

Konacni udarac

Redna japanska koncepcija popularnija je od njemačkog boksera toliko, koliko je prosječnom "galebu" Čehinja milija od Njemice. No, što ako je temperamentna Helga preko zime progutala koji kilogram silikona, odradila face-lifting i ojačala trbušnjake? Znae da ste u svojoj karijeri konzumirali i bolje "fureštkinje", no našli ste se u situaciju gdje napeti poput puške ne možete prestati maštati o tome kako bi joj gladili karbone, igrali se sa Ohlinsima, pipnuli joj "quick shifter" ... I to je sve što možete - maštati. Jer cijena druženja s ovom ekskluzivom je nedokučiva

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA



V ožnja skupocjenog motocikla mora biti posebno iskustvo. Nažalost, ne uvijek u dobrom smislu te riječi. Primjerice, nije nimalo ugodno kada vam u kružnom toku popusti stražnja guma na 350 kg teškoj Electrici ili vam ponosni prvi vlasnik "četvorke" iz 1972. oduzme prednost dok ste u sedlu futuristične Valkyrie Runc. Vaša prva reakcija spašavanja

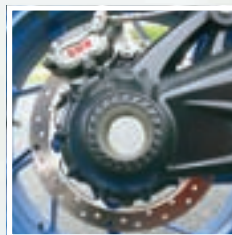
ljudstva i imovine možda i jest gotovo identična onoj kada se u sličnoj situaciji nađete s jeftinim Kinezom, no već sekundu nakon što se izvučete iz krize u glavi proradi kalkulator. Ma kakav kalkulator, super-računalo koje brzinom iskusnog procjenitelja zbraja štetu koja je mogla nastati da su stvari otele kontroli.

BMW-ov naj-bokser svih vremena takav nam je trenutak prosvjetljenja

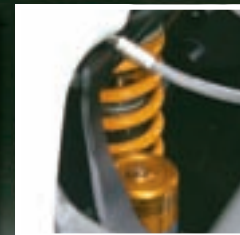
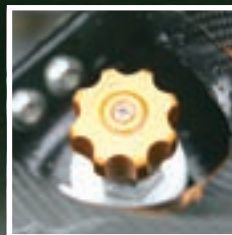
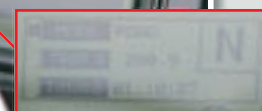
priredio već na 150. metru zajedničkog druženja. Hladna stražnja guma, odlučno okretanje ručice gasa, naglo plesanje stražnjeg kraja. Rep motocikla se trgnuo u desnu stranu kao da ga je netko od prolaznika pogodio bazukom. Ništa čudno, zbog uzdužnog smještaja agregata i smjera okretanja koljenastog vratila BMW-ovi su bokseri uvijek vulki u desno. Srećom, već sekundu nakon što je izgubila

kontakt s podlogom i opasno zastrañila, stražnja guma se dovodi u red i motocikl se bez ikakvog stresa vraća u pravocrtnu putanju. Kao da se ništa ni dogodilo nije. Ma, u stvari ništa se i nije dogodilo - ne bismo vam ovo ni spominjali da nam nakon što se HP2 na trenutak oteo kontroli nije prostrujalo kroz glavu kako se radi o

Brembova radijalna kočiona klijesta i dvostruki disk promjera 320 mm dobro obavljaju svoj posao, no nije baš da vas ostavljaju bez daha. Testirani je motocikl bio opremljen i ABS-om, koji je dio dodatne opreme i može se isključiti



Ploča s instrumentima tvrtke 2D Systems izvedena je u stilu MotoGP motocikla i posjeduje sve potrebne informacije, kako za cestovnu, tako i za vožnju stazom



Prednji Ohlinsov amortizer nudi mogućnost jednostavnog podešavanja i skriven je od pogleda, baš kao i većina naročitog Telelever sustava ovješena. Uz već uobičajena podešavanja, stražnji Ohlins amortizer nudi i mogućnost prilagođavanja visine repa motocikla

svoju cijenu. BMW HP2 Sport to ni ne pokušava. On je svijet za sebe i presjek je najzbudljivijih elemenata dosad viđenih u sferi motocikala pokretanih onim što u BMW-u vole nazivati povijesnim bokser motorom. Svoje je ime, odnosno skraćenicu od High Performance preuzeo od modela Enduro i Megamoto, prednji Telelever, stražnji Paralever s pripadajućim kardanom, središnji dio okvira i osnovu pogonskog agregata preuzeo je od sportskog modela R 1200 S, dok su ostali dijelovi inspirirani natjecateljskim modelom koji se dokazuje na stazama izdržljivosti.

Rezultat: potpuno novi motocikl, koji je osjetno snažniji i 12 kg lakši od

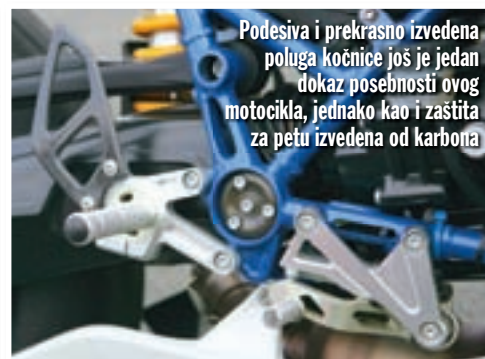
modela R 1200 S kao dosad najsport-skijeg boksera. Još i bolje, HP2 Sport je navodno čak 3 kg lakši od spomenutog natjecateljskog motocikla. Ako pitate inženjere BMW-a, razvoj sportskog motocikla s bokser agregatom s ovim je modelom doživio svoj vrhunac, kako po pitanju snage, tako i težine. Bolje od toga ne mogu i pitanje je hoće li ikada moći.

Ne dajte stoga da vas njegovo pretjerano turistički oblikovano prednje svjetlo zavarava. HP2 Sport doista je derivat natjecateljskog motocikla, o čemu između ostalog svjedoče i njegove oplate. Naime, ovaj je motocikl od glave do pete odjeven u ugljična vlakna, a od elemenata izrađenih

motociklu s one strane cifre od 30-tak tisuća eura. Ideš!

Doduše, u svijetu automobila ti vam novci nisu dovoljni ni da preživite turbulencije srednjih godina,

no kada su motocikli u pitanju sve što je skuplje od najskuplje japanske tisućice spada u sferu pretjeranog, nedostižnog, ekskluzivnog... I realno gledajući, teško da može opravdati



Naplatci su izvedeni od kovanog umjesto lijevanog aluminija, što se povoljno odražava na smanjene rotacionih masa i ukupne težine motocikla

Podesiva i prekrasno izvedena poluga kočnice još je jedan dokaz posebnosti ovog motocikla, jednako kao i zaštita za petu izvedena od karbona



Jedan od najvećih nedostataka na stazi je glomaznost središnjeg dijela motocikla, koja otežava brzo premještanje tijela



Tipični BMW-ovi bubrezi smješteni ispod velikog prednjeg reflektora dovode zrak do hladnjaka ulja

od tog materijala najviše imponira zašiljeni stražnji kraj motocikla, koji sa svoje gornje strane ima i mrežaste otvore za odvođenje toplog zraka. No, on nije samo lijep, nego je i funkcionalan, pa je tako u potrazi za skidanjem suvišnih kilograma sam rep motocikla izveden kao samonosiva konstrukcija koja je sama po sebi, dakle bez ikakve prisutnosti željezne armature, sposobna nositi težinu vozača i masivnih ispušnih topova. Zato je, s druge strane, suvozačica na ovoj karbonskoj skulpturi nepoželjna kao pola litre pelinkovca na sastanku liječenih alkoholičara.

Po istom je principu samonosivosti i samodostatnosti izvedena i kompletna vjetrobranska kupola, s tim da je nedostatak bilo kakvih metalnih ojačanja lako vidljiv po tome što se cijelo vrijeme lagano drmućka desno-lijevo u ritmu agregata. Ples karbona pred očima samo pojačava racing dojam, koji je ionako dignut na drugu potenciju instalacijom ploče s instrumentima tvrtke 2D Systems, koja djeluje kao da je netom skinuta sa MotoGP ili SBK motocikla. Iako su i drugi europski proizvođači u svoje sportske motocikle počeli ugrađivati slične, potpuno digitalne instrumente, ovi

na BMW-u djeluju za klasu impresivnije, možda baš zato jer su optočeni karbonom.

Problemi s plinovima

Nažalost, o preglednosti mnoštva ispisanih podataka ne možemo reći puno toga dobrog, tako da ćete u vožnji vrlo vjerojatno reagirati samo na kontrolne žaruljice smještene na obodu. A one - svijetle li ga svijetle!

Kada horizontalno smještenim cilindrima udahnete život, zasvijetlit će toliko kontrolnih žaruljica, da se nećete usuditi krenuti s mjesta u strahu kako s ovim strojem nešto nije u redu. No, ne dajte se zaplašiti, sa svakim prijednim metrom žaruljice gase se jedna po jedna i crveno će vam pred očima ponovo zasjati samo budete li brzine razvlačili do samog kraja. Tada će se na gornjem redu žaruljica, koje su prijeko potrebna nadopuna inače teško čitljivom obrtomjeru, prvo upaliti dvije narančaste, a onda jedna po jedna i četiri crvene žaruljice, koje vas upozoravaju da ste pretjerali s brojem okretaja. A ovaj se agregat vrti doista daleko, doduše ne u apsolutnim, već u bokser mjerilima.

Kao što smo već spomenuli, HP2 Sport ima agregat koji se u svojoj

osnovi bazira na modelu R 1200 S, ali ima potpuno novu glavu, koja sada posjeduje dvije bregaste osovine, a zahvaljujući kojima se agregat vrti 500 okr/min više. Intervencije u glavi - koje uključuju i radijalno postavljene ventile većeg promjera - bile su nužne, kako bi se poboljšala izmjena plinova kao glavni i itekako prisutan ograničavajući faktor porasta broja okretaja kod ovakve vrste agregata.

Dobivenim rezultatima u BMW-u su bili toliko zadovoljni da tvrde kako za razliku od ostalih R modela nije bilo potrebe za ugradnju dvije svjećice u glavi, no mi bismo rekli da zbog kompaktnosti cijele konstrukcije za takvo što ustvari nije bilo ni mjesta. Od ostalih mehaničkih promjena spomenimo nove kovane klipove i nove klipnjače, a još jedna karakteristika koja ovaj bokser čini drugačijim od ostalih je izvedba 2 u 1 ispušnog sustava, koji je sada smješten ispod, a ne pored kartera motora.

Nekog se neupućenog pojedinca službeno deklariranih više od 130 KS pri 8.750 okr/min vjerojatno neće pretjerano dojmiti, no s obzirom na konstrukciju agregata i zračno hlađenje potpomognuto s dva hladnjaka ulja to je vrlo impresivna brojka.

Možda to nije sasvim konkurentno za nabrušeni lov za sekundama na stazi (za što bi, doduše, ovaj motocikl trebao biti genetski predodređen), ali je i više nego dostatno za svakodnevnu vožnju. Tim više što je agregat doista elastičan i stvara kontinuirani potisak već od najnižih režima vrtnje. Kako i ne bi, kada maksimalnih 115 Nm okretnog momenta ostvaruje pri svega 6.000 okr/min. Nestvarno nisko za jedan sportski motocikl, ma koliko on atipičan bio.

Oslobađanje sve te konjice (točan broj KS se izričkom ne specificira) je pritom lišeno svakog stresa ili naglih trzaja, što će znati cijeniti manje utrenirani vikend vozači, kao i svi oni koji se i s ovim rasnim sportskim motociklom iz nekog razloga zažele turističke vožnje. Onima na sasvim drugoj strani vozačkog spektra moglo bi nedostajati sirove brutalnosti toliko karakteristične za R motocikle velike zapremine, no jedan dio takve senzacije može se doživjeti ukoliko - jednako kao i kod R-a 1200 S - ručicu gasa držite otvorenom do samog kraja njezina hoda. Tada agregat diše punim plućima, a u nastojanju da budete vrlo brzi, čak i prebrzi za cestu, ostaje vam samo pravovremeno mijenjati



▲ Kako bi se ukralo koju desetinku sekunde na stazi, HP2 Sport je opremljen quick shifterom. Moguće ga je modificirati tako da radi i s obrnutom shemom mijenjanja brzina

► Glave cilindara presvučene su ugljičnim vlaknima, a na najisturenijem se dijelu, koji bi mogao doći u kontakt s podlogom, ugrađuju lako zamjenjivi plastični klizači



Položaj vozača je moćan i ulijeva povjerenje, a ukupne performanse su i više nego dovoljne za vožnju cestom

brzine. I to bez korištenja spojke ili bilo kakvog otpuštanja gasa.

HP2 Sport je, naime, opremljen tzv. quick shifterom, odnosno mikro-prekidačem, koji na vaše dodirivanje poluge mjenjača kut paljenja pomiče unatrag i smanjuje količinu ubrizganog goriva. Time se mjenjač na djelić

sekunde dovodi u stanje neopterećenosti i omogućuje se trenutno ubacivanje u viši stupanj prijenosa bez ikakvog otpuštanja gasa ili korištenja spojke. To je rješenje izravno preuzeto iz svijeta utrka, pa stoga ne čudi da u svom prvom "civilnom" izdanju čitava stvar funkcionira vrlo dobro

samo kada vozite agresivno sportski ili jurite natjecateljskom stazom. Naime, što je poluga gasa otvorenija, a brojevi okretaja bliži režimima maksimalne vrtnje, to je takvo mijenjanje stupnjeva prijenosa brže i ugađenije.

Kada istu stvar pokušate izvesti u turističkoj vožnji, odnosno pri reži-

mima vrtnje nižim od nekih 6.000 okr/min i sa samo djelomično otvorenom ručicom gasa, onda možete očekivati određena zastajkivanja i trzaje koji bitno umanjuju užitek mijenjanja brzina. U takvim je slučajevima puno praktičnije, mekše, ugodnije, pa čak vjerojatno i brže stupnjeve prijenosa mijenjati na klasičan način, dakle korištenjem poluge spojke, čije aktiviranje automatski isključuje quick shifter.

Ista preporuka vrijedi još i više u uvjetima gradske vožnje, no s obzirom na to koliko ste platili sve te racing elemente koje ovaj motocikl posjeduje, nekako nam se čini kako je pritiskanje poluge spojke pokraj zdravog quick shiftera bacanje novca. To je kao da održavate skupocjenu sponzorušu i istovremeno imate "muskelfiber" u desnoj ruci. Pa dobro, zašto je onda imate? Osim kod kretanja s mjesta, polugu spojke ćete svakako morati koristiti i kod mijenjanja stupnjeva prijenosa na niže. Možda i bolje, jer je - čak i kada prilikom obavljanja te radnje relativno osjećajno otpustate polugu spojke - primjetan lagani trzaj kardana i blago uznemiravanje stražnjeg dijela motocikla.

Spoj tradicionalne i najmodernije tehnologije doveden gotovo do apsurd. Brembo radijalna klijesta, Ohlinsov amortizer, oplate od ugljičnih vlakana i zračno-uljno hlađen bokser agregat





▲ Izuzmemo li kliznu spojku, HP2 Sport ima sve što jednom sportskom motociklu treba. Uključujući i amortizer upravljača



▲ Na ovom motociklu i pokazivači pravca moraju odskakati od konfekcije



Iako je izrađen po uzoru na natjecateljski endurance motocikl, koncepcija HP2 supersport je u svojoj osnovi još uvijek pretjerano klasična da bi na stazi mogao parirati japanskim i talijanskim proizvodima

Velik, a lagan; lagan, a trom

Nije to ništa strašno, no čak i da je moguće mijenjanje stupnjeva prijenosa na niže bez upotrebe spojke, taj bi vam trzaj takvu ideju automatski izbrisao iz glave, tim više što je HP2 lišen blagodatni klizne spojke. S obzirom da se na drugim racing elementima nije štedjelo, za pretpostaviti je kako je ugradnja klizna spojke izostala isključivo zbog komplikacija koje bi proizašle iz specifične konstrukcije i uzdužnog smještaja pogonske grupe, suhe spojke, te korištenja kardanskog sklopa kao završnog prijenosa.

Gledajući u globalu, trzaji kardanskog prijenosa nisu pretjerano izraženi, ali se još uvijek mogu osjetiti kod naglog dodavanja ili oduzimanja gasa, što može neznatno uznemiriti motocikl kada ste u nagibu. No, izuzmemo li taj gotovo nebitan detalj, HP2 oduševljava osjećajem stabilnosti i čvrstoće prilikom prolaska kroz zavoje i ne ostavlja mjesto sumnji kako se radi o istinskom sportskom motociklu. Nemojte samo očekivati pretjeranu reaktivnost; ovdje ona već pomalo klješirana izjava da se vozi poput pakve 600-ice definitivno ne vrijedi.

Doduše, u BMW-u su se svojski potrudili težinu svesti sasvim u okvire koji vrijede za japanske RR tisućice i na tom se putu nisu libili korištenja posebnih rješenja poput ugradnje lakših kovačkih umjesto klasičnih aluminijskih naplataka (čime su se automatski smanjile i rotacione mase) te obilatog korištenja ugljičnih vlakana - i to ne samo za kompletne oplate, već i za pojedine naizgled

nebitne detalje poput štitnika za petu ili pak nosača tablice. Konačni rezultat takvog pristupa je 178 suhih kilograma, a to je rezultat koji oduševljava, posebno ako uzmemo u obzir ukupne dimenzije i klasičnu osnovnu koncepciju motocikla.

Pa zašto onda - takav lagan kakav jest - nije reaktivan poput šestotice ili barem tisućice? Prst sumnje upiremo na međuosovinski razmak, koji je ostao na 1.487 mm, a tih se gotovo 8 cm viška u odnosu na moderniju konkurenciju itekako osjeti. Bilo bi pritom možda i pomalo nepravedno reći kako je motocikl trom pri ulasku u zavoje, ali je isto tako itekako primjetno kako ne pada sam u nagib, već traži primjetni angažman vozača. Jednom kada ga nakon početne inercije izbacite iz uspravnog položaja, HP2 može vrlo brzo juriti kroz zavoje i pritom vas uveseljavati svojom mirnoćom i stabilnošću, a tek će stvarno brzi vozači moći primijetiti kako u pojedinim trenucima dolazi do laganog uvijanja motocikla, pa i blagog širenja putanje.

Iz svega navedenog proizlazi i to da su nagle korekcije putanje na ovom motociklu ustvari nešto manje nagle, no bez obzira na sve te svoje natruhe tromosti, ne možemo poreći kako

se radi o motociklu koji obožava zavoje, s tim da mu ski-jaskim rječnikom više odgovora veleslalom od slaloma.

Pozitivnom dinamičkom dojmu svakako pridonose i Ohlinsovi amortizeri prilagođeni zahtjevima specifičnog Telelever i Paralever ovješnja, s time da stražnji amortizer osim uobičajenih podešavanja nudi i mogućnost podešavanja visine stražnjeg kraja, što će znati cijeliti oni koji s ovim motociklom planiraju pohoditi natjecateljske staze.

Kada već spominjemo jurnjavu po kružnim borilištima, potpuno je zdravorazumski zapitati se ne diskvalificiraju li tako široko stršeci i horizontalno postavljeni cilindri svaku pomisao o ozbiljnijem

Bez obzira na to iz koje ga perspektive gledali, ovaj motocikl obiluje detaljima vrijednim divljenja. Melem za oči



Nova glava s dvije bregaste osovine i radijalni ventili većeg promjera omogućili su porast broja okretaja i maksimalne snage



ulasku u nagibu. Činjenica jest da glave cilindara u nekoj mjeri ograničavaju maksimalan nagib, kao i da se karbonski plašt kojim su presvučene poklopce glave čak i u cestovnoj vožnji relativno lako nađe na samo koji milimetar od asfalta. Međutim, nekoliko je razloga zbog kojih se ne morate bojati da ćete svako malo agregatom dodirnuti podlogu i tako destabilizirati motocikl ili u boljem slučaju samo ostrugati karbone. Naime, u praksi je dokazano da ćete prije nego dodirnete asfalt glavom cilindara po asfaltu zagrepsti filigranski izvedenim polugama mjenjača ili nožne kočnice, a čak i da se to dogodi, asfalt bi prvo dodirnuli plastični i lako zamjenjivi klizači, tako da karbonska ljepota ovog motocikla ostaje neoskrvrnuta.

Eksponat za egzibicioniste

Dakle, istureni bubrezi motocikla u nekoj mjeri doista umanjuju zabavu, no usuđujemo se reći kako vas u nastojanju da iskoristite pune potencijale ovog stroja puno više ograničava položaj vozača. Naime, na HP2 Sportu se sjedi slično kao i na S-u, a to znači da zauzimate moćan i pomalo izdužen položaj vozača, koji je kao stvoren za neobaveznu jurnjavu cestom. Štoviše, izuzmemo li za turističku vožnju možda malo pretvrdo sjedalo, kao i umjerene vibracije koje se osjete ponajviše na rukama, ukupna udobnost i ergonomija motocikla je pogodna za sve tipove vozača, dakle i za one prebrze i za one prespore.

Međutim, kako se počinjete približavati krajnjim potencijalima ovog stroja, tako sve više primjećujete kako je taj isti položaj vozača nekako previše udoban, a cijeli motocikl prekrupan u središnjem dijelu, tako da u bitno otežana ekstremno brza premještanja tijela u vezanim zavojima. Takvo što će vjerojatno doći do svog izražaja tek kada ga izvedete na natjecateljsku stazu, a dobra je vijest u cijeloj priči da se oslonci za noge mogu micati po visini i uzdužno, a podešavati se mogu i poluge mjenjača i stražnje kočnice, kao i ručke upravljača.

Ima, dakle, podosta načina da ovaj motocikl prilagodite sebi, od podešavanja ovjesa i visine stražnjeg kraja do intervencija na ergonomiji, ali još je više detalja gdje ćete se vi morati prilagođavati motociklu, jasno, pod uvjetom da se tek upoznajete s čarima BMW-ove bokser filozofije. Jedna od bitnih stavki na tom popisu je nepropadanje prednjeg dijela motocikla prilikom kočenja. Posljedica je to ugradnje specifičnog Telelever sustava, a iako će vam BMW-ovi stručnjaci podastrijeti nekoliko prednosti takvog ustroja, moramo priznati da nam taj koncept na jednom ovakvom sportskom motociklu djeluje još čudnije nego obično.

HP2 Sport ipak je tipičan BMW, bez obzira na uvođenje racing elemenata u igru



Nije to nikakva drama i možda je sve to samo posljedica toga da u 99% slučajeva vozimo modele s teleskopskim prednjim vilicama, no znala nas je malo uplašiti reakcija motocikla kada bismo s pritisnutom prednjom kočnicom ulazili u zavoj i naletjeli na neravnine. I tu bi se sad od nemila do bestraga moglo raspravljati o tome treba li se jedan takav element uopće nalaziti na sportskom motociklu, no zato nema rasprave o tome da ugradnja ABS kočnica izaziva zgražanje kod ljubitelja RR koncepcije.

Doduše, ABS je na testiranom motociklu bio element dodatne opreme koji se može isključiti, a ono što ga čini zanimljivim je da pokazuje zavidnu otpornost na prerano i bespotrebno aktiviranje, kao i to da je podešen tako da se spriječi nepotrebno podizanje stražnjeg kotača u zrak. ABS nas, dakle, nije neugodno iznenadio, no ne možemo se nekako otići dojmom da taj element, pa bio on samo dio dodatne opreme, svejedno nije u suglasju s motociklom odjevenim u ugljična vlakna.

I tu dolazimo do najveće ironije čitavog ovog koncepta. BMW je, naime, HP2 Sport natrpao racing elementima kakve vidamo samo na natjecateljskim strojevima, da bi kao konačan rezultat dobio vrlo dobar motocikl, ali za cestu. U tim uvjetima, Sport ima skoro i previše snage, kočnice solidno obavljaju svoj posao, udobnost je bolja od očekivanja, a sama vožnja iznimno zabavna. Ako

to nekog zanima, čak su i retrovizori koliko-toliko funkcionalni, iako nisu izrađeni od karbona.

Nažalost, jednom kada ga odvedete na stazu, koja bi trebala biti glavno područje njegova dokazivanja, vrlo brzo postajete svjesni da HP2 Sport ima previše toga neobičnog da bi bio odličan. Zabavan svakako jest, ali još ćete se više zabaviti sa tri ili četiri puta jeftinijim japanskim motociklom. I što je u tim uvjetima najvažnije, s takvom ćete dalekoistočnom konfekcijom biti brži. BMW-u tu ne može pomoći ni quick-shifter, ni sva ugljična vlakna ovog svijeta zajedno. No uspoređivanje ovog motocikla s uvijek novim i stalno svježim japanskim jurilicama istinski je bespredmetno.

HP2 Sport je, naime, iz nekog sasvim drugog filma, u kojem vrijeme teče sporije i u kojem su motocikli puno više od potrošne robe. On nije namijenjen cestovnim kamikazama, nego ljubiteljima dovođenja tradicionalnih vrijednosti na rub apsurdna i kao takav će biti jednako poseban i za deset godina. Osim toga, to je motocikl u kojem možete uživati u sva četiri godišnja doba. Nakon što se tijekom toplijeg dijela godina nauživite adrenalina, sezonu jesen-zima možete iskoristiti za vizualno guštanje filigranskih detalja kojima ovoj motociklu obiluje. I to ne u garaži, gdje vam scenografiju čine kartonske kutije, oronuli hladnjak i stara krznena bunda. Ne, ovo je skupocjeni izložak za dnevnu sobu. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični bokser, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 73 mm
Obujam: 1.170 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno-uljno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 52 mm
Spojka: suha s jednim diskom promjera 180 mm
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti sa stražnjim krajem od ugljičnih vlakana
Ovjes: naprijed Telelever sustav, hod 105 mm; straga paralever sustav s jednostrukom oscilirajućom vilicom s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 265 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.135, širina 750, visina sjedala 830, osovinski razmak 1.487, težina 178 kg, maksimalno dozvoljena težina 330 kg
Deklarirano: snaga - više od 130 ks (96 kW) - 8.750 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

+ stabilnost, smještaj vozača, težina, oprema, ekskluzivnost, mogućnosti podešavanja

- cijena, tromost prednjeg kraja, premještanje tijela vozača