenjen među enduro amaterima i početnicima. Osim elemenata karakterističnih za supermoto klasu, 17" kotača i prednjeg diska većeg promjera, u pogledu estetike i dizajna vanjskih oplata gotovo

sve je ostalo identično kao i na terenskoj inačici. Neke minimalne razlike bile su uočljive samo na prednjem blatobranu manjih dimenzija, odnosno, na ispušnom topu modernijeg dizajna. Ipak, za razliku od endura, prednji kraj supermota modela je sprijeda opremljen atraktivnom upside-down vilicom velikog promjera s mogućnošću mnogostruke regulacije. Upravo to je bio jedan od načina da se još dodatno naglasi sportska narav ovog modela.

Nakon godina stagnacije i velikih financijskih i produkcijskih problema Husqvarna se na velika vrata vraća prvo u natjecateljskom segmentu, da bi od ove sezone isti zanos prenijela i u gradske gužve. Iako se radi o cestovnoj verziji, novo razvijeni model SM 610, koji zamjenjuje dosadašnji model istih oznaka, ne skriva svoje natjecateljske gene. Naprotiv, racing DNA je još dodatno naglašen, kako bi doživljaj u vožnji bio maksimalan. Novi model ističe se agresivnim dizajnom koji potpisuju - a tko bi drugi - najbolji talijanski stilisti. Ovaj SM ima izrazito usku konstrukciju natjecateljske izvedbe, na koju se nadograđuje vrlo tvrdo i neudobno sjedalo, dok su kočioni sustav i kompletan ovjes preuzeti sa specijalne police na kojoj crvenim slovima stoji: "samo za ekstremnu primjenu". Novi SM 610 je opremljen i komandnom pločom digitalne izvedbe, kao i katalizatorom, te kontrabalansom osovinom. Sve u svemu, za Husqvarnu već od starta možemo reći da spada u skupinu najekstremnijih modela među testiranim motociklima: tvrda je, agresivna i može se naslutiti da je vrlo nestašna u primjeni.

U borbu za prijestolje klase cestovnih supermota uključila se i Aprilija sa svojim modelom Pegaso Strada. Iako su prethodnici ovog motocikla njegovali i terensko usmjerenje, novi model nema više nikakvih dodirnih točaka s endurom, što govori i njegovo ime, Strada - tal. cesta. Nadovezuju se prekrasno dizajnirani aluminijski kotači kakvima je opremljen i Mille Factory, najekskluzivniji cestovno sportski model ove tvrtke. Ukrat-

Dok većina proizvođača preferira trendovska rješenja ispuha sa dva ispušna topa, sportski orijentirani modeli poput Husqvarne i Suzukija zadržavaju rješenje jednog ispušnog topa





Osim što su praktični i zabavni u svakodnevnoj primjeni testirani motocikli svoje gene opravdavaju i na natjecateljskoj stazi

ko, Strada kompletan naglasak baca samo na cestovnu primjenu, a u vožnji objedinjuje tipično tourer zadovoljstvo i praktičnost upotrebe, te završnu obradu na visokoj razini.

Od svih prisutnih KTM posjeduje najduži staž u segmentu proizvodnje supermoto vozila. Naime, upravo je austrijska tvrtka bila pionir ove klase s modelom 620 LC4 Supermoto Competition, prvim serijskim supermotom predstavljenim 1998. godine. S obzirom na činjenicu da je taj motocikl nastao na bazi terenaca, koji su u to vrijeme glasili za najmodernija enduro ostvarenja četverotaktne tehnologije, i supermoto se odlikovao "hard" izvedbom. S vremenom je ovaj model opremljen sve većim brojem elemenata za svakodnevnu upotrebu, da bi konačno s pojavom nove generacije ultralaganih supermota prešao iz "hard" u "soft" kla-

su. No, i dalje od naglašeno racing naslijeđa ne može pobjeći.

Izbor Miss Moto

U pogledu dizajna i vizualne komponente Yamaha XT 660 X djeluje kao najmasivniji od testiranih motocikala i to ničim ne skriva. Široki spremnik goriva je fino usklađen sa isto takvim stražnjim krajem, ispod kojeg su smještena dva ispušna topa. Vrlo moderno djeluje i prednje svjetlo nepravilnog oblika, iznad kojeg je mala maskica koja kod ovakvih motocikala većinom ima estetsku funkciju. Ipak, kod XT-X-a je vidljiv napredak u vjetrobranskoj zaštiti i ovo je uz Apriliju jedini model kod kojeg možemo govoriti o kakvoj-takvoj zaštiti od zračnih struja. Iako je svojim dizajnom gotovo istovjetna svojoj enduro

sestri, manji kotači i cestovne gume joj nekako bolje pristaju.

Pegaso Strada je dizajnirana po tipičnim talijanskim načelima, dakle s puno mašte, stila i originalnosti. Ovaj dizajnom netipični pripadnik svoje klase ima mnoštvo zgodnih detalja poput neobičnog prednjeg svijetla i s njim ukomponirane vjetrobranske poluoplate, stop svijetla led tehnologije, masivnih dvostrukih topova, sve do prekrasnih, već spomenutih naplataka.

Ostali motocikli su dizajnirani u pravom supermoto stilu. To posebno vrijedi za Suzuki koji je nastao po obrascu da se enduro verziji dodaju cestovne gume. Malobrojne plastike obojane su vrlo živom žutom bojom. U cjelini motocikl izgleda dopadljivo, jedino nemaštoviti retrovizori malo kvare ukupan dojam. DR-Z odlikuje i dosta veli-



Zahvaljujući maloj težini i položaju vozača za upravljačem koji je najbliži natjecateljskom ustroju, SM 610 oduševljava svojom agilnošću, snagom kočionog sustava i reaktivnim promjenama pravca kretanja

Suzuki je najupečatljiviji u sportskoj primjeni i na dionicama na kojima prevladavaju oštri zavoji kada do izražaja dolaze njegova agilna ciklistika, mala težina i usko sjedalo pogodno za prebacivanje



ka digitalna upravljačka ploča, koja i nakon niza godina ostaje vrlo praktična i lijepa. Nasuprot tome, upravljač je i dalje onaj "goli" čelični, unatoč tome što konkurenti već odavno nude aluminijski s potpisom Renthala ili nekog drugog poznatog proizvođača, sa ili bez dodornog pojačanja i zaštitnom pjenom.

Sve što smo naveli za Suzuki vrijedi i za Husqvarnu, s time da je ona opremljena upečatljivom i inovativnom prednjom maskom koja ju jedinstveno identificira unutar inače međusobno vrlo sličnih modela ove tvrtke. Ekskluzivnosti ovog modela uvelike pridonose i originalno dizajnirani detalji kao što su čep spremnika goriva, bočne plastike na osloncima za noge, i otvor ispušnog sustava izveden u obliku logotipa tvrtke.

KTM ostaje vjeran svojoj dosadašnjoj tradiciji. Agresivna narančasta boja u kombinaciji s oštrim linijama vanjskih oplata i zašiljenim prednjim blatobranom dobitna su kombinacija koju nije preporučljivo previše mijenjati. No, izvjestan dizajnerski na-



predak ipak je vidljiv u nekolicini elemenata poput posebno oblikovane maskice po uzoru na veliki Supermoto 950. Isto tako, ovogodišnji model se može pohvaliti i s dva ispušna topa koji su poput većeg dijela konkurencije trendovski smješteni ispod stražnjeg kraja.

Iako osnovne konture Honda FMX ničim ne odudaraju od tipičnih supermoto uradaka, ona ipak djeluje dosta maštovito. Tome posebno pridonose mali detalji kao što je stražnje svjetlo dizajnirano po uzoru na Hondu CBR 954 i sasvim klasično prednje svjetlo s prozirnim staklom koje potpuno prirodno spaja malu maskicu i podignuti prednji blatobran. Jedino što kvari ukupan dojam je zastarjeli zrakom hladeni agregat koji nikako ne pristaje jednom modernom supermoto motociklu.

Dakle, usporedit ćemo šest motocikala koji nam dolaze s vrlo različitih područja i od kojih se svaki odlikuje izraženom osobnošću. No, dosta filozofiranja, vrijeme je da prijedemo na puno zanimljivije stvari, a to je akcija.

Kao i u većini sličnih testova u kojima smo na raspolaganju imali veći broj vozila, i ovu smo usporedbu započeli ispred naše redakcije. Naime, već u rano jutro tu se okupilo više ljudi nego što iznosi trenutčan broj aktivnih zaposlenika. Neki su nas došli samo ispratiti, drugi su se po zaduženju odmah uhvatili u koštac sa pripremom i čišćenjem testnih motocikala, dok su treći priželjkivali da neko od vozača možda ipak odustane od planirane vožnje i da svoje mjesto prepusti upravo njima. Nije prošlo dugo i situacija je već postala napeta k'o "puška", jer vrijeme je bilo idealno, a motocikli, njih četiri, spremni, ušminkani i blještavi. Čekali smo samo Husqvarnu 610 i Apriliju Strada, koje nismo bili u mogućnosti nabaviti od naših domaćih zastupnika, te kolege iz slovenskog "Avto Magazina", s kojima smo u suradnji odradili ovaj test. Nije prošlo dugo i testna flota je u punom sastavu bila poredana duž parkirnog prostora ispred naše redakcije. Kao i uvijek kad se radi o usporednom testu s većim brojem motocikala, i ovoga puta slika je bila više nego impresivna.

Postavivši sva vozila "rame do ramena" uočili smo i velike razlike u dimenzijama motocikala. DRZ tako odlikuju vitke linije koje u potpunosti prate njegovo enduro podrijetlo, te izrazito visok položaj upravljača. Svoje sportske gene ne skriva niti Husqvarna. Dugačka je, uskih bokova, zamamnih oblina i zavodničkog pogleda, poput najtraženijih foto modela. Sličnu filozofiju minimalizma vanjskih oplata prati i FMX koji se usprkos velikoj zapremini od 650 ccm ističe dosta kompaktnom građom. Uz navedene motocikle XT-X, Pegaso Strada i KTM se čine mnogo impozantnijima. Široki su i dugi, zbog čega ostavljaju dojam veće težine, a pri tome osobito naglašavaju svoju bogatu opremu.

Za testni poligon smo odabrali kombinaciju različitih dionica, kako bismo na najbolji način ispitali sve karakteristike ovih šest soft supermoto motocikala i omogućili pravu procjenu svih njihovih prednosti i mana. Krenuli smo kroz nadaleko poznate zagrebačke gužve, nakon njih smo se družili s brdskim cestama i serpentinama Sljemenske

Kad se nađete ispred motocikala ovog tipa znajte da su vam zabava, erupcija adrenalina i veliki osmjech na licu definitivno zagarantirani



Najzahtjevniji dio testiranja odradili smo na natjecateljskoj stazi "ST Rauš" u Novom Marofu, karting poligonu najnovije generacije



ceste, pa s međugradskim prometnicama na kojima caruju poljoprivredna pomagala, da bismo završili na natjecateljskoj stazi u Novom Marofu i po povratku na autocesti.

Kroz gradski krkljanac

U zakrčenom gradskom prometu, u špicama ili u uvjetima kad vozila u koloni ostavljaju tijesne prolaze, nema motocikla koji bi se bolje snalazio od supermota. Ovo osobito vrijedi ako su u pitanju motocikli perolake kategorije kao što je to slučaj sa Suzukijem i Husqvarnom. DRZ se kroz gradsku gužvu provlači doslovno kao "jeglulja"

zahvaljujući uskoj konstrukciji, maloj težini i velikom zakretnom kutu upravljača. Sukladno tome, na ovom se motociklu i svakodnevna vožnja pretvara u sjajnu zabavu, a od nadmetanja u agilnosti brzo će odustati i najspretniji vozači skutera.

Zahvaljujući sličnoj, natjecateljskoj, koncepciji svojom agilnošću i reaktivnim promjenama pravca u gradskoj primjeni oduševljava i zanosna Talijanka švedskog porijekla, Husqvarna. Isto tako, zbog pogonskog agregata moderne tehnologije vibracije motora su svedene na minimum, što pogoduje ukupnoj udobnosti prilikom svakodnevne

upotrebe. S druge strane, SM 610 se odlikuje najvećom visinom sjedala, koje je postavljeno na "nebeskih" 910 mm i malim zakretnim kutom upravljača, a kočenje joj je previše agresivno za uvjete vožnje po gradskim neravninama i skliskim podlogama. Prema tome, ako ste ljubitelj udobnosti i motocikl birate razumom, a ne srcem, onda vam sa sigurnošću možemo reći da opisani modeli ne pripadaju vašem svijetu i zasigurno su najmanje preporučljivi za vozače koji traže isključivo prijevozno sredstvo za vožnju od kuće do ureda i obratno. Za razliku od toga, ako ste ovisnik o adrenalinu i svakodnevnu vožnju shvaćate kao poligon za vježbanje supermoto tehnike, a ne smeta vam tvrdo sjedalo ili nemogućnost prijevoza suputnika, onda je stvar potpuno drugačija i najtoplije vam ih preporučamo.

Što se tiče austrijskog predstavnika on je po pitanju udobnosti puno kompetentniji od opisanog dvojca zahvaljujući širem i bolje podstavljenom sjedalu i manje agresivnoj ergonomiji. Ipak, da ni on ne spada u skupinu idealnih gradskih partnera pokazuje vrlo mali zakretni kut, zbog čega je otežano polukružno okretanje na mjestu i vožnja između automobila, a odlikuje se i vrlo naglašenim vibracijama, najjačima od testiranih modela, koje ćete osjećati još dosta vremena nakon što sidete s motora. Radi njih ćete teško u "cugu" doći do mora.

FMX se odlikuje udobnim smještajem za vozača i uskom konstrukcijom zahvalnom za "provlačenje". Osim toga, ima i Renthalov upravljač koji je relativno uzak, ali i visoko postavljen, što znatno olakšava izbjegavanje retrovizora automobila koji čekaju u koloni. Hondin predstavnik se odlikuje i vrlo linearnim razvijanjem snage, kao i najmekšim mjenjačem i spojkom. Iako ga pokreće motor najmanje snage u klasi, 38 KS, u gradu taj nedostatak ne dolazi toliko do izražaja. Zahvaljujući ovim osobinama FMX je sličniji biciklu s pomoćnim motorom i kao takav je idealan za početnike i manje iskusne vozače.

U vožnji između automobila i pločnika dobro se snalazi i Yamaha XT660X, iako joj

Pegaso Strada je teži i masivniji od konkurencije, a ovjes mu je kraćeg hoda i tvrđe podešen zbog čega mu više leži umjeren nego agresivan stil vožnje



je sjedalo postavljeno prilično visoko od tla, a i širina je takva da je motocikl u gužvi manje agiln od konkurenata. S druge strane, motocikl je, obzirom na gabarite, iznenađujuće intuitivan u upravljanju zahvaljujući položaju vozača s težištem pomaknutim prema naprijed i širokom, dobro profiliranom upravljaču. Spomenut ćemo još i motor, koji uz Aprilijin agregat ima najveću zapreminu u kategoriji i koji je opremljen elektronskim sustavom ubrizgavanja, tako da su reakcije motocikla uvijek spremne i "pune". Za upravljačem se osjećaju čvrstina i konkretnost vozila, pa nam se najviše dopao od testnih modela.

Pegaso Strada je pokazao da "stiskavac" među vozilima definitivno nije njegov ambijent i da mu treba "više zraka" kako bi se mogao u potpunosti izraziti. Iako ga tvornica iz Noalea svrstava među svoja fun-bike ostvarenja, mi bismo ga prije svrstali među putna vozila. Na ovom modelu užitak u gradskim vratolomijama najviše umanjuju položaj vozača, koji doslovno sjedi u motociklu, široki spremnik goriva, velika udaljenost od upravljača i isturena vjetrobranska kupola koja smanjuje osjećaj za "usmjeravanje" prednjeg kraja. Tu je još i velika težina motocikla, kao i ovjes najkraćeg hoda, kojem više odgovaraju podloge s manje oštećenja. S druge strane, Strada se odlikuje najnižim sjedalom, 810 mm, i relativno nisko postavljenim osloncima za noge, što osobito dolazi do izražaja prilikom stajanja na semaforu, kada će većina vozača konkurentnih motocikala u stilu pravih baletana balansirati isključivo na vrhovima prstiju. Dakle, najprikladniji je onima s nižim stasom ili djevojkama.



Kraljevi oštih zavoja

Nakon grada i njemu svojstvenih tehnika vožnje put nas je dalje vodio prema nizu zavoja i serpentina Sljemenske ceste na kojoj su testirani motocikli u potpunosti demonstrirali svoju pravu Supermoto narav. Ne treba ni spominjati kako su tri specijalizirana modela upravo ovdje pokazala svoju pravu vrijednost i iza leđa ostavila ostale konkurente. Najviše nas se dojmila Husqvarna koja je definitivno najbolji "plesać" po zavojima, ne samo zbog svog sportskog ustroja, nego i zbog vrlo kompaktnog okvira i izvrsno izbalansiranog ovjesa. SM 610 je izvanre-

dan i na brzim potezima kao i u zatvaranju zavoja ili u promjenama pravca kretanja zahvaljujući maloj težini i položaju vozača za upravljačem koji je najbliži natjecateljskom ustroju.

Svojim dinamičkim osobinama oduševio nas je i mali Suzuki. Naime, DRZ daje najbolje od sebe upravo na ovakvim dionicama na kojima prevladavaju oštri zavoji, kada dolaze do izražaja njegova agilna ciklistika, mala težina i usko sjedalo pogodno za prebacivanje. Zahvaljujući ovakvom ustroju putanje je moguće korigirati i u sredini zavoja, čak i kad je motocikl u nagibu, pri če-

DR-Z 400 SM je istinski supermoto, atletske je grade i opremljen nekim zaista profesionalnim elementima. Ciklistikom i voznim osobinama puno je bliži natjecateljskim nego cestovnim modelima, no, zbog agregata najmanje zapremine nije pretjerano jak u potisku



Osim što su praktični i zabavni u svakodnevnoj primjeni, te nesumnjivo soft orijentacije, testirani motocikli svoje supermoto gene opravdavaju i na natjecateljskoj stazi

Iako su predstavljeni motocikli tzv. soft orijentacije, mi smo ih ipak podvrgli i "hard" ispitivanju na natjecateljskoj stazi, kako bismo u potpunosti spoznali njihov maksimum. Ovaj najzahtjevniji dio testiranja odradili smo na natjecateljskoj stazi "ST Rauš" u Novom Marofu, karting poligonu najnovije generacije koji se odlikuje kombinacijom brzih i tehnički zahtjevnih dionica. Staza je pregledna, široka i presvučena najkvalitetnijim asfaltnom smjesom koja osigurava visoku razinu stabilnosti i izvrstan "grip" guma uz njihovu umjerenu potrošnju. Zahvaljujući razvedenoj konfiguraciji staze na kojoj se izmjenjuju ravne dionice, dugački zavoji i oštre "šikane" uspjeli smo dokučiti krajnje granice svih testiranih motocikala: od stabilnosti, brzine ulaska u zavoj, brzine izlaska iz zavoja, rasporeda težine, razvijanja snage, podešenosti ovjesa, snage i modulabilnosti kočionog sustava, sve do kvalitete položaja vozača. Kao i prilikom svake promjene okoline u kojima smo testirali naša vozila, i s dolaskom na natjecateljsku stazu karte favorita i njihov ukupni poredak još jednom su se dobrono ispremišale.

Krenemo li od pobjednika, carica sportske primjene je Husqvarna SM 610, motocikl koji se u okvirima testiranih modela definitivno ističe najizraženijim sportskim ustrojem. Zahvaljujući uskoj konstrukciji, maloj težini i natjecateljskom položaju vozača za upravljačem motocikl je izrazito brz i reaktivan u promjenama pravca i ulascima u zavoj. Okvir je vrlo krut i kompaktan, a ovjes podešen upravo za primjenu na natjecateljskoj stazi. Motor koji razvija snagu na višim okretajima osigurava brze i sigurne izlaske iz zavoja, dok izrazito agresivan i snažan prednji kočioni sustav dozvoljava kasno kočenje i vožnju na samoj granici.

Na natjecateljskoj stazi se kao "riba u vodi" snašao i mali Suzuki, koji je kao i Husqvarnin predstavnik po svojoj konstituciji vrlo blizak racing modelima. Zahvaljujući vitkim linijama i masi u okvirima specijaliziranih modela DRZ svoj maksimum pruža upravo u ovakvoj primjeni. Tome pridonose i vrlo agilna ciklistika i usko sjedalo pogodno za pre-

bacivanje težišta, zbog čega se prilikom promjene smjera i savladavanja zavoja zahtjeva minimalan angažman vozača. Ulasci u zavoj su munjeviti, a visoko postavljene oslonci za noge osiguravaju znatne nagibe, tako da je zavoj moguće proći vrlo agresivno i brzo. I na natjecateljskoj stazi ograničenije predstavlja loše profiliran

cija, serijska kočiona crjeva obavezno zamijenite opletenima. Za razliku od konkurentnih natjecateljskih modela, Suzukijev "soft" fluidno oslobađa potisak, a snagu i okretni moment razvija linearno i pravilno. Iskusnijim će vozačima možda nedostajati malo više brutalnosti prilikom okreta ručice gasa, no onima koji tek ulaze u svijet natjecateljskog supermota ove će karakteristike pomoći da bolje savladaju tehniku vožnje uz manje stresa i više sigurnosti.

Iza Husqvarne i Suzukija prema kriteriju primjene na natjecateljskoj stazi slijedi velika praznina, nakon koje dolaze KTM, Yamaha i Honda. Navedeni motocikli su pozicionirani vrlo blizu jedan drugome i vrlo je teško odlučiti koji je bolji u opisanim uvjetima. Naime, sva tri motocikla imaju i dobrih i loših osobina, a ukupni broj traženih karakteristika im je gotovo jednak.

KTM se tako odlikuje najsnažnijim, ali i najagresivnijim oslobađanjem snage, zbog čega stražnja guma nerijetko dolazi u

upravljač koji zbog zatvorenih krajeva brzo dolazi u kontakt s nogama vozača i time vozaču smanjuje opseg kretanja na motociklu. Isto tako, prednja kočnica, koja se u svakodnevnoj primjeni odlikuje zavidnom snagom, prilikom forsirane upotrebe pokazuje znakove propadanja. Nije to ništa strašno, ali nije niti osobito ugodno kad vam kod ekstremnih zaustavljanja ručica kočnice počne vidljivo propadati. Prema tome, imate li natjecateljskih ambi-

krizu pri izlasku iz zavoja. Ovo donekle kompenzira kvalitetna ciklistika, no, ne valja pretjerivati, jer i mekana smjesa guma nakon samo nekoliko oštrijih krugova vrlo brzo dolazi u krizu. Isto tako, zamjetno sporije promjene smjera i nešto zahtjevniji ulasci u zavoj posljedica su dugog međuosovinskog razmaka, dok široko sjedalo i isti takav spremnik goriva sputavaju vozača u kretanjama. S druge strane,

Odmjeravanje snaga u natjecateljskoj areni

kad se je dno m postavi na putanju, kao i na ravnim dionicama, LC4 oduševljava svojom stabilnošću, a i međuubrzanja su mu najbolja u klasi. Tu je još i dobro odmjeren položaj vozača koji osigurava potrebnu dozu sigurnosti u vožnji, no, obzirom na porijeklo tvrtke i korištene elemente prednji kočioni sustav nas se nije previše dojmio. Čak nas je, naprotiv, razočarao.

Honda FMX po svojim voznim osobinama na natjecateljskoj stazi podsjeća malo na Suzukija, ali su užici mrvicu manje izraženi. FMX se odlikuje zavidnom stabilnošću i omogućuje kočenje duboko u zavoju, kao i ostvarivanje zavidnih nagiba, pri čemu motocikl sasvim solidno slijedi zadanu putanju. Kočnice su solidne i ne zamaraju se poput onih na Suzukiju, a prebacivanje u zavojima je lagano i zabavno zahvaljujući uskom spremniku goriva i niskom težištu motocikla. Ukupno pozitivan dojam bio bi još puno bolji da je masa nešto manja i da zastarjeli pogonski agregat oslobađa koju konjsku snagu više, no, što je - tu je.

Yamaha definitivno ne spada u red laganih Supermoto motocikala, tako da trkača staza nije njeno prirodno stanište. Iako smo prvih nekoliko krugova odvozili sa stanovitom rezervom, ubrzo se pokazalo da i u tim uvjetima može zadovoljiti manje zahtjevne korisnike koji vožnji stazom pristupaju više zbog znatiželje, negoli namjere da istinski uživaju u vožnji na "nož". Prilikom prebacivanja u zavojima se osjeti nemala težina, no, svejedno je Yamaha po tom pitanju dovoljno agilna. Ako niste skloni pretjerivanju, onda će vas Yamaha oduševiti svojom stabilnošću, iako se u

bržim zavojima ponekad voli bezopasno namješteni stražnji kraj. Kočnice su solidne i motocikl dozvoljava kočenje duboko u zavoj i ostvarivanje solidnih nagiba. Izvjesna tromost se javlja samo kod brzog prebacivanja u uzastopnim zavojima, no Yamaha je pri vožnji stazom ipak puno zabavnija negoli što bi se to moglo reći na prvi pogled.

I Aprilija na stazi plaća danak svom naglašenom turing usmjerenju i korpu-lentnijoj izvedbi. Sjedalo i spremnik goriva su široki, što vozaču ograničava slobodu kretanja, dok velika udaljenost od upravljača, sama konfiguracija upravljača i isturena vjetrobranska kupola zahtijevaju specifičnu tehniku vožnje i prilikom forsirane upotrebe ne ulijevaju baš pretjerani osjećaj sigurnosti u vožnji.

Kod savladavanja oštirih zavoja i učestalih prebacivanja težišta motocikl zbog velike težine, zahtjeva angažman vozača i oblije putanje. Ustvari, Stradu je u ovakvim uvjetima najbolje voziti cestovnom tehnikom s izbacivanjem koljena i prebacivanjem težišta vozača, što minimalno destabilizira motocikl i osigurava najbrža prolazna vremena. Šteta je jedino što je i tada u nagibima sputavaju nisko postavljene oslonci za noge. S druge strane, u bržim zavojima i na ravnim dionicama Aprilija oduševljava svojom stabilnošću i "punim" razvijanjem snage. I vibracije su najmanje izražene od svih testiranih motocikala, bez obzira o kojem se režimu rada radi, dok su iznimno jaki prednji kočioni sustav i ovjes tvrde podešenosti zaslužni za mogućnost vrlo agresivnog zaustavljanja. ■



FMX se odlikuje voznim osobinama na zavidnom nivou, no, zbog najslabijeg motora u klasi, po pitanju ukupnih performansi vidljivo zaostaje za konkurencijom. Manjak snage u gradskoj primjeni kompenziraju dobar okretni moment i fluidno razvijanje snage

mu ne nastaju nikakve neugodne reakcije. Isto tako, iako se mala žuta "loptica" odlikuje zapreminom i okretnim momentom koji na papiru možda zaostaju za konkurencijom, u primjeni je vrlo zaigran, ali i predvidljiv u svom ponašanju zahvaljujući kontroliranoj krivulji snage, koja se oslobađa tek na visokim okretajima. Prema tome, želite li iz Suzukija izvući maksimum, motor treba držati u gornjem području rada. U vožnji nas je jedino iritirao nespretno oblikovani upravljač s dignutim krajevima, jer prilikom motocross načina vožnje dolazi u

kontakt s nogama vozača i time ograničava kretanje na motociklu.

Nešto manje zabavan od opisanog dvojca je KTM, koji je isto tako učinkovit, ali je i dosta korpulentan, zbog čega zahtjeva i manje agresivne putanje u zavoju. U zavoju se osjeća i težina motocikla koju je barem djelomično moguće kompenzirati snažnim motorom, no, obzirom na okretni moment prisutan u donjem režimu, potreban je i veći oprez prilikom otvaranja gasa. LC4 se odlikuje i izvanrednom ciklistikom, kao i vrlo kompaktnim ustrojem koji vozaču ulijeva

povjerenje u vožnji. Najveća zamjerka su mu slabe kočnice i već spomenute nesnosne vibracije.

Kod Yamahe smo povoljno ocijenili položaj vozača u sjedalu. Naime, vozač sjedi naglašeno prema naprijed, čime je i kompletno težište pomaknuto na prednji dio, što u kombinaciji sa širokim i dobro odmjeranim upravljačem ovom motociklu osigurava munjevito spuštanje u nagib. I ovdje je velika težina faktor ograničenja, no, kako je ta težina kvalitetno razmještena, vozač na XT-X-u ima osjećaj da vozi puno lakši motocikl nego što to pokazuju deklarirane vrijednosti. Šteta je jedino što je ovjes mekano podešen, pa na izlazu iz zavoja dolazi u pitanje snažan potisak motora. No, zato je motor vrlo udoban i besprijekorno izbalansiran.

Aprilijinoj Strada niti ova konfiguracija s oštrim zavojima nije baš najbolje legla. Ovo ne znači da nju nije moguće koristiti na ovakvom terenu, no, u ovim uvjetima ipak zaostaje za konkurencijom. Kao prvo, sjedalo je preširoko i previše nisko postavljeno, što ograničava kretanje ambicioznijih vozača. Isto tako, upravljač je previše zatvoren i previše udaljen vozaču, te vrlo podignut od ravnine sjedenja. Nadalje, širina spremnika vrlo je velika, što zajedno čini vrlo nespretnu kombinaciju za agresivni tip vožnje po serpentinama. Zabava je ograničena i zbog nisko postavljenih oslonaca za noge. Ovo nije njegov teren. Puno bolji učinak Pegaso ostvaruje ako se koristi na otvorenim cestama. On je namijenjen putovanjima.

Od mjesta do mjesta

Kako je cesta postajala sve otvorenija, mijenjali su se i favoriti među testiranim motociklima. S početkom brzih dionica sve je više do izražaja dolazio Aprilijin Pegaso Strada koji se ističe zavidnom razinom udobnosti u vožnji i isključivo cestovnom orijentacijom. Položaj vozača za upravljačem (sjedi doslovno u motociklu) i sasvim pristojna aerodinamična zaštita koju pruža vjetrobranska ku-

Na natjecateljskoj su stazi dominirali upravo specijalizirani modeli poput Husqvarne i Suzukija koji su u ovakvima uvjetima pokazali svoje prave vrijednosti i iza leđa ostavili ostale konkurente



U okvirima testiranih modela Husqvarna se ističe najizraženijim sportskim ustrojem. Okvir joj je vrlo krut i kompaktan, ovjes podešen upravo za primjenu na natjecateljskoj stazi, a agresivan i snažan prednji kočioni sustav dozvoljava kasno kočenje i vožnju na samoj granici



pola osiguravaju zadovoljavajuću zaštitu od vjetra. Između ostalog spomenut ćemo da gotovo da nema vibracija, kao i to da komandna ploča pruža pregršt informacija. Vrlo je praktičan i prostor za odlaganje manjih predmeta na vrhu spremnika goriva. Spomenut ćemo još i vrlo snažan prednji kočioni sustav, kao i tvrde podešen ovjes koji na ovakvim brzim dionicama osigurava zavidnu razinu stabilnosti.

Yamahin glavni adut je motor cestovnih karakteristika. Suprotno onome što bi se na prvi pogled moglo zaključiti, aerodinamič-

na zaštita je i na ovom modelu sasvim zadovoljavajuća zahvaljujući prvenstveno širini usmjerivača zraka na prednjoj vilici, koji osiguravaju dobru zaštitu nogu, te vjetrobranskoj maskici većih dimenzija. Vrlo je ugodno i sjedalo koje je dobro podstavljeno. Na otvorenoj cesti pri turističkom načinu vožnje dolazi do izražaja i mekano podešen ovjes koji lako amortizira sva oštećenja i neravnine, pri čemu motocikl vrlo sigurno održava pravac.

I FMX 650 zadovoljava u međugradskoj vožnji, unatoč svim ograničenjima koja se

povezuju s karakteristikama motora i položaju vozača koji je izveden u tipičnom supermotard stilu. Prema tome, ako se ne prekorači brzina od 110 km/h, čak i putovanje srednje duljine na ovom motociklu može postati sasvim prihvatljivo, poglavito ako u obzir uzmemo povoljan položaj nogu i dobro profilirano sjedalo.

Što se tiče manje soft orijentiranih modela kao što su KTM, Husqvarna i Suzuki, oni na otvorenim dionicama pokazuju očita ograničenja koja se povezuju s njihovom jasno izraženom sportskom crtom.

Kad se jednom postavi na putanju, kao i na ravnim dionicama, LC4 oduševljava svojom stabilnošću, a i međuubrzanja su mu najbolja u klasi. Tu je još i dobro odmjereno položaj vozača koji osigurava potrebnu dozu sigurnosti u vožnji



Isključivo cestovne orijentacije Aprilija u vožnji objedinjuje tipično tourer zadovoljstvo i praktičnost upotrebe te završnu obradu na visokoj razini. Izvrsno je opremljena, udobna i posjeduje najbolju vjetrobransku zaštitu



Aprilia Pegaso 650 Strada

● Od svih testiranih modela ovaj je najugodniji na brzim dionicama, najudobniji je na autocesti i ukupno gledajući najpotpunije je opremljen. Instrumenti su vrlo kompletni, a komande na upravljaču su vrlo precizno izvedene. Neka su rješenja vrlo originalna, na primjer, prostor iznad spremnika goriva koji se električno otvara pritiskom na tipku komande na upravljaču. Pogonski mu je agregat preuzet od Yamaha, jednocilindrični Minarelli ukupnog obujma 659 ccm, no, zahvaljujući drugačijim postavkama prijenosnih odnosa i elektronike i vjetrobranskoj poluooplatti Aprilija razvija i najveću brzinu od 173 km/h. Iako lagan za upravljanje u uvjetima umjerene vožnje, zbog velike težine i prije svega zatvorenog upravljača motocikl nije reaktivan poput ostalih konkurenata. Ovaj motocikl ima i najniže postavljeno sjedalo i oslonce za noge, a zbog vjetrobranskog poluooklopa, položaja vozača i aluminijskih kotača više bi mu odgovarala neka druga klasa.

Honda FMX 650

● Od svih testiranih supermota ovim je najlakše upravljati. Naravno čistokrvnog "easy ride" motocikla zasluga je prije svega vrlo fluidnog, ali i nedovoljno snažnog motora. Ciklistika i položaj vozača za upravljačem su na visini manje specijaliziranih konkurenata, tako da motocikl u vožnji pruža daleko veće zadovoljstvo nego što bi se to na prvi pogled moglo zaključiti. S druge strane, pogonski agregat zastarjele koncepcije, upravljačka ploča kao iz prošlog desetljeća, oslonci za noge s modela Hornet i poluge na upravljaču nikako ne zadovoljavaju normative jednog predstavnika moderne supermoto klase, pogotovo ako je cijena na razini, ako ne i viša od konkurencije.

Suprotno velikoj zapremini FMX 650 se ističe dosta kompaktnom građom. Ukupni dojam kviri jedino zastarjeli zrakom hlađeni agregat koji nikako ne pristaje jednom modernom supermoto motociklu



Motocikl bez kompromisa kako po pitanju dizajna tako i po pitanju ciklistike i tehničkih karakteristika. Ukupni komfor vozača i suvozača je žrtvovan kako bi se maksimalno naglasila natjecateljska orijentacija



Husqvarna SM 610

● Za ovaj bi se motocikl moglo reći da je pravo "karakterno" vozilo. Vrlo je lijepa, inovativnih linija i opremljena mnoštvom maštovito dizajniranih detalja. Prema našim dojmovima, ovo nije motocikl koji će preferirati početnici, nego je konstruiran da bi došao u ruke iskusnom vozaču. Isto tako, žrtvovana je ukupna udobnost kako bi se maksimalno naglasio natjecateljski ustroj. Uz to što spada među najlakše u klasi, karakterizira ju i najbolja izbalansiranost i ovjes vrhunske kvalitete. Motor razvija snagu potpuno drugačije nego konkurencija i obožava prelaske u više režime vrtnje. Nepobjediva je u agilnosti i snazi kočenja. Da smo ocjenjivali hard komponentu, glatko bi pobijedio.

Model s najopsežnijim stažem na tržištu. Iako se odlikuje agresivnim dizajnom, završnom obradom na visokoj razini i kvalitetnim elementima ciklistike u mnogim karakteristikama vidljiv je i generacijski raskorak



Suzuki DR-Z 400 SM

● Iako soft orijentacije, DR-Z 400 SM je istinski supermoto, atletske je građe i opremljen je nekim zaista profesionalnim elementima. U primjeni je iznimno zabavan i praktičan, a u uvjetima gradske gužve je izuzetno učinkovit. Ciklistikom i voznim osobinama puno je bliži natjecateljskim nego cestovnim modelima, no zbog agregata najmanje zapremine nije pretjerano jak u potisku, što će cijeniti vozači koji tek ulaze u svijet prave supermoto vožnje. Zahvaljujući vjetrobranskoj masci nešto većih dimenzija i zaštita od vjetera je bolja nego na nekim drugim modelima iz klase, a negativni bodovi su zasluga uskog i neudobnog sjedala i visoke nabavne cijene.

Supermoto verzija nastala na bazi Suzukijevog endura DRZ 400 S. Osim bronjih elemenata karakterističnih za supermoto klasu, sportsku narav naglašavaju i elementi poput prednje upside-down vilice i kotača crne boje



Obzirom na gabarite Yamaha je iznenađujuće agilna i intuitivna zahvaljujući položaju vozača koji ima težište pomaknuto prema naprijed, a od pomoći je i široki i dobro profiliran upravljač



KTM SM 640 LC4

● Nedovoljno osuvremenjeno racing porijeklo daje danak ukupnom poretku. Osim toga, skup je. Najveće mane su mu vibracije koje su u vožnji jedva podnošljive, te mali kut zakretanja koji bitno utječe na udobnost vozača i na agilnost kretanja u gradskom prometu. No, on još uvijek ima i svoje prednosti: najsnažniji je u donjem dijelu radnog područja agregata, a zbog velikog međuosovinskog razmaka i čvrstog okvira na neravninama i brzim dionicama vrlo je precizan i čvrst. Marka koja nam se najviše dopala na prošlim usporednim testovima hard endura i maxi nakeda, ovdje će još morati dosta toga doraditi.

Yamaha XT 660 X

● Upravo je ovaj motocikl pobjednik našeg usporednog testa zbog dobro odmjerenog položaja vozača za upravljačem, osjećaja sigurnosti u vožnji, visoke razine udobnosti, te besprijekorne preciznosti izrade svake pojedine komponente. Ostala Yamahina oružja su motor koji se odlikuje odličnim razvijanjem snage kao i, u okvirima klase, sasvim zadovoljavajuća vjetrobranska zaštita. Velika težina u vožnji se nije pokazala nedostatkom. XT 660 X postaje referentna vrijednost u odnosu kvalitete i cijene: atraktivan je, ima dobre kočnice i ovjes, a ukupne performanse su i više nego zadovoljavajuće.



Za mnoštvo zabave i maksimalni užitek u vožnji ne morate nužno biti profesionalni vozač

Ovo ukratko znači da ako se u "sedlu" LC4 zadržite duže od 30 minuta s prosječkom brzine od 130 km/h i više, sljedeći dan obavezno posjetite zubara i provjerite jesu li vam sve "plombe" na broju. Osim toga, ruke vozača su jako široko postavljene, zbog čega je vozač cijelo vrijeme izložen jakom otporu zraka. Istina, zahvaljujući novoj maskici vjetrobranska zaštita na njemu je ipak nešto bolja nego na prošlim modelima. S druge strane, na brzim dionicama i otvorenim zavojima KTM pokazuje veliku preciznost i zadovoljavajuću stabilnost, što je između ostalog posljedica i naj-

dužeg međuosovinskog razmaka od 1.510 mm, kao i ovjesa visoke kvalitete.

Husqvarna SM 610 ima više-manje iste negativne efekte pri vožnji na "otvorenom" kao i KTM, iako vibrira osjetno manje nego njen austrijski pandan. Uz to je još opremljena tvrdim i vrlo uskim, čitaj neudobnim, sjedalom, kao i tvrde podešenim ovjesom, zbog čega na neravninama dolazi do poskakanja cijelog motocikla. Osim toga, u šestoj brzini, koja je prilično duga, a ovo je jedini motocikl sa 6 brzina, uz prilično slab okretni moment motora nameće se potreba za čestim mijenjanjem stupnja prijenosa čak

i u uvjetima najjednostavnijeg pretjecanja.

U pogledu smještaja i ukupne udobnosti vrlo slične karakteristike na mješovitim dionicama ima i mali Suzuki. Zbog sjedala minimalističke izvedbe udobnost u vožnji, vožnja na dužim relacijama i vožnja u paru definitivno ne spadaju u smjernice ovog modela. Određena kompenzacija natjecateljskoj konstituciji dolazi kroz mekano podešen ovjes, koji u potpunosti apsorbira sve deformacije kolnika, no, i to se pokazalo dostatnim jedino na kraćim relacijama. Isto tako, zbog najmanje zapremine u klasi DRZ-SM je i najosjetljiviji na bilo kakva dodatna opterećenja koja osjetno smanjuju performanse vozila. I kod njega nas je iznenadila vjetrobranska zaštita. Naime, zahvaljujući vjetrobranskoj maskici koja je dobro profilirana kao i kod Yamahe, te nešto većih dimenzija na višim brzinama osigurana je za ovu klasu sasvim pristojna zaštita.



Zamjetno sporije promjene smjera kao i nešto zahtjevniji ulasci u zavoje posljedica su dugog međuosovinskog razmaka dok široko sjedalo i isti takav spremnik goriva sputavaju vozača u njegovim kretnjama

Pitanje favorita

Ovo je uvijek nezahvalno pitanje jer se temelji isključivo na subjektivnim dojmovima nas i naših test vozača. Kao i uvijek, netko će se s nama složiti, a netko ne. Mi ćemo klasificirati naše kandidate i popratiti to argumentima, a oni rijetki koji budu isprobali svih šest modela znat će da smo u pravu. Krenimo od dna prema vrhu ljestvice

Na posljednje mjesto smjestili smo KTM LC4 640 SM, model s najopsežnijim stažem na tržištu, onaj za kojeg smo mislili da će biti pobjednik, jer smo bili oduševljeni modelima 450 EXC i Supermoto koji su glatko pobijedili na našim usporednim testovima. Ovom KTM-u nikako nećemo oprostiti nes-



Nešto veću ukupnu težinu Yamaha gotovo u potpunosti kompenzira kvalitetnim rasporedom težine. Položaj vozača je izveden u tipičnom supermotard stilu, upravljač je širok i dobro profiliran, a vjetrobranska zaštita je na zadovoljavajućem nivou

nosne vibracije i slabe kočnice. Iako se odlikuje završnom obradom na visokoj razini i kvalitetnim elementima ciklistike, u mnogim karakteristikama vidljiv je generacijski raskorak. Po svojim ukupnim voznim osobinama ni po čemu se pretjerano ne ističe u odnosu na konkurente. Mišljenja smo da tradicija i minimalne kozmetičke korekcije nikako ne opravdavaju cijenu od 66.870 kn.

Zbog atraktivnog izgleda i fluidnog, ali i nedovoljno snažnog motora Honda FMX 650 je idealna za početnike, pripadnice ljepšeg spola i vozače koji žele isključivo praktično i lijepo dizajnirano prijevozno sredstvo za grad. Položaj vozača za upravljačem i ciklistika motocikla u potpunosti prate zadane smjernice klase, tako da motocikl u vožnji pruža daleko veće zadovoljstvo nego što bi se to na prvi pogled moglo zaključiti. No, pogonski agregat i neki drugi elementi zastarjele koncepcije nikako ne opravdavaju cijenu koja je viša i od nekih puno opremljenijih ili specijaliziranih modela. Zbog toga smo ovaj model postavili na predposljednje mjesto.

Kao što smo već spomenuli, Pegaso Strada osim po izgledu ima najmanje dodirnih točaka s karakteristikama SM klase. Teži je i masivniji od konkurencije, a ovjes mu je kraćeg hoda, zbog čega mu više leži umjeren putnički nego agresivan stil vožnje. S druge strane, najbolji je na višim brzinama, izvrsno je opremljen, udoban je i posjeduje najbolju vjetrobransku zaštitu, što će najviše cijeniti vozači koji prevaljuju veće udaljenosti. Trenutačno najpristupačnija cijena osigurava mu čvrstu poziciju na tržištu i četvrto mjesto na našem usporednom testu.

Husqvarna SM 610 nas je oduševila svojim lijepim i inovativnim linijama, a ponajviše voznim osobinama i snagom prednjeg kočionog sustava. Ta su joj svojstva i donijela brončanu medalju. Lagana je, ovjes joj je vrhunske kvalitete, no, da bi se maksimalno naglasio natjecateljski ustroj žrtvana je ukupna udobnost vozača i suvozača. Moramo spomenuti i nepraktični bočni oslonac koji je vrlo teško postaviti u otvoreni položaj. Husqvarnin je model namijenjen prvenstveno iskusnijim vozačima koji preferiraju agresivnu vožnju i povremene posjete natjecateljskoj stazi. Naravno, mo-

derna tehnologija i visoki potencijal uvijek imaju i zvučnu cijenu koja u ovom slučaju iznosi visokih 66.990 kn.

Srebrna je medalja uručena "žutokljuncu" sa znakom Suzukija. Naime, DRZ 400 SM se odlikuje voznim osobinama na razini specijaliziranih modela: lagan je, uzak, agilan i vrlo zabavan u vožnji. Snagu razvija linearno i ravnomjerno, zbog čega je u svim situacijama predvidiv, a opremljen je i kvalitetnim ovjesom s mnogostrukom regulacijom. Nameće se kao idealan spoj cestovnih i natjecateljskih karakteristika i najviše će ga cijeniti vozači koji tek otkrivaju sve čari supermoto

Na stazi Aprilija plaća danak svom naglašenom touring usmjerenju i kurpulentnoj izvedbi. U uvjetima umjerene vožnje motocikl je lak i intuitivan, no, zbog velike težine, širokog spremika i zatvorenog upravljača nije reaktivan poput ostalih konkurenata



PRAZNA STRANICA



vožnje. Zbog male razine udobnosti, koju uvjetuje sjedalo uske izvedbe, područje primjene mu je ograničeno isključivo na kratke relacije, odnosno, na grad i natjecateljsku stazu. Kako ga pokreće zapreminom najmanji

motor od testiranih modela, ostvaruje najveću uštedu po pitanju godišnjih davanja, no, cijena do registracije mu je malo pretjerana.

Pobjednik našeg usporednog testa je definitivno XT 660 X. U tom su bili jedno-

glasni baš svi test vozači. Uzmemo li u obzir sve faktore koji se traže od motocikla ove klase, Yamaha pruža maksimum u odnosu kvalitete i cijene: atraktivna je, ima dobre kočnice i ovjes, cijenom je pristupačna, a ukupne performanse su joj i više nego zadovoljavajuće. Isto tako, položajem vozača je izveden u tipičnom supermotard stilu, upravljač je širok i dobro profiliran, vjetrobranska zaštita je na zadovoljavajućoj visini, dok su završna obrada i oprema motocikla na zaista visokom nivou. U pogledu udobnosti ovo je jedini model koji u potpunosti zadovoljava potrebe vozača i suvozača, a nešto veću ukupnu težinu gotovo u potpunosti kompenzira dobro odmjeren raspored težina, zbog čega se motocikl odlikuje dosta reaktivnim voznim osobinama koje su gotovo na razini puno lakših modela. Teško mu je naći ozbiljniju manu. On je sigurno "najkonkretniji" motocikl.

Kao i na svakom usporednom testu, na kraju ima iznenađenja. Dok nas je KTM 640 SM razočarao, mali DR-Z je prošao bolje nego što smo mislili prije dinamičkog testa. Pegaso nam je više legao na Sardiniji, a tek su Honda i Husqvarna baš kao što smo ih zamišljali. ■

Yamaha i na stazi može zadovoljiti manje zahtjevne korisnike



Potrošnja

● Kada smo mjerili prosječnu potrošnju nismo očekivali da će dobiveni rezultati biti toliko različiti. Najštedljiviji KTM je na prijeđenih 100 km trošio punih 2,5 litre benzina manje od rastrošne Husqvarne. Uz KTM koji troši 5,1 litara, svojom štedljivošću nas je oduševila i Yamaha koja je trošila 5,3 litara. U drugu skupinu spadaju Suzuki i Aprilia koji su trošili nešto manje od 6 litara. Zanimljivo je da Aprilia troši pola litra više od Yamahae iako ih pokreće u osnovi isti pogonski agregat, tako da ćemo u ovom slučaju krivnju baciti na Aprilijinju elektroniku koju su talijanski inženjeri podesili nešto drugačije od Yamahinih. Uz spomenutu Husqvarnu koja je trošila 7,6 litara, u klasu rastrošnih upala je i Honda FMX koja nas je neugodno iznenadila svojom potrošnjom od 6,4 litara, no, to je jednim dijelom posljedica njezinog preslabog pogonskog agregata kojeg smo trebali pošteno pritisnuti kako bi mogao pratiti ritam ostale petorice.





1. YAMAHA XT 660 X

- + cijena, dizajn, oprema, završna obrada, položaj vozača, komfor
- težina

2. SUZUKI DRZ 400 SM

- + agilnost, težina, natjecateljska konstrukcija, podešavanje ovjesa
- cijena, upravljač, okretni moment, komfor

3. HUSQVARNA SM 610

- + dizajn, kočnice, ovjes, težina, agilnost
- komfor, bočni oslonac, tvrd ovjes, paljenje, cijena, potrošnja

4. APRILIA PEGASO 650 STRADA

- + dizajn, kočnice, vjetrobranska zaštita, cijena, komfor
- težina, položaj vozača, upravljač, aluminijski kotači

5. HONDA FMX 650

- + položaj vozača, lakoća vožnje, upravljač
- cijena, zastarjeli agregat, instrumenti, snaga, potrošnja

6. KTM SM 640 LC4

- + tradicija, dizajn, krut okvir, ovjes
- vibracije, težina, cijena, nepregledna upravljačka ploča

APRILIA PEGASO 650 STRADA

HONDA FMX 650

	APRILIA PEGASO 650 STRADA	HONDA FMX 650	
MOTOR	tip agregata	jednociлиндриčni četverotaktni	
	promjer x hod (mm)	100 x 84	100 x 82
	zapremina	659 ccm	644 ccm
	kompresija	10,0:1	8,3:1
	tip razvoda	jedna bregasta osovina u glavi	jedna bregasta osovina u glavi
	br. ventila	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru
	hlađenje	tekućinom	zračno
	napajanje	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima 44 mm	rasplinjač promjera 40 mm
	paljenje	elektronsko	elektronsko
	max. snaga KS(kW)-o./min.	50 (37) -6.250	38 (27,7)-5.750
okretni moment kgm-o./min.	6,25-5.200	5,23-4.500	
CIKLISTIKA	spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
	br. brzina	5	5
	Okvir	čelični	čelični
	prednji ovjes	klasična vilica promjera 45 mm	upside-down vilica promjera 45 mm
	hod prednjeg ovjesa	140 mm	218 mm
	stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
	hod stražnjeg ovjesa	130 mm	186 mm
	prednji kočinski sustav	disk ø 320 mm i čeljust sa 4 klipova	disk ø 296 mm i čeljust sa 2 klipova
	stražnji kočinski sustav	disk ø 240 mm i čeljust s 2 klipom	disk ø 220 mm i čeljust s 1 klipom
	guma prednja	110/70-17	120/70-17
guma stražnja	160/60-17	150/60-17	
DIMENZIJE	međuosovinski razmak	1.479 mm	1.490 mm
	duljina	2.160 mm	2.151 mm
	širina	810 mm	823 mm
	visina sjedala	780 mm	875 mm
	spremnik goriva	16 litara	11 litara
	težina (suha)	168 kg	163 kg
	potrošnja na testu	5,92 l./100 km	6,41 l./100 km
	CIJENA	54.000 Kn	57.990 Kn



HUSQVARNA SM 610	KTM SM 640 LC4	SUZUKI DRZ 400 SM	YAMAHA XT 660 X
jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni
98 x 76,4	101 x 78	90 x 62,6	100 x 84
576,28 ccm	625 ccm	398 ccm	659 ccm
11,0 : 1	11,7 : 1		10,0 : 1
jedna bregasta osovina u glavi	jedna bregasta osovina u glavi	dvije bregaste osovine u glavi	jedna bregasta osovina u glavi
4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru	4 ventila po cilindru
tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
rasplinjač promjera 41 mm	rasplinjač promjera 40 mm	rasplinjač promjera 36 mm	elektronsko ubrzgavanje s leptirastim tijelima 44 mm
elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko
53 (39)-7.000	54,4 (40)-7.000	40 (29,4) - 7.600	48 (35,3)- 6.000
5,1-5.000	5,5-5.500	3,2 - 6.600	5,6 - 5.250
s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
6	5	5	5
čelične cijevi	čelične cijevi	čelične cijevi	čelični
upside-down vilica promjera 45 mm	upside-down vilica promjera 48 mm	upside-down vilica promjera 47 mm	klasična vilica promjera 43 mm
250 mm	275 mm	-	200 mm
oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
290 mm	260 mm	-	191 mm
disk ø 320 mm	disk ø 320 mm	disk ø 310 mm	disk ø 320 mm
ičeljust sa 4 klipa	i plivajuća čeljust sa 2 klipa	i čeljust sa 2 klipa	i čeljust sa 4 klipa
disk ø 220 mm	disk ø 220 mm	disk ø 240 mm	disk ø 245 mm
i plivajuća čeljust s 1 klipom	i plivajuća čeljust s 1 klipom	i čeljust s 1 klipom	i čeljust s 1 klipom
120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
160/60-17	160/60-17	140/70-17	160/60-17
1.500 mm	1.510 mm	1.460 mm	1.500 mm
2.200 mm	-	2.225 mm	2.131 mm
820 mm	-	-	860 mm
920 mm	910 mm	890 mm	875 mm
12,5 litara	11,2 litara	10 litara	15 litara
140 kg	149 kg	134 kg	165 kg
7,66 l./100 km	5,10 l./100 km	5,80 l./100 km	5,34 l./100 km
66.990 Kn	66.870 Kn	55.700 Kn	54.900 Kn