

Honda XL700 V Transalp

PIŠU: ŽELJKO PUŠČENIK,
MARKO GUZINA
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Iako je u trenutku svog predstavljanja u vrijeme Univerzijade u Zagrebu (1987. godine) prvi Transalp možda bio poseban i po mnogočemu dobar, po današnjim mjerilima u pitanju je umoran model koji ne nudi puno. Tadašnja popularnost relija Pariz-Dakar rezultirala je stvaranjem tog svestranog modela koji je nudio kombinaciju turističkog motocikla srednje klase sa ponešto terenskih sposobnosti. Možemo reći da nije bio zahtjevan zadatak stvoriti unaprijeđeni model u odnosu na prethodnika. Ima tu detalja koji nas pomalo čude i isto tako nekih koji nam se zaista sviđaju, no budimo poštteni i razložimo sve po redu.

Avanturizam u izgledu

Da je suditi samo po izgledu, već imamo dovoljno argumenata da novi Transalp proglasimo novim. Dok dizajneri zaslužni za izgled ovog motocikla tvrde da im je za inspiraciju poslužio konj u galopu, niti nakon konzultacija s poznavateljima tih plemenitih životinja ne uvidamo paralele, ali ne možemo poreći da se radi o vozilu dinamičnih linija. Iako temeljito izmijenjen u odnosu na prethodnika, aktualni Transalp i dalje ostaje prepoznatljiv, dok istovremeno unosi pregršt modernih rješenja. Prvo što zamjećujemo nesumnjivo je novo multirefleksorsko svjetlo s dvije žarulje, koje osim obogaćivanja vizualnog dojma ima zadatak bogato osvijetliti mračne šumske putove, naravno, ukoliko se ukaže potreba. Primjećujemo da su oklopi koji se pružaju od spomenutog svjetla uži, što bi trebalo značiti da pružaju i manje zaštite od vjetra.

Dok je grafika analognog brojača okretanja na kontrolnim instrumentima umjerena, podatke poput brzine, prijedene udaljenosti te količine goriva pruža LCD, a tu je i nekoliko uredno pozicioniranih kontrolnih žaruljica. Pregledni



Dinamične grafike na bočnim oplatom na sebi nose i zemljopisne koordinate najviše asfaltirane prometnice u Europi kod mjesta Col de la Bonette, a pravi avanturisti će ih prepisati u svoj GPS uređaj i krenuti na put

CIJENA
65.990 KN



Na radost i veselje brojnih avanturista koji uživaju prelaziti planinskim prijevojima na motociklima, dokazani i provjereni Hondin Transalp je doživio još jednu inkarnaciju. Ovoga puta pored putnih sposobnosti u paketu dolazi i atraktivan izgled. Nažalost, ciklistika nije išla u korak s vremenom. Iako novi Transalp košta 20% više, u usporedbi s konkurencijom još je uvijek teži, a nudi manje snage i tehničkih poslastica. Namijenjen je nezahtjevnim korisnicima kojima tehnika nije na prvom mjestu. Agregat mu je temeljito obnovljen u svrhu zadovoljavanja Euro 3 normi. U vožnji je puno bolji od starog, ali mu nedostaje malo snage i šesta brzina

Dizajn nov, ciklis

instrumenti su upravo onakvi kakvi i trebaju biti na jednom suvremenom motociklu, ništa im ne nedostaje, ali isto tako ne nude nikakve posebne podatke. Ponekad nam se učini hladan pri pogledu prema kokpitu i nema one sitnice za koju bismo rekli «Wow!». Upravljač je širok, na njemu se nalaze uobičajeni prekidači i retrovizori, a tipično za ovu klasu, tu su i vrlo korisni štitnici za ruke.

Nove i vrlo dinamično oblikovane bočne oplatae na sebi nose natpis s imenom modela, svojevrsni koordinatni sustav, te zemljopisne koordinate kao zanimljiv detalj. Naime, na prednjem dijelu oplata se sa svake strane motocikla nalaze zemljopisna dužina i širina jedne posebne lokacije koja se nalazi u južnim francuskim Alpama. Lokacija se zove Col de la Bonette, a radi se o najvišoj asfaltiranoj cesti u Europi, pa oni kojima ne manjka avanturističkog duha samo trebaju pogledati na oplatae, upisati koordinate u GPS uređaj i krenuti na put. Dok je agregat sprijeda i s donje strane zaklonjen od pogleda i udaraca zaštitnom oplatom, iznad njega se nalazi spremnik goriva zapremine 17,5 litara, što je manje nego na prethodnom modelu, ali povećana ekonomičnost obnovljenog agregata trebala bi rezultirati povećanim radijusom kretanja. U sadašnjost je uveden i izgled poklopca za ulijevanje goriva, koji je sada u ravnini s gornjom stranom spremnika umjesto dosadašnjeg rješenja, koje je odudaralo i fizički i izgledom. Vizualno i ergonomski je izmijenjeno i sjedalo, koje je sada tanje i zaobljenije, kako bi osim više udobnosti vozaču omogućilo i lakše doseganje podloge nogama. Suvozača će dočekati rukohvati od plastične mase, koji se nastavljaju u nosač prtljage. Stražnje svjetlo ne donosi revoluciju na području dizajna, ali je lijepo oblikovano i dobro uklopljeno u cjelinu. Svakako je zanimljiv ispušni top smješten s desne strane, koji neospor-

Transalp je od svojeg sedam godina starog prethodnika učinio više vizualni nego tehnički odmak



no izgleda svježije, ali isto tako sa svoja dva izlazna otvora neodoljivo podsjeća na osebujno rješenje s prijašnjeg Transalpa. Posve očekivano za ovu klasu motocikla, XL700V počiva na zbičanim naplaticima koji nemaju zadatak učiniti čišćenje noćnom morom za vlasnika, već prije svega marljivo upijati neravnine i udarce, dok svojom trendovskom crnom bojom ujedno upotpunjuju vizualni dojam. Kad smo već kod boja, spomenimo još da se novi Transalp nudi u četiri boje: žutoj, crvenoj, sivoj i plavoj.

Vremešna ciklistika i moderan ABS

Ako je dizajnom ovo jedan posve nov model, komponente ovjesa i okvir na to ne ukazuju.

Naime, provjereni čelični okvir koji koristi agregat kao opterećeni element ostao je gotovo nepromijenjen u odnosu na prethodni model predstavljen 2000. godine. Slično je i s komponentama ovjesa, koje su također gotovo neizmijenjene. Stražnja vilica neće privući pozornost ni dizajnom niti tehnologijom, a osim što svojim hodom od 173 mm nudi dobro upijanje neravnina, ona i sveukupno udovoljava zahtjevima kojima je izložena. Njezino kretanje kontrolira jedan amortizer preko progresivnog polužja. Slično je i s prednjom teleskopskom vilicom sa cijevima promjera 41 mm, koja je gotovo neizmijenjena, a nudi hod od čak 177 mm. Bitna novost je promjer prednjeg kotača, koji je sa 'enduraške' dimenzije od

tika stara

Prilikom ovog testa nam je pomagao naš test vozač, Viktor Bolsec





Testirani Transalp je opremljen ABS sustavom koji se pokazao kao dobar odabir

Susret modernog i klasičnog: ABS sustav uz čeličnu stražnju vilicu



I najtamnije noći na šumskim putovima dobro će obasjati novo prednje svjetlo zanimljivog oblika

21 cola smanjen na 19 cola, čime se željelo unaprijediti okretnost i općenito vozne osobine na asfaltu. Ipak, moramo napomenuti da su kote motocikla izmijenjene, odnosno da je međuosovinski razmak povećan za 10 mm, što možda i ne zvuči puno, ali bi trebalo poboljšati voznost pri višim brzinama, pogotovo sa suputnikom ili puno prtljage.

Spomenuti prednji kotač smanjenog promjera ima gumu dimenzija 100/90-19, dok je stražnja guma šira u usporedbi s prethodnim modelom, pa se diči dimenzijama 130/80-17. Zaustavljanje ovog motocikla je zadatak triju disk kočnica: dva diska

srijeda imaju promjer 256 mm, a jedan straga ima promjer od 240 mm. Potonji disk u obje izvedbe pritišće kočiona klijesta s jednim klipčićem, dok su srijeda moguće varijacije na temu. U osnovnoj izvedbi tu su dvoklipna kočiona klijesta, a inačica opremljena kombiniranim kočionim sustavom i ABS-om koristi trokclipna kočiona klijesta poznata s drugih modela opremljenih CBS-om.

Novi agregat za Euro 3

Iako sâm okvir ne donosi novosti koje bi bile vrijedne spomena na udarnim vijestima, agregat

Spremnik goriva na ovoj inkarnaciji Transalpa je smanjen na 17,5 litara, ali njegovi tvorcii tvrde da to zbog osjetno smanjene potrošnje neće negativno utjecati na radijus kretanja

je pretrpio znatne izmjene, kakve i priliče trećoj generaciji. Predstavljen kada i prvi Transalp, davne 1987. godine, ovaj dvocilindraš je imao zapreminu od 583 kubična centimetra. Godine 2000. zapremina je narasla na 647 ccm, čime je krivulja snage i zakretnog momenta dobila „mesa“ na nižim i srednjim okretajima. Kako bi udovoljili zahtjevima tržišta i sve strožim ekološkim normama, inženjeri su inspiraciju i tehnologiju crpili iz nedavno obnovljenog agregata na modelu Deauville, pa tako umjesto dosadašnja tri ventila po cilindru Transalp sada koristi četiri ventila smještena u novim glavama motora. Za daljnje „pumpanje“ krivulja snage i zakretnog momenta zapremina je ponovno narasla zahvaljujući promjeni promjera klipova. Dosadašnji provrt od 79 mm povećan je na 81 mm, što je zapreminu „obogatilo“ za 33 ccm, pa sada iznosi 680 ccm. Iako veći, novi klipovi su olakšani zajedno s klipnjačama, čime se unaprijeđuje odgovor na dodavanje gasa. Spomenute nove glave u sebi imaju iznimno protočne kanale, a zajedno sa centralno smještenim svjećicama poboljšavaju brzinu i kvalitetu izgaranja. Kompaktnije komore za sagorijevanje „krive su“ za porast kompresije na 10:1. Kao i na ostalim cestovnim modelima Honde za 2008. godinu, Transalp je opremljen PGM-FI, programibilnim sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva, koji koristi dva leptirasta tijela promjera 40 mm integrirana u jedan kompaktni sklop. Ovaj sustav koristi moderne brizgaljke s 12 rupica koje osiguravaju odlično raspršivanje goriva, što ne samo da rezultira porastom snage, već proizvođač deklarira smanjenje potrošnje od 7% u odnosu na prethodni agregat manje zapremine. Uz smanjenje potrošnje ide i smanjenje emisije štetnih plinova, čemu osim elektronskog ubrizgavanja pridonosi i HECS-3 katalizator velike zapremine smješten iza



Ispod modernog izgleda krije se tehnika koja koristi provjerene komponente prethodnih modela, pa su tako okvir i ovjes gotovo neizmijenjeni, dok je međuosovinski razmak povećan za 10 mm



Jednostavna, lijepa i pregledna kontrolna ploča pruža sve bitne informacije. Transalp koristi jednu od dvije logične i dobro poznate kombinacije prekidača na upravljaču

agregata, odnosno ispod stražnje vilice, čime ujedno doprinosi i centralizaciji masa.

Kad smo kod masa, možemo reći da Transalp spreman za vožnju teži 214 kilograma, a za pokretanje istih je tu 60 konjskih snaga raspoloživih pri 7.750 okr/min agregata. Zakretni moment mjeri 60 Nm pri 5.500 okr/min, a ono što nas posebno čudi je uporaba mjenjačke kutije sa samo 5 stupnjeva prijenosa kako bi snaga došla do stražnjeg kotača.

Agregat nedvojbeno nije osobito opterećen, te je kao i druge komponente izveden tako da jamči pouzdanost i trajnost.

Odličan za početnike

Kako se i može očekivati od jednog motocikla iz ove kuće, Transalp će vozaču - makar i prvi puta prebacio nogu preko njegovog sjedala - dati osjećaj dugogodišnjeg poznavanja. Ruke će gotovo instin-

ktivno potražiti ručke upravljača, a noge će se bez traženja pogledom smjestiti na oslonce. Svatko tko je barem jednom vozio japanski motocikl otkrit će da su prekidači na upravljaču vrlo intuitivni i da je sve na svojem mjestu. Sličan osjećaj pružaju i kontrolni instrumenti, koji vozaču lako prenose sve relevantne informacije.

Kada je riječ o ovjesu, prvi dojam ukazuje na dugi hod i nešto mekše podešenje, koje je u skladu s terenskim genima, ali bi na cesti moglo predstavljati otežavajuću okolnost. Preostaje nam da to provjerimo, a do tada prvo valja pokrenuti agregat. Okrećemo ključ u bravi te nakon što HISS sustav protiv krađe odradi svoje, pritisćemo tipku elektropokretača, što trenutačno oživljava ovaj V-2 stroj. Iako temperature nisu previsoke, sustav elektronskog ubrizgavanja kompenzira, pa agregat radi na nešto višem broju okretaja dok se ne ugrije, što je sasvim tipično za sve suvremene agregate. Ručica



Dinamično oblikovana prednja maska i bočne oplate donose veliku dozu avanturističkog duha, koja će i najsmirenije barem ponekad natjerati da pojure prašnjavim putem



spojke ničim nas se nije dojmila, odnosno, nije posebno mekana niti posebno tvrda, a mjenjačka kutija, kao i kod svih Hondinih motocikala, lako ulazi u prvi stupanj. Povećana zapremina te elektronsko upravljanje radom agregata znači da je snage i zakretnog momenta dovoljno već u niskim okretajima, pa je polazak vrlo lagan i odmah pomišljamo kako se radi o motociklu pogodnom za početnike. Gas moramo dodati malo jače jer bi dvocilindrični agregat do 3.000 okretaja u minuti pri ubrzavanju mogao malo zatresti.

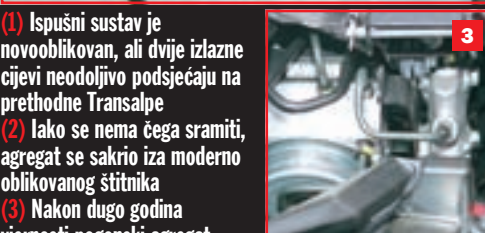
Dok su gume još hladne, ne pretjerujemo s ubrzanjima i tu dolazi do izražaja opuštena narav cijelog motocikla. Bez stresa dolazimo do petog i

- začudo - posljednjeg stupnja prijenosa, pa posve bezbrižno krstarimo prometnicama. Agregat odgovara na otvaranje gasa shodno zapremini i snazi, što znači da će početnicima međuubrzanja biti zanimljiva, a iskusnim motociklistima, koji znaju i za više od 60 konjskih snaga, mala. Zbog linearne naravi agregata performanse su proporcionalne broju okretaja, pa ukoliko želimo jača ubrzanja, kazaljku obrtomjera trebamo dovesti prema crvenom polju, dok za sve ostale primjene ostaju srednji okretaji. Kako upoznavanje s ovim motociklom traje točno onoliko koliko vam treba da sjednete na njega, ubrzo smo počeli tražiti, a shodno tome i dobivati, više. U gradskim uvjetima

će ovo biti vrlo praktičan motocikl te će do izražaja doći njegova okretnost, koja možda nije na razini konkurencije s oba kotača promjera 17 cola, dok istovremeno prednji kotač promjera 19" znači da nije niti daleko. Kočnice su se pokazale dobrima, a iako je snaga primjerena dvama manjim diskovima sprijeda, doziranje je gotovo savršeno, što ponekad može biti i važnije od sirove snage bez kontrole.

Ugodan za putovanja

Otvorene dionice su s Transalpom zanimljive, pa vjerujemo da se radi o motociklu s kojim se možete odvažiti i na dulji put autocestom, dok je zaštita od vjetra specifična. Umjesto težnje za posvemašnjom



(1) Ispušni sustav je novooblikovan, ali dvije izlazne cijevi neodoljivo podsjećaju na prethodne Transalpe
 (2) Iako se nema čega sramiti, agregat se sakrio iza moderno oblikovanog štitnika
 (3) Nakon dugo godina vjernosti pogonski agregat je doživio omanju renesansu, koja se prije svega odnosi na glave motora sa četiri ventila, povećanje promjera klipova te ugradnju modernog sustava elektronskog ubrizgavanja goriva
 (4) Pod sjedalo neće stati gotovo ništa



Ergonomski dotjeran, Transalp će se i početniku učiniti poznatim i pristupačnim

zaštitom koja je odlikovala prethodni model, novi XL700V donosi manje zaštite, a više kontrole zračnih struja. Ovo ukratko znači da će, pogotovo pri višim brzinama, vozač biti u zračnim strujama koje su prešle preko ili oko vjetrobrana, ali one će biti usmjerene, pa neće puno zamarati vozača.

Iako smo prilikom prvog kontakta zamijetili da se ovjes čini mekanim, radi se o dobro uravnoteženim komponentama koje će bez puno muke upiti sve neravnine koje su vam pripremile razne komunalne službe u vašem mjestu. Sve dok ne poželite putovati brže. Izlazak iz grada je ono za što je Transalp stvoren, a čim je prometnica manje frekventna i uža, ovaj motocikl daje više od sebe i svog avanturističkog duha. Otvoreni pravci su nam u želji za brzinom ukazali na umjerenu snagu agregata. Koliko god nam se ovaj motocikl svidio, ne možemo ne zapitati se o čemu su njegovi tvorci mislili kada su ostali pri mjenjačkoj kutiji s pet stupnjeva prijenosa, jer vjerujemo da bi svega nekoliko konjskih snaga te jedna brzina više učinili Transalp motociklom kojem je teže pronaći nedostatak.

Kao gotovo svaka Honda, XL700V možda nije najjači motocikl u klasi te ne nudi apsolutno savršena vozna svojstva koja bi impresionirala iskusne vozače, ali zato nudi sigurnost i lakoću koja će privući novopridošlice u svijet na dva kotača ili one koji u njemu žive malo sporijim ritmom. Mjenjačka kutija nam pada na pamet svaki puta kada nam se u posljednjem, petom stupnju prijenosa učini da bi tu negdje bilo mjesta i za još jedan. S agregatom je slična priča, što će reći da će svojih 60 konjskih snaga dati vozaču na raspolaganje bez pretjerane pompe, mada nam se učinilo da ne bi bilo loše da je spomenutih „konjića“ ipak nekoliko više.

Pomalo nas iznenađuje i smeta stupanj završne obrade postignut u španjolskim pogonima, gdje ovaj motocikl nastaje. Prava je šteta što nisu više

pažnje posvetili sitnicama, koje znaju smetati pristasašama ovog japanskog proizvođača koji je na glasu po kvaliteti. Prekidači su prilično kockasti i zastarjeli, pogled na upravljač ostavlja prilično hladan dojam i vidi se nekoliko varova koji Hondi ne mogu biti na čast.

Pogled na konkurenciju

Razmislimo li o konkurenciji, u obzir dolazi Suzukijev model V-Strom 650 kao najdirektniji

suparnik te Kawasaki Versys kao modernija izvedba svenamjenskog motocikla. Oba modela već u startu deklasiraju Transalpa cijenom, koja iznosi svega 53.348 kn u osnovnoj izvedbi za Versys, te 56.850 kn za V-Strom. Transalp košta 65.990 kn, što je 20-tak posto skuplje. Sva tri motocikla se proizvode u verzijama s ABS-om i bez njega. Iako snaga gotovo nikad nije presudna, Transalp ima čak 7 konja manje od V-Stroma i 4 manje od Kawasakijevog Versysa. Usprkos napretku tehnologije i podatku

Promjer prednjeg kotača je u ovoj trećoj generaciji smanjen na 19 cola, čime se postiže bolja ravnoteža između okretnosti, udobnosti i terenskih sposobnosti



PRAZNA STRANICA



Odabir stražnje gume dimenzija 130/80-17 jasno govori da se Transalp nije želio odreći terenskih gena

da je došao zadnji na tržište Transalp je znatno teži od konkurenata: 20 kg od Suzukija i čak 33 više od Kawasakija. Da bi zaustavila najveću težinu, nova Honda ima najmanje diskove: 256 mm, dok lakši konkurenti imaju 300 odnosno 310 mm. Kako je Transalp smanjio promjer prednjeg naplatka sa 21 na 19 cola u želji da bude bolji na cesti i ide u korak s konkurentima, jer 98% radnog vijeka ovi motocikli provedu na asfaltu, stražnja guma mu je ostala još uvijek najuža: 130 naspram 150 na V-Stromu i Versysovih 160. Da bi Honda po logici trebala biti jeftinija ne govore samo ti podaci, već i podatak da oba konkurenta imaju aluminijske stražnje vilice

nasuprot Hondinoj željeznoj, modernije okvire od dvostrukih greda (Suzukijev je čak aluminijski), prednje maske podesive po visini, itd. Versys čak ima, za ovu jeftinu klasu, skuplju up-side down vilicu i nazubljene diskove. S obzirom da smo vozili i Versysa i V-Stroma, ne možemo se otići dojmom kako su oba snažnija i zabavnija. No, neki će reći kako Transalp unatoč smanjenju prednjeg kotača puca na bolje terenske mogućnosti radi žbičanih naplataka. Možda, no tu će ga dočekati s veseljem novi potpuno soft enduro KTM 690 Enduro s istim žbičanim kotačima i grubljim desenom naplatka i samo 138,5 kg. I uz sve to vjerujemo da će novi Transalp usprkos nadolazećoj konkurenciji (koju do nedavno nije imao) naći put do kupaca.

Bolji od starog

Ipak, novi Transalp mnogo je bolji od starog. Pritom mislimo na činjenicu da - iako se povećanje snage ne osjeti - osjeti se smanjenje vibracija i njegov ljepši te fluidniji rad. Iako kočnice ne impresioniraju, bolje su od onih na starom modelu, a ono što moramo pohvaliti je ABS sustav kakvim je bio opremljen naš testni model, a koji je dobrodošao u ovim ljjigavim zimskim uvjetima. Od promjena nam se najviše sviđjela nova pozicija, pa je sada Transalp mnogo lakše voziti nego stari. Prvenstveno je to zasluga niže postavljenog upravljača malo pomaknutog prema vozaču te prednjeg kotača manjeg promjera.

Budući da je riječ „enduro“ više za ukras, odluka da stave više cestovne nego terenske gume bila je jedina ispravna. Inače bi bilo kao da sportskog terenca obujete u robusne gume za blato, iako se blatu ni ne približi. Jednako je i kod ove Hondi: ukoliko bi s ovim motorom netko želio zamijeniti cestu terenskom vožnjom, onda je više nego izbor guma upitan izbor motora. Za čuda ipak nije sposobna. Zahtjevnijim vozačima, ako traže putni enduro, preporučamo ipak Varadero.

Osim lakoće upravljanja Transalpom i osjećaja „kao kod kuće“ koji će vozač na njemu doživjeti, ovaj motocikl ima još jednu prednost. Makar vam



Treća generacija ovog motocikla odlikuje se lijepim i nenametljivim izgledom

nitko neće zamjeriti ako vaš Transalp provede cijeli radni vijek na gradskim prometnicama, u njemu se krije avanturistički duh. To znači da u bilo kojem trenutku možete impulzivno pojuriti iz omiljenog okupljališta put doma, gdje na brzinu pakirate stvari u nepropusnu prtljagu, vežete je na svoj motocikl i krećete na put. Nije važno hoćete li otići u posjet starim znancima ili rodbini u šezdesetak kilometara udaljeno mjesto, ili ćete pažljivo prepisati koordinate sa oplata u svoj GPS uređaj, te se zaista uputiti na Col da la Bonette - vjerujemo da je Transalp motocikl koji će vam moći pružiti sve što od njega očekujete, a povremeno i ono nešto više. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Promjer x hod: 81 x 66 mm
Obujam: 680,2 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 40 mm
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 177 mm; monoamortizer sa progresivnim polužjem, hod 173 mm
Gume: prednja 100/90-19, stražnja 130/80-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 256 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića (3 kod ABS modela), straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 841, osovinski razmak 1.515, težina 214 (spreman za vožnju) kg
Deklarirano: snaga - 60 ks (44,1 kW) - 7.750 okr/min, max. okr. moment - 6,1 kgm (60 Nm) pri 5.500 okr/min

+ lakoća upravljanja, izgled, svestranost, okretnost, udobnost, ABS, zaštita od vjetra

- nedostaje šesta brzina, cijena, snaga, performanse, nepromijenjena ciklistika, završna obrada nekih detalja



Zaštita od vjetra na ovom modelu slijedi drugačiju filozofiju, pa vozač neće biti posve zaklonjen, već će do njega dolaziti pažljivo usmjerene i mirne struje zraka