

usporedni test

Maksi ATV

• CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI • HONDA TRX 680 FA • KAWASAKI KL-KVF 750 • POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN • SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD • YAMAHA GRIZZLY 700 EPS

PIŠE:
TOMISLAV
BEŠENIĆ
FOTO:
ŽELJKO
PUŠČENIK



Šest jahaća

Vjerojatno je već prošlo više od godine dana od nesretnog trenuka kada smo prvi put čuli kako jedan od članova naše vrle vlade lansira sada već izliza-
nu poštapalicu o stezanju remena. Da budemo precizni, on je tada govorio o stezanju "hlačnjaka", no to vam je jedno te isto. Nakon tako dugotrajnog gomilanja čemera, jada i crnih prognoza nećemo vam zamjeriti ako mislite da je ovakav usporedni test najluksuznijih i samim time najskupljih velikoserijskih četverocikala sasvim neprimjeren aktualnom trenutku i kao takav socijalno neosjetljiv.

No s druge strane, jednako kako vas čitanje ovog testa ničim ne obvezuje na kupnju nekog od uspoređenih četverocikala, tako je i svako eventualno maštanje o njima najbolji dokaz da ni i u ovom tegobnom trenutku niste zakoračili s one tužnije strane zida koji odvaja optimiste sposobne vidjeti svjetlo u tunelu od pesimista koji, kako smo to negdje pročitali, misle da im to ususret dolazi vlak. Pesimisti ionako ne čitaju ovaj časopis, dok je optimistima vjerojatno već dosta mračnih najava o stalno novom i sve dubljem upadanj u krizu.

Uostalom, malo je ljudi imalo privilegij uspoređivanja najprestižnijih radnih četverocikala šestorice najcjenjenijih svjetskih proizvođača i bilo bi novinarski neodgovorno jahati ovakvo krdo rasnih čeličnih konja, a onda ne napisati ništa o tome. Poredano abecednim redom, na jednom nam je mjestu uspjelo skupiti prestižni Can-Am Outlander XT 800, okretnu Hondu TRX 680 FA, brutalni Kawasaki KVF 750, nezaustavljivi Polaris Sportsman 800 Twin, kraljevski Suzuki LT-A 750 Kingquad i svestranu Yamahu Grizzly 700 EPS.

Već je iz pridjeva koje smo im udijelili jasno vidljivo da među testiranim modelima ima podosta razlika u karakteru, no dok većina tih razlika proizlazi iz različitih koncepcija, pa su tako dvocilindrični modeli silovitiji, ali i teže upravljivi od jednocilindričnih, ogromne razlike u cijeni proizlaze iz zemlje porijekla. Japanska se četvorka vrti oko nemalih, ali pošteno odmjerenih 70-ak tisuća kuna, dok vam je za nešto više od pukog maštanja o modelima iz sjevernoameričke produkcije potrebno više od 100 tisuća kuna.

Imajući u vidu te nemale brojke, ali i činjenicu da ovi četverocikli predstavljaju sam vrh ponude radnih modela, ne čudi da su inženjeri mogli dati mašti na volju pa onda svaki od njih ima barem neko rješenje koje ga čini posebnim. Outlander posjeduje automatsku visko blokadu prednjeg diferencijala, a slični sustav nalazimo i na Sportsmanu; TRX 680 FA ima specifičan položaj agregata i zabavan "tiptronic" mjenjač, KVF 750 je jedini takav japanski četverocikl opremljen dvocilindričnim agregatom, dok Grizzly ima odličan servo-upravljač, kojeg kao dio dodatne opreme odnedavno možete nabaviti i za Suzuki.

I nemojte misliti da su to jedine njihove međusobne razlike. Zapravo, takvih je tehničkih specifičnosti taman dovoljno da bismo i sljedećih nekoliko strana mogli provesti u jalovoj raspravi o njima, međutim, možda će biti zanimljivije ako ih samo ukratko opišemo u kontekstu izlaganja naših dojmova iz vožnje.

Suvremeni čovjek u ovim turbulentnim vremenima živi između dvije vatre. S jedne ga strane trgovci vabe sa svojim sve snažnijim i sve savršenijim strojevima začetim još u vrijeme dok je svijet bio ružičast, dok s druge strane pesimisti propovjedaju kako mu budućnost ne donosi ništa dobro. Što se nas tiče, čak i kada bi pesimisti bili u pravu, u financijsku bismo propast odlučili otići u stilu, a to u svijetu radnih četverocikala znači da bismo upregnuli baš jednog od ovih off-road monstruma. Kojeg? To je manje važno, budući mjesta za pogrešku među ovom šestorkom praktički nema. Svaki od njih želi biti najbolji među najboljima

Apokalipse



CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI



HONDA TRX 680 FA



KAWASAKI KL-KVF 750



Kod Kawasaki KVF 750 je pri nailasku na blato pametno preventivno uključiti integralni pogon, budući u suprotnom ogromni okretni moment voli zavrtjeti stražnje kotače u prazno

Lakši sumski teren ovi radni četverocikli savladavaju s iznimnom lakoćom, no najbolje od sebe daju onda kad im je naizgled najteže



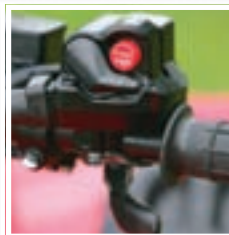
POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN



SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD



YAMAHA GRIZZLY 700 EPS



Kanadski dominator

A tu priču započinjemo s prvim četverociklom po abecednom redu, Can-Am Outlanderom. Vjerujemo da vas neće iznenaditi ako kažemo da se za upravljačem ovog četverocikala osjećate moćnim, gotovo superiornim. Njegov agregat jednostavno puca od snage, a kako i ne bi kada je u njegova 2 cilindra u V rasporedu naguranih točno 800 ccm. Pozamašne su to brojke u svijetu četverocikala, a da konstruktorima pritom nije bila bitna samo veličina, već i tehnika, svjedoči i to da je agregat opremljen četveroventilskom tehnologijom i naprednim elektronskim ubrizgavanjem goriva s leptirastim tijelima promjera 46 mm. Sve bi to prema nekim neslužbenim informacijama moglo rezultirati s nekih 60-tak konjskih snaga.

Ne čudi stoga da bez obzira na deklariranih 303 kg Outlander opako juri, možda čak i previše opako. Svaki dodir poluge gasa trenutno se pretvara u siloviti potisak, a kada to podloga dozvoli, ubrzanja djeluju toliko snažno da to debelo izlazi iz okvira uobičajenog ponašanja za nešto što se kod nas nepravedno naziva radnim četverociklom. Brzina je, dakle, njegova vrlina, no daleko od toga da je to i najveće zadovoljstvo koje vam ovaj Kanađanin može ponuditi.

Što je teren teži, to se on bolje snalazi, no kod ovakvog će vas četverocikla pomalo suzdržanog i prije svega robusnog dizajna ponajviše iznenaditi njegova sportska duša. Ne mislimo tu samo na već spomenute superiorne performanse, već na cjelokupan dojam kojeg ovaj kanadski pastuh ostavlja kada ga podbodete mamuzama. U takvoj

sportskoj vožnji nešto bržim dionicama Outlander 800 jednostavno uživa u zabacivanjima stražnjeg kraja, dok je istovremeno preciznost kojom možete usmjeravati njegov prednji kraj na visokoj razini. Pritom će vam se posebno svidjeti stabilnost, koja je dobrim dijelom posljedica činjenice da Outlander ima ovjes podešen tvrđe nego što je to slučaj kod njegove konkurencije. Takav ustroj će se ponekad nepovoljno odraziti na ukupnu udobnost, no neće to biti ništa strašno.

Iako je moćnim agregatom i čvrstim ovjesom Outlander u ovoj konkurenciji možda i najbliže onim bazičnim uzbuđenjima koje nude sportski četverocikli, to ne znači da prilikom uporabe smijete pretjerivati. Ipak Outlander broji više od 300 kg i kronični nedostatak samokontrole lako može rezultirati izlijetanjem iz zavoja ili čak prevrta-

Iako iste namjene, svaki od ovih četverocikala slijedi neke svoje dizajnerske odrednice. Pritom su japanski modeli u prosjeku nešto maštovitiji od američkih



Imate li neki minimum iskustva i dovoljno hrabro srce, s ovim se modelima možete uhvatiti u koštac sa svim vrstama prepreka



njem. U slučaju veće pogreške manevarski vam je prostor poprilično ograničen, čemu osim težine samog četverocikla pridonosi i upravljač koji se okreće primjetno teže nego, primjerice, na Yamahi ili Hondi. Ne treba zaboraviti ni to da su kočnice dobre, ali na kraju ipak samo prosječne, a najviše im zamjeramo to što se prednji diskovi umjesto desnom aktiviraju lijevom rukom. Doduše, ljubitelji ove marke će vas uvjeravati kako se nakon određenog vremena na takvo što lako naviknuti, no jednako tako biste se vjerojatno mogli naviknuti da jedete nogama, a ne rukama ili da umjesto kažiprstom desne nos kopate palcem lijeve ruke, no to svejedno ne bi izgledalo ni lijepo ni prirodno.

Kad smo već uzeli na zub kočnice, spomenimo i to da su na testnom primjerku nakon prelaska preko vode redovito škripale. Zato kočenje motorom vrlo dobro obavlja svoj posao, što će posebno cijiniti svi oni koji će ovog gorštaka izvesti na najzajtjevniji teren kao njegov prirodni okoliš. Tu Can-Am doista briljira i s lakoćom odrađuje sve izazove. Momentom obdareni agregat, veliki kotači promjera 26 cola i udaljenost od tla veća od 300 mm odlično se slažu s pogonom uključivim na sve kotače i tako Outlander čine gotovo nezaustavljivim.

Ono što pritom zaslužuje posebani osvrt je automatska blokada prednjeg diferencijala, odnosno tzv. Visco-lok spojka. Pojednostavljeno govoreći, prednji je diferencijal opremljen sklopom koji reagira na različite brzine vrtnje prednjih kotača i ako primijeti određenu razliku, automatski aktivira posebnu spojku, koja postupno šalje više momenta na onaj kotač koji ima bolju trakciju. Budući se sustav bez većih trzaja uključuje i isključuje tijekom vožnje, i to potpuno samostalno, bez ikakve intervencije vozača, u većini slučajeva uopće nećete biti svjesni što se događa, eventualno bi

CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI



HONDA TRX 680 FA





KAWASAKI KL-KVF 750



POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN



SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD



YAMAHA GRIZZLY 700 EPS



U ovoj je konkurenciji Yamaha Grizzly vjerojatno najzabavnija za izvođenje akrobacija

vam moglo biti podosta čudno kojom ste neopisivom lakoćom savladali neku prirodnu prepreku. Za razliku od blokade prednjeg diferencijala, pogon na sve kotače se još uvijek ne uključuje automatski, te je uz sve svoje prednosti nažalost poznat i po svojoj pretjeranoj osjetljivosti na eventualno uključivanje za vrijeme vožnje.

Uz Visco-lok, Can-am se od konkurenata razlikuje i po izvedbi nezavisnog stražnjeg ovjesa, čiji sastavni dio čine jednostruka ramena postavljena pod nekih 45 stupnjeva u odnosu na zamišljenu os stražnje osovine. To znači da su smještena koliko poprečno, toliko i uzdužno, a moramo priznati da takav koncept vrlo dobro obavlja svoj posao. Kotači uvijek imaju dobru trakciju, a istovremeno je i bočna stabilnost na vrlo visokoj razini.

Sve u svemu, na onom najtežem terenu Outlanderu možemo donekle zamjeriti samo tvrdo podešen ovjes i nešto teži volan, sve ostalo nam ne ostavlja previše mjesta traženju dlake u jajetu. Njegova superiornost na teškom terenu postaje još izraženija ukoliko je Outlander, baš kao i testni četverocikl, opremljen XT paketom opreme koji vam već u seriji donosi bolje gume, električno vitlo, štitnike za ruke i masivni prednji i stražnji odbojnik. Doduše, taj ćete paket opreme i podosta platiti, no svojom je pozamašnom cijenom Can-Am ionako namijenjen samo onima koji su posebno laki na otvaranju novčanika.

Admiralski brod

Outlanderov sjevernoamerički rođak Sportsman će vam ostaviti popriličnu rupu na bankovnom računu. Sa istaknutih je 102 tisuće kuna ovaj Polaris nešto pristupačniji od Outlandera, no bilo bi sasvim pogrešno reći da je financijski nešto posebno prihvatljiv običnom smrtniku. Pritom Polaris

Najsnažniji radni četverocikli odlične su sluge, ali mogu biti i loši gospodari. Nikako nisu namijenjeni početnicima



Uzorna stabilnost, nešto tvrdi ovjes i snažan agregat čine Can-Am Outlander iznimno zabavnim u sportskoj vožnji

Sportsman i Can-Am Outlander ne povezuje samo previsoka cijena i rodni kontinent, već i automatsko uključivanje blokade prednjeg diferencijala, naglašena robusnost i njegovanje nekih specifičnih rješenja. Povezuje ih i činjenica da u odnosu japansku konkurenciju (izuzev možda Honde) njeguju dosta nemaštovite linije većine svojih 4x4 modela, s time da je ta konzervativnost puno više izražena kod Polaris-a. Nabavite li tamno

zeleno ili maskirnu varijantu kakvu smo imali na ovom testu, lako je moguće da će susjedi pomisliti kako ste do svog ljepotana došli na kakvoj prodajnoj aukciji američke vojske. Njihov će respekt dodatno porasti kada krenete na vožnju, budući Sportsman 800 zvuči potmulo kao kakav KFOR-ov tenk, iako se zapravo vozi kao admiralski brod.

Lakoća kojom ovaj četverocikl probavlja teren doista imponira, a osjećaj nadmoći je takav

da biste na trenutak lako mogli pomisliti kako umjesto kotača imate gusjenice. Takvom dojmu svakako pridonosi i kraljevski smještaj vozača, a usudili bismo se reći da je ovo možda i najudobniji četverocikl kojeg smo vozili u svojoj karijeri. Mekani ovjes kvalitetno upija sve blatne kaljuže, srušene grane i razbacano kamenje, a čak i ako se neka neravnina pokaže prevelikim zalogajem za masivne amortizere, debelo podstavljeno sjedalo će se pobrinuti za to da vozač ne bude izložen nekom osjetnom stresu. Zapravo, sjedalo je toliko mekano, da svaki put kad se zavalite u njega refleksno počinjete tražiti daljinski upravljač i hladno pivo.

Osim što je, dakle, nešto udobniji, maskirni Sportsman i svojim gotovo besprijekornim voznim svojstvima na zahtjevnom terenu može stati rame uz rame Outlanderu. Kombinacija velikih kotača i također automatskog sustava uključivanja prednjeg diferencijala znači da ćete s ovim Polarisom savladati sve ono što i s Can-Amom, samo ćete se pritom nešto manje umoriti zakretanjem upravljača. Na ekstremnom terenu koji traži uključivanje pogona na sve kotače gotovo da i nema mane, a posebno oduševljava sposobnost podnošenja velikih bočnih nagiba, što je i inače jedna od bolnih točaka radnih četverocikala.

Tu pohvalnu bočnu stabilnost uz popriličnu širinu vozila i relativno nisko težište, kojem pridonose i gotovo horizontalno postavljene cilindri rednog dvocilindraša, Sportsman ima zahvaliti



CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI



HONDA TRX 680 FA



KAWASAKI KL-KVF 750



i prilično masivnom stražnjem stabilizatoru. Blagodati takvog ustroja mogu se osjetiti i prilikom jurnjave kroz zavoje, kada je ovaj četverocikl otprilike jednako stabilan kao i Can-Am Outlander, no to ne znači da je i jednako zabavan u sportskoj vožnji. Zapravo, sasvim suprotno svom imenu, Sportsman je sve samo ne neki razuzdani sportaš.

Za početak, tu su kočnice koje su solidne, ali se jednako kao i na Outlanderu akviriraju lijevom rukom. Da stvar bude gora, poluga nožne kočnice nije dovoljno izvučena prema van, tako da ju je ponekad teško dohvatiti u motokros čizmami. I dok jednako kao i kod Outlandera za takav raspored komandi možemo pretpostaviti da se na njih treba samo naviknuti, malo ćete se teže naviknuti na neprecizan prednji kraj.

Za itekako primjetno proklizavanje preko nosa u brzjoj vožnji, ali i za određenu zadržku kojom četverocikl provodi naredbe vozača, izraženu kroz zakretanje upravljača, prije svega okrivljujemo izvedbu prednjeg ovjesa. Za razliku od svih konkurenata na ovom testu, ali i 99% svih četverocikala zapremine veće od 50 ccm, Polaris Sportsman 800 naprijed ima jednostruka umjesto dvostrukih poprečnih ramena. Takva pojednostavljena konstrukcija već sama po sebi uzrokuje neprecizniji prednji kraj, a toga su očito svjesni i u Polarisu, pa tako u novu generaciju nešto sportskijih modela pod oznakom XP i oni počinju ugrađivati dvostruka poprečna ramena.



Nedostatak sirovih performansi Honda pokušava nadoknaditi okretnošću i lakoćom upravljanja

I dok tako prednji kraj četverocikla voli proširiti putanju, stražnji je kraj izuzetno teško zanjati, što onda bitno otežava tehniku brzog prolaska kroz zavoje s proklizavanjima repa četverocikla. Nije da je baš nemoguće zamahati repom, no tu nema one lakoće koja se uzima zdravo za gotovo kada se radi o četverociklu tako velike zapremine. Vjerojatno tome poprilično pridonosi i činjenica da Polaris nije toliko temperamentan

koliko bismo to očekivali od jednog četverocikla kojeg pogoni redni dvocilindraš od 760 ccm.

Brutalni gorostas

Zato se za V2 agregat koji se ugrađuje u Kawasaki KVF 750 ne može reći da mu nedostaje silovitosti. Naprotiv, moglo bi se reći da se ovaj model s punim pravom prodaje i pod "nadimkom" Brute Force. KVF 750 doista predstavlja



POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN



SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD



YAMAHA GRIZZLY 700 EPS

Velika širina ovih četverocikala bitno olakšava vožnju usjecima



CAN-AM



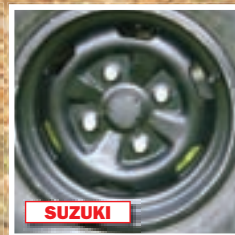
HONDA



KAWASAKI



POLARIS



SUZUKI



YAMAHA

brutalnu silu i to u onom bazičnom obliku, a glavni je razlog takvom neumjerenom stanju stvari neobuzdana krivulja snage, koja se na putu do 6.500 okr/min - na kojima razvija 50,4 KS - penje toliko silovito, da kod učestalog pritiskanja poluge gasa nije isključeno ni razvijanje blagog oblika trzajne ozljede vrata.

U praksi to znači da u ovom radnom četverociklu opremljenom elektronskim ubrizgavanjem goriva i četveroventilskom tehnologijom zapravo kuca sportsko srce, a to se jasno manifestira već

kod prvog neumjerenog dodavanja gasa, nerijetko popraćenog i propinjanjem na stražnje kotače. Pritom KVF 750 s deklariranim maksimalnim vrijednostima možda i ne može parirati već opisanim američkim dvocilindričnim modelima, no u praksi se to ne osjeti, ponajviše zbog toga jer je sa svojih 275 kg Kawasaki bitno lakši od njih.

S tim je vrijednostima težine KVF 750 zapravo usporediv s jednocilindričnom japanskom konkurencijom na ovom testu. U odnosu na njih uporaba V2 agregata donosi mu bolje performanse, ali u

konačnici i žustrije reagiranje na dodavanje gasa, koje osim više zabave na otvorenijim dionicama donosi i više nervoze. Ovo potonje je najlakše primijetiti na tehnički zahtjevnijem terenu, gdje je brzina kretanja manja od 10 km/h. Tada ne samo da je bilo teško kvalitetno dozirati količinu okretnog momenta koji se prenosi na kotače, već se i kod metroseksualno nježnog dodavanja gasa agregat ponekad znao i ugasiti, te tako otežati manevriranje na skučenom prostoru.

No, Kawasaki je ionako najkonkurentniji kod nešto brže vožnje, odnosno na malo širim i fluidnijim šumskim puteljcima, gdje njegove impresivne performanse i sportski duh mogu ponajviše doći do izražaja. Prilikom agresivnijeg vijuganja krajolikom KVF pokazuje naznake nestabilnosti, tako da je za sigurnu, a opet dovoljnu brzu vožnju potrebno nešto sporije ulaziti u zavoje, omogućiti četverociklu da bez nepotrebnog stresa uhvati željenu putanju, pa tek onda dodati gas. Ako se pritom ne bojite njegovih 300-tinjak kilograma i 50 konjskih snaga, ovaj Kawasaki usred zavoja možete i agresivnije podbosti mamuzama, za što ćete biti nagrađeni trenutnim proklizavanjima stražnjeg kraja, koja su sigurna i lišena neke realne opasnosti od prevrtanja.

Prednji kraj četverocikla po reaktivnosti spada u prosjek klase kojoj pripada, što znači da je još uvijek je dovoljno brz da i pri nešto agresivnijoj vožnji na vrijeme izvršite sve potrebne korekcije putanje. Ako ste pritom takve sreće da vas na izlasku iz nekog nepreglednog zavoja dočeka neka živa ili neživa prepreka, nadu u pozitivan razvoj situacije mogu vam pružiti vrlo dobre kočnice, koje su sasvim primjerene ukupnim performansama ovog vozila.

Polaris Sportman je iznimno robusan četverocikl kojem najviše odgovaraju tehnički zahtjevne dionice





Testirani četverocikli koriste bitno različite koncepcije agregata. Can-Am i Kawasaki uvjerljivo su najsnažniji i koriste V2 agregate, Polaris Sportsman također ima dva cilindra, ali u rednom rasporedu. Yamaha, Suzuki i Honda koriste jednocilindrične agregate čija uporaba donosi i manju težinu, s tim da je Honda specifična po svom uzdužnom smjštaju agregata i bregastoj osovini smještenoj u bloku



CAN-AM



HONDA



KAWASAKI



POLARIS



SUZUKI



YAMAHA

Osim toga, komande kočnica su lišene bilo kakvih mudrovanja i izmišljanja tople vode, što znači da prednje diskove promjera 200 mm aktivirate putem poluge smještene s desne strane, dok njezinom lijevo orijentiranom sestrom ne djelujete na klasične stražnje diskove, već na višestruke diskove u uljnoj kupci. Pritom za usporevanja manjeg intenziteta uopće ni ne trebate koristiti konvencionalne kočnice. Dovoljno je samo otpustiti polugu gasa i dopustiti najagresivnijem kočnju motorom na ovom testu da odradi svoj posao.

Iako će se i s uključenim pogonom samo na stražnje kotače KVF 750 4x4 suvereno probijati kroz dobar dio terena koje ovo naše podneblje može iznjedriti, nema pretjeranog smisla štedjeti s preventivnim korištenjem svih blagodati integralnog pogona. To više što u suprotnom velika količina okretnog momenta relativno lako zavrti stražnje gume u prazno. Da stvar bude bolja, kada je uključen pogon na sve kotače, KVF izgubi i određeni postotak one svoje pretjerane živosti, pa ga je kao takvog lakše držati pod kontrolom.

Uključite li pritom i skraćene prijenosne omjere, računajte s time da KVF 750 postaje gotovo nezaustavljiv. Kada to ekstremnost situacije zatraži, aktiviranjem svojeg lijevog kažiprsta možete povući i posebnu u žuto obojanu polugu, te tako uključiti blokadu diferencijala. Specifičnost tog Kawasakijevog rješenja je u tome da tu polugicu nije dovoljno samo povući prema sebi, već ju treba i dalje držati kažiprstom, jer se inače ona automatski vraća u svoj prvobitni položaj i trenutno isključuje blokadu diferencijala. Iako se u prvih nekoliko

Kawasaki KVF jedini je od Japanaca opremljen dvocilindričnim agregatom

Iako nije mogao do kraja opravdati svoj nadimak Kingquad, Suzuki LT-A 750 se nema čega sramiti u terenskoj vožnji



Testirani četverocikli su međusobno različiti, no svaki od njih ima i više nego dovoljno kvaliteta da zadovolji ljubitelje off-roada



korištenja takvo rješenje čini pomalo nezgrapnim, ono zapravo vrlo dobro funkcionira i omogućuje da blokadu diferencijala držite uključenom točno onoliko koliko vam treba - i ni sekundu duže.

Što se tiče stabilnosti na izraženim bočnim nagibima, KVF možda ne može stajati rame uz rame s američkim konkurentima, no zato se može smijati u brk Yamahi ili Suzukiju. Potpuno nezavisni ovjes uključuje uporabu dvostrukih poprečnih ramena i naprijed i straga, a treba spomenuti i to da su spiralne opruge nešto mekše u početnom

dijelu svog hoda, da bi nakon toga postale čvršće. Tako je pri manjim brzinama i blažim neravninama ovjes Kawasaki nešto udobniji, dok pri brzem tempu donekle očvršne, čime se svjesno žrtvovao jedan dio ukupne udobnosti na ime uživanja u nešto agresivnijoj sportskoj vožnji.

Kad se već dotičemo udobnosti, spomenimo i to da je zaštita vozača od vode i blata na visokoj razini, ergonomija je vrlo dobro pogodena, dok sam agregat gotovo uopće ne odašilje vibracije, međutim primjetno je da radi na nešto višim okretajima

nego što je to uobičajeno, pa onda i nešto više buči. Iako korektno postavljen i lakši nego, primjerice, na Outlanderu, upravljač se svejedno nešto teže zakreće i ne bi bilo loše da je opremljen servo uređajem, kao što je to slučaj kod Yamahe Grizzly.

Japanski bizon

Cinjenica da je Grizzly 700 prvi udomio elektronski servo upravljač nipošto ne znači da je ovaj četverocikl ekstravagantan ili sklon eksperimentiranju. Mehanički gledano, Grizzly je zapravo vrlo konvencionalan i nesklon kompliciranju, a posljedica takve -uvjetno govoreći - jednostavnosti je i njegova velika pouzdanost, zbog čega je omiljen u krugovima ljubitelja vožnje kroz neukročenu divljinu. U prilog toj pouzdanosti svakako ide i to što ga pokreće agregat koji je već dugo vrijeme na tržištu i kojem je prije 3 godine, kada je Grizzly 700 predstavljen, tek povećana zapremina sa 660 na 686 ccm, te mu je iz glave izbačen jedan ventil, tako da ih sada broji "samo" četiri.

Iako mu odnosu na neke od ovih konkurenata nedostaje ponešto vršne snage, Yamahin jednocilindraš obiluje okretnim momentom te vam omogućuje uživanje i u nešto žešćoj vožnji. Grizzly je posebno srčan pri kretanju s mjesta, kada je i podizanje na stražnje kotače samo stvar dobre volje, s tim da je u cjelini gledano sam agregat vrlo prijateljski raspoložen te vam omogućuje vrlo precizno doziranje, što je kvaliteta koju ćete posebno znati cijeniti na tehnički kompliciranijim dionicama na kojima nema baš mnogo prostora za manevriranje.

A upravo u takvom ambijentu Yamaha Grizzly daje najbolje od sebe. Umjerena širina vozila i mali radijus okretanja čine ovaj četverocikl okretnim poput zvrka, no u tom osjećaju vrhunske okret-

Svojom cijenom Can-Am drastično odskaače od Japanaca, no isto tako za razliku od njih nudi i mogućnost registracije





nosti veliku ulogu igra već pohvaljeni EPS, odnosno elektronski servo upravljač. Lakoću kojom se okreće upravljač teško je opisati, a stvari bitno ne otežava ni uključivanje pogona na sve kotače, tako da ćete eventualno orositi čelo samo kada uključite blokadu diferencijala.

Yamahinim inženjerima pritom treba posebno skinuti kapu zbog toga što im je uspjelo stvoriti servo upravljač koji ne zaustavlja dotok povratnih informacija. Vozač u svakom trenutku ima osjećaj za ono što se događa s prednjim kotačima i lako će registrirati sve uzdužne neravnine koje četverocikl znaju povući malo u stranu. Uz to će u puno manjoj mjeri osjetiti one neugodne trzaje upravljača kada jedan od kotača upadne u rupu ili pogodi neku veću neravninu, pa pokušava skrenuti u drugom smjeru.

A osim na ugodnost korištenja, servo će se pozitivno odraziti i na uživanje u sportskoj vožnji, budući s takvim laganim upravljačem možete naglo skrenuti, a onda i puno brže izvoditi sve potrebne korekcije putanje. Pritom od ostatka četverocikla u sportskoj vožnji ne treba očekivati čuda, jer mekano podešen ovjes donosi i neka ograničenja. Primjerice, prednji kraj četverocikl voli 'zamijesiti' i često svojom brzinom reakcije ne može adekvatno popratiti naredbe upravljača. Isto tako, relativno tanki stražnji stabilizator ne može u dovoljnoj mjeri spriječiti naginjanja cijelog Grizzlyja u zavoj, što znači da su unutarnji kotači primjetno češće u zraku nego što je to slučaj kod konkurencije.

Iako se radi o jednoj od rijetkih zamjerki koju možemo uputiti ovom četverociklu, ta je bočna (ne)stabilnost možda još i više izražena u tehnički zahtjevnijoj off-road vožnji, kada je pametno nešto opreznije pristupati bočnim nagibima i biti podosta angažiran na prebacivanju svoje težine

u suprotnu stranu. Pritom tu cijelu priču o nestabilnosti ne treba shvatiti previše dramatično i ona nipošto ne diskreditira status Grizzlyja kao iznimno zabavnog i sigurnog vozila. U odnosu na ostale četverocikle na ovom testu, Yamaha možda jest nešto sklonija vožnji na tri ili samo dva bočna kotača, no jednom kada se na to naviknete, shvatit ćete da se ta pojava lako drži pod kontrolom i da usprkos tome možete biti vrlo brzi.

Iako pri pogledu s boka podsjeća na moćnog bizona (a ne na medvjeda, kako to sugerira nje-

govo ime), Grizzly svojim voznim svojstvima na teškom terenu i ukupnom okretnošću na malom prostoru zapravo ponajviše podjeća na spretnu divokozu koja gotovo da i ne zna za pojam nepremostive prepreke. Posebno impresionira lakoća s kojom se Grizzly s uključenim pogonom na sve kotače obračunava s blatnim kaljužama, a osim što će pritom pružiti zaštitu od prljavštine onako kako se to od jednog radnog četverocikla očekuje, on će najmanje umoriti vozača od svih modela koje smo imali na ovom usporednom testu.

Strmi usponi za upravljačem ovih četverocikala predstavljaju dječju igru



Suzuki Kingquad voli žestoku vožnju, iako ukupnim performansama ne može parirati dvocilindričnim modelima



Polaris Sportsman zvukom i nezaustavljivošću podjeka na tenk

Tome uz perolagani upravljač svakako doprinosi i ukupna udobnost dodatno naglašena mekano podešenim ovjesom, ali i dobro pogode-
nom ergonomijom. Posebno treba pohvaliti visoko postavljenu upravljačku, kojeg će znati cijeliti svi koji preferiraju vožnju u stojećem položaju, a ne treba zaboraviti ni udobno sjedalo i izostanak vibracija. Na kočnice nismo imali pretjeranih zamjerki, dok sustav kočenja motorom ne spada u red najsnažnijih na ovom testu, ali je zato vjerojatno najugodniji, te kao takav ne uzrokuje nervozu kod uzastopnog dodavanja i oduzimanja gasa.

Najako, ali sportsko srce

Kod Honde to kočenje motorom kao da i ne postoji, iako će konstruktori ustvrditi kako je jedna od glavnih prednosti njihovog mjenjača s tri brzine baš to što već automatski posjeduje kočenje motorom, dok se kod modela koji koriste kontinuirani CVT mjenjač to može postići tek dodatnim mehaničkim intervencijama. Bilo kako bilo, Honda TRX 680 FA je svejedno najslabije od svih kočila motorom, no to je ujedno i jedna od rijetkih primjedbi koje smireniji korisnici mogu imati na mjenjač ovog četverocikla.

TRX 680 FA vam za razliku od svojih konkurenata nudi mogućnost biranje između tri stupnja prijenosa unaprijed i jednog unazad. To što vam nudi tu mogućnost odabira ne znači nužno i da morate mjenjati brzine, budući je TRX moguće voziti i u automatskom načinu rada, kada upravljačka jedinica na temelju brzine vozila, stupnja otvorenosti gasa i brojeva okretaja donosi odluke o automatiziranom uključivanju određenog stupnja prijenosa. Pritom se ta automatska promjena izvodi toliko nježno da ju je zapravo teško primijetiti. Sve pohvale. Odaberete li pak poluautomatski način rada, onda sami odabirete željeni stupanj prijenosa jednostavnim pritiskanjem lako dostupnih prekidača na upravljaču.

Iako je takav poluautomatski način rada zabavan, potpuna automatika svoj posao obavlja toliko dobro da se igranje s prekidačima na upravljaču zapravo isplati samo kod sportske vožnje. A tu treba naglasiti da takva vožnja sasvim odgovara karakteru ove Honde, čemu svakako pridonosi i osjećaj da upravljate laganim i okretnim vozilom. Iako je upravljač primjetno teži nego kod Yamaha, još uvijek je dovoljno lagan da TRX ostavi dojam iznimno upravljivog vozila, a ukupnom sportskom duhu ovog vozila svakako pridonosi i to što je uvijek spreman na igru zanošenjem stražnjeg kraja.

Spomenemo li još i to da je Honda stabilnija od ostalih japanskih četverocikala na ovom testu, moglo bi se zaključiti kako je TRX najposportskiji



CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI



HONDA TRX 680 FA



KAWASAKI KL-KVF 750

model na ovom testu. Međutim, to ne bi bilo sasvim točno. Ukupni sportski doživljaj kvare nejakе kočnice, koje bi svakako mogle biti bolje, ali i pomalo rezervirani agregat, koji za konkurencijom ne zaostaje toliko po pitanju voljnog momenta, koliko po samim performansama koje nudi.

Takav praktični dojam izvjesne rezerviranosti potvrđuju i deklarirane brojke, prema kojima TRX 680 raspolaže sa samo 34 KS pri 6.000 okr/min, uz 50 Nm okretnog momenta pri 5.000 okr/min. Međutim, iako daleko najslabiji u ovoj konkurenciji, taj je agregat, bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali, pravi osobenjak i u stopu slijedi koncepciju koju Honda od samih početaka voli koristiti i kod drugih radnih četverocikala.

Za početak, kod ovog je jednocilindraša bregasta osovina smještena u bloku, a ne u glavi. Iako smo mislili da će korištenje bregaste osovine u bloku otići u prošlost još sa Škodom Favorit, to rješenje osim kod nekim custom motocikala i dalje živi u kompletnoj Hondinoj gami radnih četverocikala, a njezino korištenje pravdaju kompaktnom izvedbom glave, odnosno smanjenjem ukupne visine agregata. To onda pruža mogućnost za spužtanje težišta ili pak za smještanje agregata nešto više u okviru, što opet za posljedicu ima povećanje minimalne udaljenosti od tla, koja u ovom slučaju iznosi ne baš pretjerano impresivnih 254 mm.

No, smještaj bregaste osovine nije jedina specifičnost. Naime, tu je i smještaj samog agregata,



Zahvaljujući svom iznimno mekanom sjedalu i ugodnom ojesu Polaris Sportsman nema premea u udobnosti

koji nije pozicioniran poprečno, kako smo to kod četverocikala naučeni, već uzdužno. Takvim se neobičnim rješenjem pogonskoj osovini omogućuje da izravno prenosi snagu do prednje i stražnje osovine, što ne samo da pojednostavljuje konstrukciju, već i eliminira pravokutni prijenos

snage na izlasku iz mjenjača, odnosno do potrebe za prijenosom snage pod 90° dolazi samo na prednjoj i stražnjoj osovini.

Prednosti takve koncepcije ćete tijekom same vožnje vjerojatno nešto teže primijetiti, no zato ukupnom sustavu prijenosa neće



Svaki od ovih motocikala lako podnosi umjerene bočne nagibe, no kad stvari zaguste, Polaris i Sportsman djeluju najstabilnije



POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN



SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD



YAMAHA GRIZZLY 700 EPS

Po primijenjenim tehničkim rješenjima Suzuki je najmanje egzotičan od ove šestorke. To ne znači da zaostaje po voznim osobinama



naći ne neku ozbiljniju manu. Na najstrijimijim nizbrdicama ćete poželjeti da je već pokuđeno kočenje motorom nešto odlučnije u svom radu, no kada se radi o penjanju uzbrdo, nećete imati nikakvih problema. Po suhom će vam vremenu sasvim dostajati i pogon samo na stražnju osovinu, dok ćete na raskvašenom terenu ili izdašnoj kaljuži ostati impresionirani voznim osobinama ovog četverocikla. Naš je testni primjerak

pritom imao i dobro potrošene gume, no to ga nije spriječilo da i u dubokom blatu zasja u punom sjaju.

Iako dakle, Honda nedostaje snage - kako po pitanju kočenja tako i agregata - ona to dobrim dijelom uspeva kompenzirati svojim kompaktnim ustrojem i dobrim voznim osobinama na teškom terenu. Pritom je i položaj vozača dobro pogođen, no to nas ipak ne može spriječiti da budemo član

grizavi zbog upravljača, koji bi morao biti bitno viši za vožnju u uspravnom položaju.

Kralj je gol

Kada ga usporedimo s osebujnom Hondom, Suzuki Kingquad 750 djeluje kao da je mehnički sasvim nezanimljiv. Iako u Suzukiju vole naglašavati da njihov agregat nudi precizan odgovor na komandu gasa i manju potrošnju kao posljedicu ugradnje elektronskog ubrizgavanja goriva, malo slovo "i" zapravo s pravom mogu nositi svi četverocikli u toj klasi. Od konkurencije ga ne izdvaja ni korištenje četiriventilske tehnologije, posebnim ga čine samo dvije bregaste osovine u glavi.

U toj priči o Suzuki Kingquadu kao četverociklu koji je sasvim moderan po korištenoj tehnologiji, ali je relativno suzdržan u pogledu eksperimentiranja, nekako najviše iskače koncepcija stražnje kočnice. Korištenje višestrukih diskova u uljnoj kupki umjesto klasičnih diskova i nije sasvim nepoznato rješenje (uostalom, koristi ga i Kawasaki KVF 750), no svejedno zaslužuje da mu se malo posvetimo. Ako ćemo maksimalno pojednostaviti taj koncept, onda ćemo konstatirati da je takav sustav kočenja mehanički blizak klasičnoj "mokroj" spojci kakvu koriste gotovo svi motocikl, a glavna je prednost u tome što su u ovom slučaju svi vitalni dijelovi zatvoreni u nepropusnom kućištu.

To znači da su za razliku od kočionih diskova takvi višestruki diskovi u uljnoj kupki sasvim zaštićeni od nepovoljnih utjecaja vode i blata, što se onda povoljno odražava ne samo na gotovo potpuni izostanak potrebnog održavanja, već i na trajnost cijelog sklopa. Najbitnije od svega jest da takve kočnice zapravo imaju potencijal da kvali-



Testirani Kawasaki bio je u KL verziji, što znači da ga se može registrirati. Obični KVF 750 stoji dosta povoljnijih 68.700 kuna, dok je homologirana KL varijanta skuplja za približno 16 tisuća kuna

Zahvaljujući obilnim plastičnim oplatama svaki od ovih četverocikala solidno štiti vozača od vode i blata

tetno obavljaju svoj posao, iako moramo priznati da nas u cjelini - dakle, uzimajući u obzir i dvostruke prednje diskove promjera 200 mm - Suzuki nije oduševio svojim zaustavnim putovima. Drugim riječima, kočnice nisu loše, ali u ovoj bi konkurenciji morale biti bitno bolje. U toj je kategoriji Kingquad na začelju ove kolone, a u prilog mu ne ide ni dosta mlako kočenje motorom, od kojeg je lošije samo ono na Hondi.

Kad smo ga već počeli uspoređivati s Hondom, recimo i to da su ta dva četverocikla po mogućnosti savladavanja bočnih nagiba ispred Yamahe i Kawasaki, ali još uvijek mogu ponešto naučiti od Polaris i Can-Ama. Suzuki zaslužuje pozitivne recenzije za stabilnost u sportskoj vožnji, iako je zbog pomalo tromog prednjeg kraja pametno možda malo opreznije ući u zavoj, pa tek kada četverocikl uhvati pravu

liniju opaliti po gasu i uživati u sigurnim proklizavanjima stražnjeg kraja.

Pritom je Suzuki u prolascima kroz zavoj, a posebno u fazi ulaska, tražio neočekivano puno reakcija na upravljaču. S obzirom na to da je na rijetkim asfaltnim dionicama broj potrebnih korekcija pri brzom prolasku zavoja gotovo postajao dvoznamenkast, to je pobudilo u sumnju da s ovjesom testiranog četverocikla baš i nije sve

Snagom agregata bitno zaostaje za konkurentima, no Honda je svejedno zabavna u sportskoj vožnji





Polaris jedini naprijed ima jednostruka umjesto uobičajenih dvostrukih poprečnih ramena, a to se lako osjeti na većoj nepreciznosti prednjeg kraja

Polaris i Can-Am imaju blagu prednost u zahtjevnijoj terenskoj vožnji, ali to svejedno ne može opravdati golemu razliku u cijeni u odnosu na japansku konkurenciju

u redu. Kasnijim su pregledom te naše sumnje potvrđene, budući je ustanovljeno da je jedno od ukupno četiri poprečnih ramena bilo savinuto. Nije se tu radilo o nekom velikom odstupanju, no ono je vjerojatno bilo sasvim dovoljno da uzrokuje pretjeranu nervozu prednjeg kraja.

Možda je to oštećenje pridonjelo i tome da se sam upravljač okretao nešto teže od prosjeka ove klase, no to ionako nije glavna zamjerka koju možemo uputiti upravljaču. Puno nas je više smetalo to što je za naš ukus postavljen prenisko, te je uz to i previše udaljen od vozača. Međutim, to je nešto što ćete primijetiti samo u sportskoj vožnji, dok kod nešto normalnije uporabe tako pozicioniran upravljač ne može umanjiti dojam da se ovdje radi o sasvim udobnom četverociklu.

Što se tiče njegovog alpinističkog duha i ukupne mogućnosti borbe s teškim terenom, moglo bi se zaključiti da je tu Suzuki po svemu blizak dosada opisanim modelima. Pritom je sasvim poseban po tome što uz mogućnost ručnog uključenja 100%-tne blokade diferencijala ima i visko spojku koja po principu sličnom kao i kod Outlandera automatski pokušava izjednačiti brzinu vrtnje prednjih kotača kada se za to ukaže potreba.

Iako se testirani model na našem testu svim silama borio protiv nas, posebno na usjecima i uzdužnim neravninama, Suzuki se sasvim lijepo vozi i ima podosta sportskog duha. Nezavisni ovjes pritom nema nekih posebnih kvaliteta zbog kojih bi se mogao izdvojiti od ove konkurencije, a sasvim je prosječan i po ponuđenom slobodnom hodu kotača, koji iznosi 180 mm sprijeda i 200 mm straga. S obzirom na to da se ovdje radi o radnim, a ne o sportskim četverociklima, sasvim je uobičajeno da ovjes ne nudi pretjerane mogućnosti podešavanja, no lijepo je znati da sve četiri opruge nude mogućnost prilagođavanja predopterećenja u 5 različitih stupnjeva.

Sam pogonski agregat ima dovoljno snage, no razumljivo je da svojom jednocilindričnom koncepcijom i ukupnim performansama ne može parirati dvocilindričnim modelima. Iz svojih 722 ccm razvija sasvim dostatnih 46 KS pri 6.000 okr/min, pri čemu je njegov cilindar - jednako kao i kod Polaris



Honda TRX 680 FA
je iznimno okretan i
zabavan četverocikl

- izrazito nagnut prema naprijed (pod 48 stupnjeva) kako bi omogućio sniženje težišta. Takvo je rješenje sasvim sigurno pripomoglo da već pohvaljena stabilnost vozila bude na tako visokoj razini.

Razum i financije

Sve u svemu, Suzuki Kingquad je dobar gotovo u svemu, no to u mu ovoj reprezentativnoj konkurenciji nije sasvim dovoljno da ga sukladno njegovom pretencioznom imenu proglasimo kraljem među radnim četverociklima. Tu bismo titulu ipak morali dodijeliti Can-Am Outlanderu, koji je najbolje od svih ovdje suprotstavljenih modela uspio pomiriti zadovoljstva koja pruža u sportskoj vožnji s nezaustavljivošću na ekstremnom terenu. Osim uzorne stabilnosti, nedostižnu prednost mu daju i superiorne performanse, bogata oprema i mogućnost registracije, pa tako ispada da bismo u ovoj

konkurenciji željeli da baš Outlander 800 XT adresu boravišta dijeli s našom garažom.

Dakle, stavimo li na trenutak financije na stranu, među ovom šestorkom Outlander svojim voznim osobinama zaslužuje zlatnu medalju, dok bi se za srebro i broncu po tom ključu trebali boriti Polaris i Yamaha. Pritom i jedan i drugi nude nenadmašnu udobnost i vrhunska vozna svojstva na teškom terenu, a o pobjedniku tog dvoboja odlučuje samo hoće li vas više veseliti Polarisova čvrstoća i robusnost ili Yamahina lakoća upravljanja i zabava u vožnji, odnosno da li vam više smeta Sportsmanova nepreciznost prednjeg kraja i povremeni izostanak uzbuđenja ili Grizzlyjeva bočna nestabilnost.

Nakon njih se za četvrto mjesto, odnosno tzv. drvenu medalju, bore Kawasaki i Honda. Svaki od njih ima jako sportsko srce, ali to iskazuje na drugačiji način.

Zahvaljujući svom servo upravljaču Yamaha je izuzetno upravljiva i reaktivna. Nešto manja bočna stabilnost glavna joj je zamjerka, no podizanje unutarnjih kotača se relativno lako kontrolira

Can-Am Outlander u izvedbi XT dolazi bogato opremljen. Svjetla za maglu ipak su dio dodatne opreme





Honda je pretjerano nježna na gasu, ali je zato okretna, dok je Kawasaki u cjelini nešto tromiji, no zato ima daleko bolje performanse, a one ga povremeno čine i pomalo brutalnim. On spada u red onih siledžija koji prvo uspostave autoritet na ime svoje sirove snage, a tek vam onda pruže mogućnost da uvidite i ljepotu njihove duše. Suzuki nam se tu ipak nekako najmanje dopao, no moramo još jednom ponoviti kako se kasnije pokazalo da testni model nije bio sasvim ispravan, tako da dopuštamo da je i to bitno pridonijelo tome da ga stavimo na začelje kolone, te ga tako podastremo kao još jedan dokaz da je američka filozofija proizvodnje ekstremnog radnog četverocikla nadmoćnija od japanske.

Međutim, takva bi konstatacija o američkoj superiornosti dobrim dijelom bila pogrešna. Naime, vratimo li se na početak ovog teksta i stavimo li testirane modele u kontekst trenutno nezavidne financijske situacije, onda akcije Can-Am i Polaris u ovom poretku padaju brzinom burzovnih indeksa. S obzirom na to da su njihove cijene sjeverno od 100 tisuća kuna, za ozbiljno razmišljanje o kupnji jednog od ta dva modela ne trebate biti samo optimist, već trulo bogati optimist i pasionirani ljubitelj marke.

Cijena Can-Am Outlandera od približno 104 tisuće čini nam se blago rečeno pretjeranom. To je 40 do 60 % više nego što trebate izdvojiti za neki od japanskih četverocikala na ovom testu, a čije se cijene kreću u rasponu od 65 do 75 tisuća kuna. Can-Am možda nudi bolje vozne osobine

od njih, no tu govorimo o razlici od nekih desetak posto, ne puno više od toga. Kod Polaris je ta razlika u boljitku još manje izražena, a u nekim kategorijama čak poprima i negativni predznak.

Dakle, ako ste toliki sretnik da vam je raspravljanje o cijeni gotovog proizvoda sasvim bespredmetno, onda prioritet u popisu vaših želja mogu slobodno imati i američki modeli. Međutim, ako ste bliži onoj drugoj, financijski odgovornijoj strani spektra, onda će vam se najviše dopasti Japanci, koji za puno umjereniju cijenu nude jednako neumjerenu off-road zabavu. Najbolje od svega je da jednostavno ne možete pogriješiti. Iako se međusobno podosta razlikuju, svaki je od ovih četverocikala nastao sa željom da bude najbolji od najboljih, a svaki je na svoj način u tome i uspio.

Osmijeh na licima test vozača najbolje govori o zadovoljstvima koje pruža vožnja ovih monstuma



Iako svaka vrsta terena nudi svoje užitke, što je blatnije, to bolje

	CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI	HONDA TRX 680 FA	KAWASAKI KL-KVF 750	POLARIS 800 TWIN SPORTSMAN	SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD	YAMAHA GRIZZLY 700 EPS
PREDNOSTI	pogonski agregat i performanse, stabilnost, zabava u vožnji	okretnost, upravljivost, mjenjač	snaga i performanse, kočenje motorom, udobnost, cijena osnovnog modela	udobnost, stabilnost, prohodnost na teškom terenu	cijena, stabilnost	okretnost i lakoća upravljanja, ergonometrija, kvaliteta izrade, kočenje motorom
NEDOSTACI	cijena, težak upravljač, bučne kočnice	performanse, kočenje motorom	nervozan agregat, težak upravljač	cijena, nepreciznost prednjeg kraja	kočnice i kočenje motorom, položaj upravljača	bočna stabilnost, garancija



	CAN-AM OUTLANDER XT 800 EFI	HONDA TRX 680 FA	KAWASAKI KL-KVF 750	POLARIS SPORTSMAN 800 TWIN	SUZUKI LT-A 750 X KINGQUAD	YAMAHA GRIZZLY 700 EPS
MOTOR						
tip agregata	V2, četverotaktni	jedan uzdužni cilindar, četverotaktni	V2, četverotaktni	redni, 2 cilindra, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni
provrt x ho d (mm)	91 x 62	102 x 82,6	85 x 86	n.d.	104 x 85	102 x 84
zapremina (ccm)	800	675	749	760	722	686
kompresijski omjer:	n.d.	9,2:1	8,8:1	n.d.	10:1	n.d.
tip razvoda	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina u bloku i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru	2 bregaste osovine i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga KS(kW)-okr./min.	n.d.	34 (24,6) - 6.000	50,4 (37,1) - 6.500	n.d.	46 - 6.000	n.d.
max. okretni moment Nm (kgm) -okr./min.	n.d.	50,1 - 5.000	59,4 - 4.500	n.d.	72 - 3.500	n.d.
spojka	automatska	automatska	automatska	automatska	automatska	automatska
mjenjač	automatski, CVT + reduktor + hod unazad	automatski, tip-tronic, 3 brzine + hod unazad	automatski CVT + reduktor + hod unazad	automatski CVT + reduktor + hod unazad	automatski CVT + reduktor + hod unazad	automatski CVT + reduktor + hod unazad
pogon	uključiv pogon na sve kotače s visco-lok blokadom prednjeg diferencijala	uključiv pogon na sve kotače, blokada prednjeg diferencijala	uključiv pogon na sve kotače, blokada prednjeg diferencijala	uključiv pogon na sve kotače, blokada prednjeg diferencijala	uključiv pogon na sve kotače, blokada prednjeg diferencijala	uključiv pogon na sve kotače, blokada prednjeg diferencijala
završni prijenos	kardan	kardan	kardan	kardan	kardan	kardan
CIKLISTIKA I KOČNICE						
okvir	čelični	čelični	čelični	čelični	čelični	čelični
prednji ovjes	dvostruka poprečna ramena, hod 203 mm	dvostruka poprečna ramena, hod 175 mm	dvostruka poprečna ramena, hod 171 mm	poprečna ramena, hod 208 mm	dvostruka poprečna ramena, hod 180 mm	dvostruka poprečna ramena
stražnji ovjes	nezavisni ovjes, hod 228 mm	nezavisni ovjes, hod 203 mm	nezavisni ovjes, hod 200 mm	nezavisni ovjes, hod 241 mm	nezavisni ovjes, hod 200 mm	nezavisni ovjes
prednji kočioni sustav	dvostruki disk	dvostruki disk	dvostruki disk promjera 200 mm	dvostruki disk	dvostruki disk promjera 200 mm	dvostruki disk
stražnji kočioni sustav	disk	disk promjera 160 mm	višestruki diskovi u uljnoj kupki	disk	višestruki diskovi u uljnoj kupki	dvostruki disk
gume prednje	26x8-12	25x8-12	25x8-12	26x8-12	25x8-12	25x8-12
gume stražnje	26x10-12	25x10-12	25x10-12	26x11-12	25x10-12	25x10-12
DIMENZIJE I NOSIVOST						
međuosovinski razmak	1.295 mm	1.289 mm	1.284 mm	1.289 mm	1.280 mm	1.250 mm
duljina	2.184 mm	2.113 mm	2.195 mm	2.108 mm	2.115 mm	2.065
širina	1.168 mm	1.189 mm	1.166 mm	1.219 mm	1.210 mm	1.180
visina	1.143 mm	1.207 mm	1.233 mm	1.219 mm	1.245 mm	1.240 mm
udaljenost od tla	305 mm	254 mm	247 mm	286 mm	n.d.	275 mm
visina sjedala od tla	877 mm	875 mm	n.d.	864 mm	880 mm	905 mm
radijus okretanja		3,3 m	3,2 m	n.d.	n.d.	3,2 m
spremnik goriva	20 l.	17 l.	19 l.	15,5 l.	17,5 l	20 l
težina (suha)	303 kg	277 kg	275 kg	349 kg	273 kg	274 kg
nosivost pred./str. nosača prtljage	45 kg / 90 kg	n.d.	40 kg / 80 kg	45 kg / 91 kg	n.d.	45 kg / 85 kg
GARANCIJA	2 godine	1 godina	2 godine	2 godine	2 godine	6 mjeseci
CIJENA	103.900 kn	cca. 72.000 kn (na upit)	68.713 kn (84.074 kn homologiran)	102.000 kn	65.000 kn (75.000 kn homologiran)	73.900 kn (bez homologacije)