

ATV PROTIV MOTORNIH SANJKI

Djecu podsjeća na zimske praznike, kod ljubitelja "bijelog praha" aktivira halucinacije o narko-eldoradu, a skijašima miriše na sarmu i kuhano vino. Samo ljubiteljima vjetra i oktanske stimulacije takav nevino bijeli snježni pokrivač može smrdjeti na neaktivnost i dosadu. Srećom, civilizacije daleko naprednije od ove naše već su odavno smislile kako stati na kraj takvom malodušju, a mi smo imali zadovoljstvo konzumirati tri antidepressiva pokretana moćnim Rotaxovim V2 agregatom. Motorne sanjke su se pokazale očekivano zabavnima, ali i neočekivano nestabilnima, dok je ionako

nezaustavljiv Outlander ugradnjom 4 masivne gusjenice iz rječnika u potpunosti izbrisao pojam nepremostive prepreke. Doduše, takve superiorne terenske sposobnosti si mogu priuštiti samo kandidati dubljeg džepa i po mogućnosti volovskih mišića, tako da je konačnu pobjedu u ovom sukobu koncepcija ipak odnio zabavni i cijele godine upotrebljivi Renegade, koji će sa svoja 4 kotača gledati u leđa "gusjeničarima" samo u dubokom snijegu. Simbolički govoreći, kotačima smo pregazili gusjenice...

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Tko se boji

Priča prva. Pradavna prošlost. Prije nekih milijun godina iz vode je izašao predak svih sisavaca iz kojeg će se kasnije razviti čovjek, pas, čudnovati kljunaš, vodenkonj i svakolika druga čudesna bića...

U početku su svi imali jednake šanse, no kasniji je evolucijski razvoj htio da homo sapiens postane superiornim bićem, te da se kao takav prije koju tisuću godina dosjeti u sanjke upregnuti čopor pasa. Mnogo, mnogo kasnije, točnije krajem 19. stoljeća, maštoviti Nikolaus Otto patentira četverotaktni motor s unutrašnjim sagorijevanjem, kojeg ubrzo nakon toga stanoviti gospodin Muscott ugrađuje u preteču onoga što danas znamo kao motorne sanjke. Tako su brojnost čopora postupno zamijenile "konjske snage", a umjesto psećih šapa svoje su tragove u snijegu počele ostavljati gusjenice...

Priča druga. Davna prošlost. Prošle su tisuće i tisuće godina od kada je čovjek izumio kotač, no tek su se u drugoj polovici dvadesetog stoljeća stvorili uvjeti da za potrebe svojih seljaka Japanci u jednu cjelinu povežu tri kotača, "bucmaste" gume niskog pritiska i upravljač od motocikla i tako stvore prvi ATV. Trebalo je pričekati još koju godinu da neobuzdani Amerikanci na njima počnu lomiti kosti, pa da se u ime sigurnosti

na prednji kraj doda još jedan kotač, te da se tako nestabilni tricikli pretvore u stabilnije četverocikle. Nakon toga je bilo samo pitanje trenutka kada će se netko s viškom slobodnog vremena domisliti kako bi se na ATV-ove umjesto kotača mogle ugrađivati gusjenice...

Priča treća. Nedavna sadašnjost. Iako je u nizinama bio samo prolazna senzacija, snijeg se krajem studenog fino zabijelio na ozbiljnijim nadmorskim visinama. Tako su konačno stvoreni svi potrebni preduvjeti za odvijanje vjerojatno najneobičnijeg usporednog testa u povijesti Moto Pulsa. Predmet radnje je utvrđivanje najzabavnijeg i najzahvalnijeg prometnog sredstva za dekadentno uživanje u zimskim radostima, a mjesto radnje je Sljeme. Ma za takvo što bismo potegnuli skroz do arktičkog kruga. Uostalom, kako bismo mogli izbjeći tu društvenu odgovornost da i u praksi ustvrdimo kako je kotač najveći izum svih vremena. Ili su to možda ipak gusjenice?

Tko je ovdje lud?

Priznajemo da na prvi pogled usporedni test četverocikla i motornih sanjki ostavlja podosta prostora za opravdane sumnje u naše duševno zdravlje. No, samo na prvi pogled. Jer četverokotačni četverocikli i gusjenicom pokretane, a skijama upravljane motorne sanjke imaju dosta toga zajedničkog ispod svoje plastične kože. U ovom je slučaju ta bliskost između različitih koncepcija dodatno naglašena time što Renegade, Outlander i Yeti dijele isto obiteljsko sta-



zime još?



Taman kada smo si umislili da smo neokrunjeni kraljevi sljemenskih padina, naše je tragove u snijegu s lakoćom obrisao car među gusjeničarima. Spor i učinkovit, taj neobičan stroj nije pokazao pretjeranu potrebu za dokazivanjem, već je nakon kratke stanke lijeno odmilio na drugu padinu i tamo u miru obavljao svoj posao

blo, odnosno pripadnost Bombardierovoj znački BRP, koja u svom širokom dijapazonu zabavnih prometala obuhvaća sve što bi ikada moglo zatrebati ozbiljnom čovjeku koji ima problema s odraštanjem.

Priznajemo pritom da sama pripadnost velikoj sretnoj obitelji teško može opravdavati odrađivanje ovog usporednog testa, no što ako vam kažemo da motorne sanjke Lynx Yeti V-800 pokreće isti onaj

Rotaxov agregat koji jednom Can-Am Renegadeu 800 ili Outlanderu 800 Limited pruža performanse izvan dohvata običnih smrtnika? Doduše, u motornim sanjkama taj isti agregat ima nešto manju maksimalnu snagu, te je opremljen klasičnim rasplinjačem umjesto elektronskog ubrizgavanja goriva, no još je uvijek dovoljno snažan da Yeti prilikom kretanja s mjesta svojim ATV pratiteljima pruži zadovoljstvo gutanja snježne prašine.

Kako bi uvjerljiva ubrzanja ionako trebala biti jedna od glavnih odlika ovih snježnih vozila, tako ni Yeti nije bio iznimka. Istini za volju, od velike stražnje gusjenice smo očekivali da nam pruži još konkretnije performanse, no za ubrzanja na razini najrazvikanijih sportskih motocikala morat ćete posegnuti za konceptijskim ipak nešto drugačijim modelima. Naime, jednako kao i četverocikle, motorne sanjke možemo grubo podijeliti u dvije skupine: sportske i radne. Sportske su sanjke uglavnom pokretane laganim i snažnim dvotaktnim agregatima, te su kao takve namijenjene nesputanoj igri, dok su nepravedno nazvani 'radni' modeli nešto teži i udobniji te nešto smirenijeg temperamenta. Yeti spada u ovo drugu skupinu, no to ne znači da ga se - jednako kao i radne ATV-ove - ne može (zlo)rabiti u zabavne svrhe. Dapače, "Snježni čovjek" će vam tijekom zimskih mjeseci pružiti sve što trebate da uspješno prebrodite oktansku apstencijsku krizu. Jedini je uvjet da se prvo priviknete na njegove specifične vozne osobine.

Prije nego li počnemo s raščlambom tih specifičnosti i utvrđivanjem gdje su sanjke bolje, a gdje lošije od ATV-ova, moramo napomenuti da je Lynx Yeti bio jedino potpuno serijsko vozilo na ovom testu. Za Outlandera se takvo što ne može reći. Naime, kao da nije dovoljno što ga oznaka MAX 800 LTD čini jednim od najpremljenijih i najprestižnijih četverocikala uopće, testni je Outlander umjesto standardnih terenskih guma za ovu prigodu udomio Apache gusjenice iz Bombardierovog asortimana dodatne opreme. Ta je intervencija Outlandera učinila praktično nezaustavljivim i u najtežim zimskim uvjetima, ali je uzela i određeni danak u obliku otežanog upravljanja, porasta cijene, skraćeni servisni intervali, prepolovljene maksimalne brzine... Bez obzira na to, tako opremljen Can-Am nije bio samo zgodna poveznica između klasičnog četverocikla i motornih sanjki, već je bio i najzanimljivije vozilo na ovom testu. A konkurencija je bila sve samo ne bezazlena.



Bez obzira na to o kojoj se vrsti zabave radi, adekvatna odjeća ostaje jedan od osnovnih preduvjeta za istinsko uživanje u snježnim radostima. Usklađivanje boja nije uvjet



Usporedni test ovih neobičnih vozila omogućila nam je tvrtka Extreme Fun, koja u svom asortimanu ima i brojne druge BRP proizvode za slobodno vrijeme

To što je najzanimljiviji ne znači da mora biti i najbolji, posebno stoga jer smo mu suprotstavili Renegade 800, koji pretendira na to da bude svojevrsni kralj među četverociklima. Njegov sportski izgled i mehanika - najvećim dijelom preuzeta od običnog Outlandera - čine Renegade jednim od uspješnijih i definitivno najatraktivnijih pripadnika tzv. SUV kategorije, koja pokušava spojiti ono najbolje od radnih i sportskih četverocikala. Ukupni ustroj i pogon na sve kotače garancija su dobrog snalaženja i u nemilosrdnim snježnim uvjetima, no kako bi se još lakše nosio sa zimskim nedaćama i tako ravnopravnije suprotstavio "gusjeničarima", Renegade je za sljemensko sučeljavanje udomio za broj veće gume vanjskog promjera 26 cola. Zajedno sa svojim gotovo traktorskim profilom one su montirane na "offset" Douglas naplatke, zahvaljujući kojima je Renegade dobio nešto na širini, no svejedno je izgledao kompaktnije od gusjenicama proširenog i produženog Outlandera, koji je u odnosu na svoje konkurente djelovao poput kakvog Big Foota.

Yeti protiv Big Foota

Ispada tako da Apache gusjenice nisu Renegadeu samo olakšale probijanje kroz dubok snijeg, nego su kroz povećanu širinu vozila pridonijele ukupnoj stabilnosti. Pritom njihov osnovni oblik (pojednostavljeno govoreći) velikog trokuta zaobljenih kutova nikako ne treba smatrati fiksnim rasporedom, budući zatezači gusjenica pružaju određenu fleksibilnost u radu i tako omogućuju bolje prilagodavanje prepreci ili obliku terena na koji nailaze. Osim toga, cijela se konstrukcija može zakretati gore-dolje oko svoje središnje osi, a kad tome pribrojite da je donja ploha prednjih gusjenica ustvari blagog V oblika kako bi lakše nagazila prepreku, dobijete praktično nezaustavljivu off-road kombinaciju kojom možete napadati sve vrste terena.

Da stvar bude bolja, sami krajevi gusjenica su za razliku od uobičajenih kotača istureni daleko

ispred i iza siluete vozila, što vam omogućuje hrabro napadanje visokih prepreka ili, recimo, gotovo okomitog humka bez bojazni da ćete pritom o njega zapeti nosom četverocikla. I mogli bismo tako još dugo hvaliti vrline gusjenica bez ikakva straha da iscrpimo popis njihovih prednosti u ekstremnoj off-road vožnji, no profesionalnost nas obvezuje da spomenemo i nedostatke, a njih nema tako malo. Uostalom, svaka medalja ima svoje dvije strane, a

nekim od tamnijih strana osobnosti Apache gusjenica postat ćete svjesni vrlo brzo, vjerojatno i prije nego što uopće krenete s mjesta.

Za početak, zakretanje upravljača traži gotovo nadljudsku snagu, posebno kada tu radnju pokušavate izvesti dok je četverocikl još u stanju mirovanja. Jednom kada "opalite" po poluzi gasa i krenete s mjesta, stvari se počnu kretati na bolje, no gusjenicama opremljen Outlander još uvijek



Iako u snježnim uvjetima svojim voznim osobinama nije mogao do kraja parirati konkurentima, Renegade je ipak impresionirao sve nazočne

POVIJEST

Vremeplov



1867. Kada je 1876. g. Nikolaus Otto patentirao četverotaktni motor, stvorio je savršeni poligon za pronalaženje sve bržih i praktičnijih prometalja koja su zauvijek promijenila lice našeg planeta. Iako su pažnja javnosti u tim ranim začetima sveopće motorizacije privlačila vozila u kojima je Ottov izum okretao kotače i propelere, već su na samom početku 20. stoljeća prve brazde zaorali i gusjeničari. Doduše, njihova je primjena prvih 10-tak godina bila ograničena samo na poljoprivredu i trebalo je pričekati da se razbukta prvi svjetski rat, pa da gusjenice izađu iz anonimnosti.



skije, a čijim su idejama nakon drugog svjetska rata nastali modeli B12 i C7.



1941. Drugi svjetski rat je uz obilje ljudske nesreće donio i ogroman skok u razvoju svih vrsta vozila, a jedan od manje poznatih koncepata bio je križanac između motocikla i gusjeničara. NSU HK 101 poznat i kao Kettenrad, svoju je prohodnost i na najtežem terenu zahvaljivao dvjema gusjenicama, dok je za upravljanje bio zadužen prednji kraj od motocikla. Iako se radilo o relativno lakom gusjeničaru, ondašnji NSU-ovi agregati za motocikle nisu bili dovoljno snažni za pokretanje ove vrste vozila, tako da se u HK 101 ugrađivao Opelov 1,5 litreni četverocilindrični agregat razvijen za automobile.



1915. Prepoznavši off-road prednosti traktora gusjeničara, britanski su stručnjaci 1915. godine predstavili Little Willie i još dva prototipa, na čijim se temeljima kasnije razvila silna svita tenkova i oklopljenih vojnih vozila.



1916. Nekako u isto vrijeme kada je svijet ugledao prvi tenk, stanoviti Ray H. Muscott patentira neobično vozilo za vožnju po snijegu, a koje za pokretanje koristi straga smještenu gusjenicu, dok su za upravljanje zadužene dvije skije. Iako su i brojni drugi pioniri došli do slične ideje, trebalo je proći još dosta vremena prije negoli će u serijsku proizvodnju ući ono što danas nazivamo motornim sanjkama.

1937. Gospodin Bombardier kao kasniji osnivač istoimene tvrtke kreira model B7 snowmobile, koji je u svojoj osnovi bio maleno kombi vozilo, na kojem su umjesto kotača svoje mjesto našle gusjenice i



1959. Nakon Drugog svjetskog rata nastala je stanovita stagnacija u pronalaženju novih vrsti vozila i trebalo je pričekati 1959. godinu da ranije spomenuti gospodin Bombardier ostvari svoj dječjački san i stvori Ski-doo kao prve prave motorne sanjke u serijskoj proizvodnji.

1960. Za potrebe svojih seljaka koji su u vrijeme kišne sezone teško putovali zabačenim planinskim područjima, japanski proizvo-



đači motocikala predvođeni Hondom razvijaju tricikle, čija je lagana i jednostavna konstrukcija u kombinaciji sa širokim gumama niskog pritiska omogućavala novo definiranje off-road vožnje.

1970. Japanski proizvođači počinju s izvozom svojih ATV tricikala u Sjedinjene države. U početku Amerikanci taj novi koncept koriste u rekreacijske svrhe, no s vremenom uviđaju da im takva vrsta vozila može odlično poslužiti i u lovu ili poljoprivredi. Sa širenjem primjene širi se i baza korisnika, a to rezultira brojnim tragičnim nesrećama zbog kojih ATV-ovi dolaze na loši glas.



1980. Kako bi se smanjio broj nesreća, koncept tricikala se sve više napušta u korist stabilnijih i sigurnijih četverocikala, s tim da su prvi modeli bili više radno orijentirani. Vjerojatno prvi pravi sportski četverocikl bio je Suzukijev Quadracer predstavljen 1985. godine, no nakon početnog zanosa sportski četverocikli ponovo dolaze u drugi plan kada američke udruge za zaštitu potrošača nepravedno napadaju četverocikle zbog sve brojnijih stradanja nesavjesnih vozača.



1990. Četverocikli su sve popularniji na europskom tržištu, a s porastom brojnosti raste i ponuda dodatne opreme, koja uključuje i gusjenice koje se montiraju umjesto kotača. Relativno kasno na tržište četverocikala ulazi i Bombardier, koji 1998. godine predstavlja svoj model Traxter.



za upravljačem traži pravog muškarca, a ne nekog metroseksualca. U svrhu ipak nešto lakšeg zakretanja upravljača središnji je dio profila prednjih gusjenica navodno malo ispušten, no blagodati takve koncepcije vjerojatno bi više došle do izražaja na nekoj tvrđoj podlozi, a ne na mekanom snijegu u kojeg se gusjenice utisnu cijelom svojom površinom. Pritom je zakretanje upravljača u željenom smjeru samo pola obavljenog posla, budući taman kada ulovite zavoj i naivno pomislite kako zaslužujete kratki odmor, na scenu stupaju drugi zakoni fizike prema kojima se pozamašna rotirajuća masa prednjih gusjenica opire stanju zakrenutosti i teži izravnavanju.

Drugim riječima, nakon što ste snagu svojih mišića iskoristili za zakretanje, približno ćete istu silu, samo u suprotnom smjeru, trebati upotrijebiti za sprečavanje izravnavanja upravljača. I nemojte pritom pomisliti kako ćete si na manje zahtjevnom terenu moći olakšati isključivanjem pogona na prednju osovinu - gusjenice se smiju koristiti samo u 4x4 konfiguraciji. No, ne brinite, izdržat ćete vi to, a i ti su problemi ionako najviše izraženi kod brzog prolaska ostrim zavojima ili polukružnih okretanja, dok se pri vožnji manje zavojitim dionicama ili snijegom pokrivenim širokim proplancima ne bi trebao osjetiti preveliki umor.

Svejedno, nakon što smo se muški pohrvali s gusjenicama, kotačima opremljen Renegade nam se činio laganim poput perca. Na nekom drugom usporednom testu bismo vjerojatno bili drugačijeg mišljenja, no kada ga stavimo rame uz rame s Outlanderom gusjeničarom, upravljanje Renegadeom je mačji kašalj. Iako je u snježnim uvjetima pokazivao nešto izraženiju tendenciju proklizavanja prednjeg kraja, Renegade je ipak bio u osjetnoj prednosti na zavojitijim i manje strmim



Vjerujemo da bi na ovoj fotografiji svatko mogao pronaći nešto za sebe. S lijeva na desno: sportske sanjke Ski-doo iz serije MXZ, model iz iste serije preuređen za izvođenje akrobacija, agresivni Renegade 800, nezaustavljivi Outlander 800 i turistički Lynx Yeti V-800

dionicama. Tu mu u prilog ne ide samo osjetno manja sila potrebna za zakretanje upravljača, već i primjetno manji radijus okretanja, koji može biti još i manji ako si u usred zavoja dodatno pomognete naglim dodavanja gasa i posljedičnim zanošenjem stražnjeg kraja.

Kod Outlandera ćete taj trik ipak malo teže izvesti, budući stražnje gusjenice grizu snijeg silinom čeljusti morskog psa, no još jedna otegotna okolnost za polukružna okretanja i manevriranje na skućenom prostoru je namjerno smanjeni radi-

jus zakretanja upravljača. S obzirom na dodatna opterećenja koja proizlaze iz korištenja gusjenica, a koja su najveća upravo prilikom maksimalnog zakretanja upravljača, takvo bi umjetno nametnuto ograničenje trebalo produžiti vijek trajanja standardnom upravljačkom mehanizmu i komponentama prednjeg ovjesa, te im omogućiti da bez spomena vrijednih posljedica dožive duboku i sretnu starost.

Motorne sanjke Yeti nemaju problema takve vrste, no to ne znači da im je okretnost jedna od boljih strana. Ipak, prije negoli se detaljnije upu-

stimo u raščlanjivanje prednosti i mana, red je da se ukratko osvrnemo na osnovne postulate vožnje ovog za naše krajeve egzotičnog prometala. Jednako kao i kad po prvi put u dobroj namjeri sjednete na četverocikl, sanjke vam se početnih nekoliko stotina metara čine čudnima, da ne kažemo neupravljivima, no imate li barem mrvicu talenta, vožnja će ubrzo postajati sve intuitivnija i što je najvažnije: zabavnija.

Osim tog prolaznog osjećaja nepovjerenja, sanjke s četverociklima povezuje i prijeka potreba za pre-

Iako su na Sjemenju vladali zimski uvjeti, oni nisu bili dovoljno ekstremni da motorne sanjke i ATV opremljen gusjenicama do nogu potuku "običnog" Renegadea



Što je snijeg dublji, to Renegade sve više zaostaje za sanjkama, no svejedno je vrlo brz, posebno na nešto uredenijim dionicama



mještanjem tijela prema unutarnjoj strani zavoja, s tim da nam se čini kako kod sanjki takav angažman vozača mora biti još intenzivniji i brži. Naime, povijest je već nekoliko puta dokazala da stabilnost nije glavna odlika vozila koja podlogu dodiruju u tri točke, a motorne sanjke nisu nikakva iznimka od tog pravila. Štoviše, potreba za balansiranjem i konstantno opiranje zakonitostima sile teže u ovom su slučaju još izraženiji, budući se jednako

kao kod motocikala, a za razliku od klasičnih tricikala, motorne sanjke naginju prema unutarnjoj strani zavoja.

To samu vožnju čini nešto zahtjevnijom, ali i zabavnijom, posebno kada shvatite osnovne zakonitosti, pa se možete na vrijeme pripremiti na to da svojom kontrareakcijom spriječite destabilizaciju sanjki, kao i opasno podizanje na vanjsku skiju prilikom nalijetanja na brazdu u snijegu, poprečni

nagib ili neku drugu veću neravninu. Već nakon malo uvježbavanja steći ćete sve potrebne vještine za relativno sigurnu i brzu vožnju, a ako vas motorne sanjke i uspiju izbaciti sa svojih leđa, osim mekanog snijega, posljedice eventualnog pada će sasvim sigurno umanjiti i nošenje sigurnosne narukvice, čijim izvlačenjem se automatski gasi pogonski agregat.

Na Sljeme, na Sljeme, na Sljeme...

Dakle, subjektivni kakvi jesmo, četverociklima ćemo uvijek dati prednost, no motorne sanjke su ipak ostavile pozitivan dojam, te želju za ponovnim susretom i još intenzivnijim druženjem. Pritom vjerujemo kako bi naše pozitivne impresije bile još i bolje da se krajem studenog na Sljemeni nakupilo osjetno više od zabilježenih 30-tak centimetara snijega. Jer, što su uvjeti ekstremniji, lakše dolaze do izražaja sve specifične kvalitete ove vrste vozila, poput urođene sposobnosti glisiranja po dubokom snijegu i gotovo nezaustavljivog napredovanja i na najstrmijim obroncima.

Doduše, prema teoriji koju u takvim prebлагim sljemenskim uvjetima nismo mogli isprobati u praksi, ATV opremljen gusjenicama bi u penjanju na brdo u stvarno dubokom snijegu trebao izvojevati konačnu pobjedu, ako već ne u brzini napredovanja, a onda barem u težini terena kojeg može savladati. Na kraju krajeva, logika nam govori da četiri gusjenice Outlandera ipak mogu kvalitetnije zagristi podlogu od samo jedne gusjenice koju imaju motorne sanjke.

Osim toga, iako postoji realna opasnost da to iz nas govori samo privrženost četverociklima, čini

Doista ne znamo kojim smo čudom ostali uskraćeni za zadovoljstvo prevrtanja s motornim sanjkama, no drugi nisu bili te sreće



Iako na strmijim usponima i u dubljem snijegu nije mogao konkurirati Yetiju i Outlanderu, moćni je Renegade i u praksi dokazao da se četverocikli mogu koristiti i u pravim zimskim uvjetima. Eventualni pogon na sve kotače je pritom od velike koristi

nam se kako je na ime veće stabilnosti savladavanje najstrmijih uspona s ATV-om osjetno manje zahtjevno od izvođenja iste operacije s motornim sanjkama, posebno kada osim strmog uzdužnog postoji i blagi poprečni nagib. Naime, kako smo već objasnili, motorne sanjke traže puno više balansiranja tijelom i održavanja ravnoteže, a kada to uparite s činjenicom da na njima ipak treba održavati i neku minimalnu brzinu napredovanja kako ne bi slučajno stražnjicom propale u mekani snijeg, jasno je kako je za ovu vrstu ekstremne zabave potrebno nešto više iskustva i uvježbanosti.

Pritom nas nije nimalo iznenadilo da svojim ukupnim penjačkim sposobnostima i brzinom napredovanja Renegade obuven u terenske gume nije mogao pratiti dvojac s gusjenicama. Nemojte nas krivo shvatiti, ostali smo oduševljeni načinom na koji se snalazio u snijegu, no u ovakvim uvjetima, a posebno kada vam kao testni poligon posluži strmi spust skijaške staze, kvalitetan prijenos snage na podlogu postaje pojam od ključne važnosti. U nekim samo mrvicu manje ekstremnim uvjetima Renegade oduševljava načinom na koji se probija kroz snijeg, no već prilikom odlučnijeg kretanja s mjesta postajete svjesni kako vrlo dobra kombinacija pogona na sve kotače i montiranih guma nešto grubljeg profila ipak nije svemoguća.

Da smo nekim slučajem sišli s uma i očistili jednu šnitru proplanka od snijega, Yeti i Outlander bi ostali daleko iza njega, no ovako, na improviziranim snježnim utrckama ubrzanja Renegade nije mogao postići ništa više od časnog zauzimanja trećeg mjesta. U pokušaju da prenesu sav silan okretni moment kojeg razvija moćan V2 agregat, četiri se pogonske gume jednostavno ne mogu oduprijeti porivu da se zavrtne i tako izgube dragocjene sekunde. Sasvim očekivano, Outlander je primjetno brže kretao s mjesta, no čak ni gotovo savršeno grebanje njegovih gusjenica po snijegu nije bilo dovoljno da ostvarenim ubrzanjima zaprijeti uvjerljivo najbržim motornim sanjkama. Na prvi pogled se čini kako bi četiri gusjenice trebale bolje grabiti od samo jedne, no veći broj jedinki znači i veći broj usta koje treba nahraniti snagom i okretnim momentom.

A osim što kroz povećane otpore vožnje proždiru snagu pogonskog agregata, te iste gusjenice skraćuju i završni prijenosni omjer, tako da maksimalna brzina iznosi nekih 60 % one koje koju isti taj Outlander može razviti kada je opremljen kotačima. Maksimalnih 60 ili 70 km/h možda ne djeluje impresivno, no za jurnjavu po snijegu to je sasvim dovoljno, posebno stoga što tada upravljanje ovakvim vozilom traži aktivni angažman vozača. Osim toga, ionako je vjerojatnije da će za ovakvu vrstom nadogradnje ATV-a u prvom redu posegnuti ljubitelji sporijsih i tehnički zahtjevnijih terena, dok će oni kojima je važna što veća prosječna brzina dok

voze slalom između drveća biti skloniji nabavki motornih sanjki.

Istini za volju, za takvu će vam vrstu adrenalinske zabave sasvim dobro poslužiti i Renegade, no pritom bi bilo dobro da si ostavite barem malo rezerve i vodite računa kako na snježnom pokrivaču četverocikli rado prokliču preko nosa. Doduše, ni motorne sanjke nisu sasvim imune na "curenje" nosa, no takvo nam širenje putanje nije predstavljalo ozbiljniji problem, barem tako dugo dok nismo pokušali izvesti polukružno okretanje. Ta vam operacija neće zadavati glavobolju ako je izvodite dok idete uzbrdo, pa ni na sasvim ravnom terenu, no



Skokovi s Outlanderom su izgledali sasvim prirodno, a doskoci su bili neočekivano nježni

IZJAVE VOZAČA DRAŽEN MERKAŠ



CAN-AM RENEGADE 800 U odnosu na original na kojem su gume od 25", testni primjerak imao je Kenda gume od 26", velikog profila, montirane na naplatke Douglas offset.

Takva preobrazba pridonijela je još većoj prohodnosti i stabilnosti, tako da je većini nas favorit neograničene zabave bio "Odmetnik". Ipak kada se nalazite u uvjetima kao što su bili ovi (35 do 50 cm snijega), treba imati uključen i prednji pogon, koji uz pomoć visco lock diferencijala nezaustavljivo grabi naprijed.

Jedina prepreka može biti još dublji snijeg, kada šasija nalegne trbuhom i kotači se nađu u zraku. Tada nastupa PP (čitaj: povuci - potegni). Usprkos tome Renegade je neopisivo zabavna igračka za velike dečke i neće vam dosaditi ni u kojem godišnjem dobu.

CAN-AM OUTLANDER 800 Montirane gusjenice uvjerljivo su proširile vozilo, što je znatno pridonijelo stabilnosti (nemjerljivo u odnosu na kotače). Zbog gusjenica je otežano upravljanje, pa treba dosta snage pri zaokretima, ali bez obzira na to volan je miran i nema posebnih vibracija. Brzina je više nego upola smanjena, a uzrok tome su veliki gubici pri prijenosu omjera snage.

Na našem testu imali smo otprilike 35 do 50 cm snijega i u tim uvjetima između Outlandera i Renegadea (naravno, s pogonom na sva četiri kotača) nije bilo velike razlike, osim pri usporednom startanju. Tu je Renegade svaki puta gubio bitku zahvaljujući protivnikovom oružju - gusjenicama, koje na takvom terenu ipak ima veliku prednost.

Zbog zimskih radosti morate biti dobro opremljeni za zabavu jer Outlander baca snijeg na sve strane, tako da biste nakon vožnje po dubljem terenu izgledali kao Djed Mraz.

LYNX YETI V-800 Da li zbog tupih noževa na skijama ili vožnje nakon Outlandera i Renegadea - ali sanjke su bile je malo razočaranje.

Upravljivost je vrlo loša usprkos stalnom prebacivanju težine, a postalo nam je jasno zašto je to tako kad smo pogledali skije s donje strane: noževa skoro da i nije bilo, tako da je normalno skretanje skoro nemoguće, osim pri jako, jako malim brzinama.

Vjerujemo da je kod sanjki s ispravnim skijama upravljanje neusporedivo bolje. Stabilnost je diskutabilna, pogotovo kada su u pitanju bočni nagibi koji ne moraju biti veliki da biste se ubrzo našli na boku. Sve u svemu, nisu nas previše oduševile...

ukoliko ne baratate posebnom tehnikom, već na blagaj nizzbrdici mogli biste lagano izgubiti živce.

Iako je već na samom početku vidljivo da se polumjer okretanja u tom slučaju vidno proširuje, pravi problemi nastaju kada se za vrijeme izvođenja takvog polukružnog okretanja nizzbrdo sanjke u jednom trenutku postavte pod 90 stupnjeva u odnosu na padinu. Dakle, kritičan je onaj trenutak u kojem bi sanjke nakon spuštanja trebale krenuti uzbrdo. Osim što je za takvo što potrebno uvijek imati posebnu tehniku vožnje kojom se naginjete prema unutrašnjosti zavoja, dok istodobno pokušavate prenijeti pritisak na vanjsku skiju, posao bi vam - kao u našem slučaju - mogli otežati i previše tupi noževi na skijama testnog modela. Srećom je mjenjač s dvije brzine opremljen i hodom unazad, tako da smo svaki put kada bismo se našli u takvoj nevolji jednostavno ubacili u 'rikverc' i adekvatnim okretanjem upravljača usmjerili sanjke u željenom smjeru, te tek nakon toga sretno krenuli uzbrdo.

Samo dodavanje gasa se vrši pomoću posebne poluge, slično kao i na četverociklu, a desnom rukom se na sasvim uobičajeni način aktivira kočnica. Ono što je pritom sasvim legalno upitati jest: na koji način motorne sanjke uopće kočće, budući ni nakon detaljnog vizualnog pregleda nećete pronaći neki disk ili barem bubanj na temelju kojeg biste mogli naslutiti točan odgovor. Tajna je u tome što kočioni disk životni prostor dijeli s V2 agregatom, što znači da se nalazi skriven ispod prednje haube i tu na komandu vozača koči izlazno vratilo, putem kojeg se snaga prenosi na gusjenicu. Tako veliki prednji disk s udaljenosti otežava okretanje gusjenice, pa iako sama stvar dobro funkcionira u praksi, moramo reći da smo ipak očekivali nešto kraće zaustavne putove.

Sasvim logično opravdanje kako se na klizavom snijegu ni ne možemo nadati nekom vrhunskom kočanju pada u vodu čim isprobate zaustavne kapacitete Outlandera. Pritom u normalnim situacijama i pri manjim brzinama čak i ne morate fizički pritisnuti polugu kočnice, dovoljno je da samo

puštite gas, pa da počne proces ubrzanog zaustavljanja. Naime, bez obzira na to što su opremljeni automatskim CVT mjenjačem, Can-Amovi četverocikli imaju i automatski sustav kočenja motorom. A kada tu spoznaju u Outlanderovom slučaju pomnožite sa četiri gusjenice, koje ne samo da se lijepe za podlogu, već i same po sebi pružaju veliki otpor pri okretanju, dobar rezultat jednostavno ne može izostati.

Poput muhe na zidu

Taj efekt kočenja motorom (odnosno gusjenicama) uzrokuje gotovo trenutno sidrenje u snijegu i doista smo bili impresionirani brzinom kojom se Outlander zaustavljao i onda kad bismo se nerazumno brzo sjurili niz najstrmiji dio skijaške staze. Jednostavno, imate osjećaj da biste se mogli zaustaviti i na sasvim okomitom spustu, a da Outlander pritom ostane zalijepljen za vertikalnu podlogu poput kućne muhe. Za razliku od njega, sanjke u tim uvjetima ostavljaju tek osrednje dobar dojam, dok su snažne Renegadeove kočnice očekivano sklone blokiranju, no to je nešto s čim jednostavno morate računati.

Na kraju krajeva, iako želi biti jednim od najprestižnijih članova svoje vrste, na njega djeluju iste fizikalne zakonitosti kao i na njegovu braću, a to znači da se uz određena manja ili veća odstupanja Renegade ponaša upravo onako kako to od jednog četverocikla i očekujete.

To vrijedi i za skokove, a s obzirom na to da je na tom polju "otpadnik" pokazao uzorne osobine već i na našem "suhom" testu, neka neugodna iskustva nismo ni očekivali.

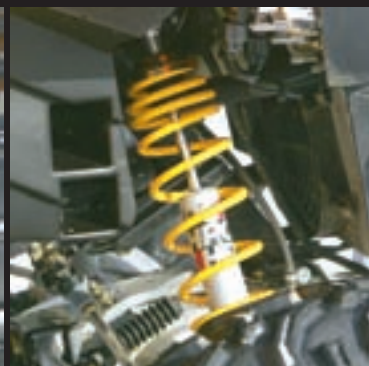
Jedina je promjena bila to što su zbog snježnog pokrivača doskoci sada bili još ugodniji. Iako nismo znali što možemo očekivati, i Outlander nas je počastio ugodnim slijetanjima, dijelom i zbog toga što upijanju udara svoj doprinos daju i fleksibilne gusjenice. U stvari, slijetanje je toliko mekano da pri manjim skokovima imate dojam kao da se uopće niste ni vinuli u zrak. Pritom je posebno zanimljivo gledati sa strane kako se gusjenica na



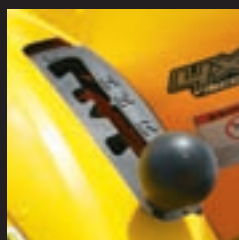
Na snijegom prekrivenoj Medvednici Renegade nije bio najbrži, ali je svakako bio najzabavniji

CAN-AM RENEGADE 800

Impresivni Renegade je za ovu prigodu bio dodatno opremljen offset naplaticima i gumama grubljeg profila, kako bi se lakše nosio sa snježnim nedaćama



● Iako se to po vanjskom izgledu ne bi moglo zaključiti, Renegade je sportski derivat radnog Outlandera 800. S njime dijeli V2 pogonski agregat, ali i čitavu mehaničku konstrukciju, no izvjesne razlike ipak postoje. Težina je tako manja za 20-tak kilograma, ovjes je nešto dužeg hoda i tvrde podešen, dok su prednji diskovi smješteni unutar kotača, a ne kao na Outlanderu uz sam Visco diferencijal. Sa svoje je 63 KS jedan od najzbudljivijih i najpoželjnijih četverocikala na tržištu.



Can-Am Outlander već je u serijskoj izvedbi jedan je od najvećih i najprestižnijih četverocikala na tržištu, tako da u posebnoj Limited verziji djeluje maksimalno impresivno, čak i kada nije (kao testni primjerak) opremljen gusjenicama



IZJAVE VOZAČA VIKTOR BOLŠEC

CAN-AM RENEGADE 800 Testirani je Renegade bio opremljen gumama većeg promjera, koje su se pokazale odličnima na snježnoj podlozi. One su bile jedan od glavnih razloga da u tridesetak centimetara dubokom snijegu Renegade nije previše zaostajao za gusjeničarom. S Renegadeom sam bio najviše zadovoljan i on definitivno pruža najviše veselja i zadovoljstva u vožnji

CAN-AM OUTLANDER 800 Iznenadilo me je koliko je Outlander težak na upravljaču kada je opremljen gusjenicama. Osim što uzrokuje otežano upravljanje, gusjenice uzimaju i dosta snage agregatu, ali zato idu odlično po dubokom snijegu. To je ujedno bila i jedina prednost ovako opremljenog Outlandera pred Renegadeom.

LYNX YETI V-800 Motornim sanjkama sam bio malo razočaran i moram priznati da sam očekivao nešto više. Odlične su u pogledu ubrzanja, ali stabilnost i skretanje stvaraju previše problema. Dojma sam kako bi sanjke bile puno bolje da se dorade neke stvari na njima.



odskoku prvo sabije, da bi se zatim u zraku vertikalno rastegnula, a onda opet pri slijetanju maksimalno sabila. Nije stoga iznenađenje što nam je u jednoj ili dvije prigode gusjenica sasvim lagano zastrugala po unutarnjoj strani blatobrana, no budući je izrađena od gume i kevlar, ni u jednom trenutku nije postojala apsolutno nikakva opasnost za ljude i imovinu.

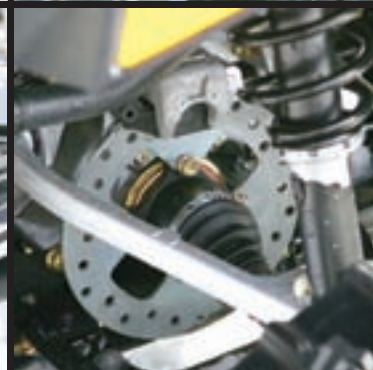
Neke veće opasnosti nije bilo čak ni kada smo skijaške skokove izvodili na motornim saonicama, no s obzirom da smo se po prvi put družili s takvom vrstom vozila, moramo priznati kako smo bili poprilično suzdržani. Skokove dobrim dijelom određuje velika gusjenica, koja u letu cijeli stražnji kraj vuče prema dolje, a nos propinje put neba, tako da motorne sanjke u tom trenutku više podsjećaju

Gusjenice bitno povećavaju prohodnost u teškim terenskim uvjetima, ali uzrokuju i otežano upravljanje i skraćene intervale održavanja



CAN-AM OUTLANDER 800 MAX LIMITED

S obzirom na to da su razvijene prvenstveno za Can-Am, Apache gusjenice možete sasvim bezbrižno montirati na četverocikle ovog kanadskog proizvođača, bez straha da ćete izgubiti garanciju



● Model Limited kojeg smo imali na testu samo je još bogatije opremljen inačica Outlandera Max, koji pak je nastao na temeljima "običnog" Outlandera. U usporedbi s njim oplemenjen je 204 mm dužim međuosovinskim razmakom, udobnijim smještajem suvozača i 23 kg većom masom. Kao i kod ostalih protagonista ovog testa, za pokretanje je zadužen Rotaxov V2 agregat s jednom bregastom osovinom u glavi i četiri ventila po cilindru, koji Outlanderu pruža vrhunske performanse i posjeduje dovoljne zalihe snage da se bez problema nosi s dodatnim opterećenjima koje predstavlja naknadna ugradnja gusjenica. Ovako opremljen, Outlander je sposoban savladati i nestrmiije uspone.



Masivne gusjenice ne dolaze u seriji, već su dio dodatne opreme, a osim ovog modela namijenjenog snježnim radostima, Apache proizvodi i gusjenice "čavlerice", koje bi se trebale dobro snalaziti i na ledu



Na utrci ubrzanja motorne sanjke su bile daleko najbrže i ostavile su Outlandera da s povećim zaostatkom izbori drugo mjesto

jem svojih gospodara, a kako i ne bi, kad se radilo verziji Max s produženim međusovinskim razmakom, koji je ostavio i više nego dovoljno prostora za ugradnju dva prostrana i međusobno odvojena sjedala. Suvozaču je pritom na raspolaganju i veliki naslon za leđa, kao i ergonomski postavljeni oslonci za ruke, koji su integrirani u stražnji nosač prtljage. Iako to nije po slovu zakona, prednji i stražnji nosač prtljage će na kraćim relacijama rado udomiti još pokojeg slijepog putnika, s tim da takav dodatni teret moćnom Outlanderu ne predstavlja nikakav problem. To nam je dokazao i u praksi, kada je uz dosta strmi uspon, a na putu do toplog utočišta, preveo čak četvericu promrzlih dobrovoljaca, bez da je i u jednom trenutku dao naslutiti kako mu je teško.

Ipak, probleme stvara to što široke i u svim smjerovima isturene gusjenice nemilosrdno bacaju snijeg po četverociklu i vozaču, pa ste već nakon nekoliko minuta toliko prekrivenim bijelim prahom, da izgledate kao da ste mjesec dana proveli u dubokom zamrzavanju. Srećom, snijeg je uglavnom čist, a i za pretpostaviti je da ćete se za takve snježne radosti dobro obući, no nismo mogli ne zapitati se kako bismo izgledali da smo se s tim istim gusjenicama upustili u neku blatnu avanturu.

Doduše, iako se teoretski mogu koristiti i kad nema snježnog pokrivača, velika je vjerojatnost da ćete gusjenice koristiti samo u zimskim mjesecima. Tijekom ostalog dijela godine one će vjerojatno čamiti negdje u kutu garaže, a na njihovo će mjesto doći manje avangardni, ali i praktičniji kotači. Uostalom, serijski Outlander opremljen kotačima ionako veći dio godine ne zna za nepremostive prepreke, a čak i ako ste zbog čistog senzacionalizma spremni otprijeti otežano upravljanje i prigrušene performanse, od cjelogodišnjeg bi vas korištenja gusjenica u prašini i blatu možda moglo odvratiti činjenica da su zbog povećanih opterećenja servisni intervali četverocikala smanjeni na samo 300 km zahtjevnijeg terena.

No, tako je to životu. Što više težite ekstremima, to je i veća cijena koju za to morate platiti. Srećom, iako se neke stvari možda ne mogu kupiti novcem, za većinu je zadovoljstva u nedostatku gotovine dobra i kreditna kartica. Doduše, bez obzira na to koji će od ovih proizvođača za slobodno vrijeme

na kakav jet-ski negoli na četverociklu. Pritom su nam se u pamćenje posebno urezali nježni doskoci, koji djeluju sasvim prirodno i nimalo stresno. Nezavisni prednji ovjes i stražnji monoamortizer očito vrlo dobro obavljaju svoj posao.

No, koliko nas je Lynx Yeti ugodno iznenadio svojim skokovima, toliko nas je razočarao vožnjom u dvoje. Kao što smo na početku rekli, motorne sanjke su nestabilne, ali i prilično teško vozilo, koje traži vješto balansiranje ako želite živjeti sretno i ostati na dvije skije. Vjerujemo da sa stjecanjem iskustva to prestaje biti problem, no dok ste početnik, imate pune ruke posla sa samim održavanjem ravnoteže i zadnja stvar koja vam treba je jednako neiskusni suvozač koji ni uz najbolje namjere ne može biti ništa više od suvišnog tereta. Na ravnom terenu i blagim zavojima sve djeluje idilično, no kada se u nekom oštrijem zavoju u igru ubaci i poprečni nagib, lako je moguće da će se sanjke nagnuti puno jače nego što ste se prvotno nadali, a tada će vam biti doista teško izvesti stvari na pravi put i spriječiti prevrtanje.

Na stabilnom Renegadeu suvozač će se osjećati bitno sigurnije, iako bi za punu ugodu vožnje mogao poželjeti nešto prostranije sjedalo i oslonce za ruke. Outlander se zato diči kraljevskim smješta-

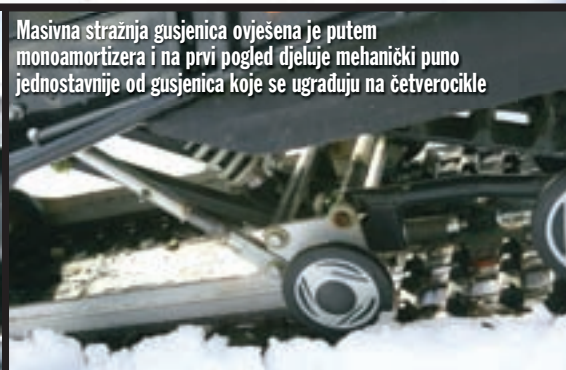


Iako je Yeti neosporno zabavno vozilo, sportske su sanjke (poput ovih na fotografiji) svojim performansama i manjom težinom pune bliže užitku kojeg očekuje prosječni vozač motocikala

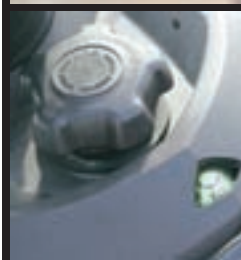
LYNX YETI V-800



Lynx Yeti, kao i ostale motorne sanjke, traži posebnu tehniku vožnje koja kombinira mnoge elemente kakvi se koriste u vožnji motocikala i četverocikala



Masivna stražnja gusjenica ovješena je putem monoamortizera i na prvi pogled djeluje mehanički puno jednostavnije od gusjenica koje se ugrađuju na četverocikle



● Na prvi je pogled teško povjerovati da se u nos ovog vozila uspio nagurati Rotaxov V2 agregat, no u taj je kompaktan prostor stao i disk koji koči izlazno vratilo. Za razliku od četverocikla, Yeti nema automatski CVT prijenos, već ima dvostupanjski mjenjač, s tim da se stupnjevi prijenosa mogu mijenjati u samoj vožnji. Iako impresionira podatak da je brzinomjer graviran do 200 km/h, jednostavna ploča s instrumentima djeluje pomalo neugledno, a s obzirom na to kojim je vremenskim uvjetima namijenjen, ne čudi da Lynx Yeti već u serijskoj opremi ima grijače ručki i poluge gasa.

Ploča s instrumentima djeluje pomalo neugledno, no zato impresionira podatak da je brzinomjer graviran do 200 km/h



Prednje su skije nezavisno ovještene, a za amortizaciju se brinu jednostruki amortizeri





	PREDNOSTI	NEDOSTACI
CAN-AM RENEGADE 800	upravljivost, zabava u vožnji, upotrebljivost tijekom cijele godine	vožnja u dubokom snijegu
CAN-AM OUTLANDER 800 MAX LTD.	prohodnost, stabilnost, kočenje	servisni intervali, cijena, težina upravljanja, maksimalna brzina
LYNX YETI V-800	ubrzanja, performanse, zabava u vožnji	stabilnost, vožnja u dvoje, radijus okretanja, ograničena primjena

najviše osvojiti vaše srce, neosporna je činjenica kako će njihova kupnja dobro opteretiti svoj kućni budžet. Zbog toga se ne možemo oduprijeti porivu da odluku o najboljem ipak temeljimo na omjeru dobivenog i uloženog, kojem u ovom slučaju treba pridodati i realnu mogućnost korištenja na našoj geografskoj širini.

Pritom uopće nije sporno da svojom sposobnošću probijanja kroz duboki snijeg i mogućnošću savladavanja i najstrmijih uspona motorne sanjke i ATV gusjeničar ostavljaju bez daha, jednako kao što nije sporno da će sanjke u vještih rukama biti puno brže od običnog četverocikla. No, iako su u određenim ekstremnim uvjetima u nedostižnoj prednosti, gusjenice su u svojoj ekstremnoj specijalizaciji ipak same sebi ograničile primjenu, a to se ograničenje u prvom redu odnosi na vremenski period u kojem njihova uporaba u ovim našim krajevima uopće ima smisla. Klasični četverocikl će vam s druge strane biti izvorom zabave tijekom cijele godine, bez obzira na to vozite li ga po prašini i blatu ili po snijegu i ledu. I zato je Renegade neosporni pobjednik u ovoj konkurenciji.

Ali... Da je na našem usporednom testu snježni pokrivač bio barem dvostruko dublji, možda bi se četiri Outlanderove gusjenice pokazale kao prevelika prednost. Možda bi u takvim polarnim uvjetima čak i motorne sanjke imale izgleda za konačni trijumf.

Određene dvojbe, znači, ipak postoje i stoga nam uopće ne bi bio problem da i sljedeće godine napravimo sličnu usporedbu, posebno ako se organizacije ponovo prihvati tvrtka Extreme Fun, koja kao zastupnik BRP asortimana posjeduje sve ove, ali i još mnoge druge igračke za velike dečke. Zahvaljujući njihovom trudu ovo nije bi samo najneobičniji, nego i najležerniji usporedni test, bez uobičajene strke oko nabavke motocikala, montiranja guma, rezerviranja staze... Na nama je bilo samo da se adekvatno obučemo i dobro zabavimo. Preporučamo se, dakle, i iduće godine. No, ne možemo obećati kako ponovo neće pobijediti četverocikl. Kotač je ipak najveći izum u povijesti čovječanstva, dok gusjenice svim svojim vrlinama usprkos teško da mogu bolje od drugog mjesta na toj vječnoj listi. ■



	CAN-AM RENEGADE 800	CAN-AM OUTLANDER 800 MAX LTD.	LYNX YETI V-800
MOTOR			
Tip agregata	V2, četverotaktni	V2, četverotaktni	V2, četverotaktni
Promjer x hod (mm)	91 x 62	91 x 62	91 x 62
Zapremina (ccm)	800	800	800
Tip razvoda	1 bregasta osovina, četiri ventila po cilindru	1 bregasta osovina, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina, 4 ventila po cilindru
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 46 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 46 mm	rasplinjač
Max. snaga <small>KS(kW)-o./min.</small>	63 (46)	nije deklarirano	49 (36) - 7.250
Ok. mom. <small>Nm - o./min.</small>	73 Nm - 5.500	73 Nm - 5.500	nije deklarirano
Mjenjač	automatski, CVT + reduktor + hod unazad	automatski, CVT + reduktor + hod unazad	2 brzine + hod unazad
CIKLISTIKA			
Okvir	čelični	čelični	čelični
Prednji ovjes	dvostruka poprečna ramena	dvostruka poprečna ramena	nezavisan ovjes, dvostruki amortizeri, ADJ skije, razmak između skija 985 mm
Hod prednjeg ovjesa	229 mm	203 mm	200 mm
Stražnji ovjes	nezavisan ovjes, dvostruki amortizeri	nezavisan ovjes, dvostruki amortizeri	monoamortizer
Hod stražnjeg ovjesa	254 mm	229 mm	nije deklarirano
Pogon	kardan, uključiv pogon na sve kotače, Visco blokada prednjeg diferencijala	kardan, uključiv pogon na sve kotače, Visco blokada prednjeg diferencijala, 4 Apache gusjenice	gusjenica dužine 3968 mm, širine 500 mm, dubina profila 32 mm
Prednji kočioni sustav	dva diska	dva diska	-
Stražnji kočioni sustav	disk	disk	disk
Gume prednje	26x9-12 (25x8-12 u seriji)	26x8-12 (u seriji)	-
Gume stražnje	26x12-12 (25x10-12 u seriji)	26x10-12 (u seriji)	-
DIMENZIJE			
Međuosovinski razmak	1.295 mm	1.499 mm	-
Duljina	2.184 mm	2.387 mm (u seriji)	3.103 mm
Širina	1.168 mm (u seriji)	1.168 mm (u seriji)	1.235 mm
Visina	1.143 mm (u seriji)	1.180 mm (u seriji)	-
Visina sjedala	877 mm (u seriji)	920 mm (u seriji)	-
Spremnik goriva	20 l.	20 l.	nije deklarirano
Težina	280 kg	326 kg (u seriji)	330 kg
OSNOVNA CIJENA	110.900 kn	132.100 kn	107.500 kn
Dotatna oprema	gume promjera 26 cola i Douglas Offset naplatci	Apache gusjenice	
CIJENA TEST PRIMJERKA	cca. 118.500 kn	cca. 173.500 kn	107.500 kn