

Misija: uživanje!

besedilo: **Matevž Hribar** • foto: **Aleš Pavletič, Matevž Hribar**

Svet motociklizma je, kakopak, namenjen uživanju. No, tudi raznašanju hitre pošte, ampak v prvi vrsti gre za užitke. Takšne in drugačne: lahko brusimo kolenske drsnike, rijemo po blatu, drseče zaviramo na stezi za karting, se bahamo pred mestnim kafičem, skačemo po opravih ... A kateri segment je tisti, ki motoristu (in sopotnici) ponuja največ? Na kakšnem stroju je doživljanje ceste in sveta okrog nas najbolj prvinsko? Če vprašate nas, izberemo prav velike potovalne endure. Ker so na cesti udobni in ker se ne ustavijo, ko pod kolesi zazija makadam, zato nam je bilo v čast in užitek istočasno preizkusiti pet strojev, namenjenih raziskovanju bližnje in daljne okolice. A na našem dvodnev- nem izletu nismo le uživali, smo tudi (in predvsem) menja- vali motocikle in izmenjevali mnenja, si zapisovali opažanja, merili porabo goriva, fotografirali in tuhtali, kateri je najboljši.

► Za primerjalni test nam je uspelo pred uredništvo spraviti pet motociklov. O prav vseh strojih ste v Avto magazinu že lahko prebrali test ali pa 'vozili smo', tako da smo tudi sami pred izletom vedeli, kaj lahko od določenega dvokolesnika pričakujemo. A šele na primerjalnem testu se pokažejo nekatere malenkosti, ki jih na običajnem testu ne opaziš. Ko se z enega motocikla presedeš na drugega pa

potem na tretjega in spet na prvega in tako ves ljubi dan, no, kar dva dni, se pokaže več plati tehničnih posebnosti, za katere se je odločil proizvajalec. Pa naj bodo to oblika stikal na krmilu, učinkovitost vetrne zaščite, vleka motorja iz nizkih vrtljajev ali oblika in položaj ročajev za sopotnico. Vsi vozniki in sopotnica so imeli jasno nalogo: po koncu testa odkrito, kritično in upravičeno pogra-

jati in pohvaliti vsakega izmed motociklov, izpolniti ocenjevalno tabelo in jih po svojem občutku razporediti od prvega do zadnjega. In kaj smo stuhtali? Kratica za Gelande Strasse (teren in cesta) se je v svojem segmentu uveljavila kot sinonim za kleni motocikel, namenjen raziskovanju sveta (in vloge slehernika na Zemlji). Ste že bili v Dolomiti? Če ne,

BMW R 1200 GS

Cena osnovnega modela:

13.600 EUR

Cena testnega vozila:

16.304 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni bokser, štiritaktni, zračno-oljno hlajeni, 1.170 cm³, dve odmični gredi in 4 ventili na valji, elektronski vbrizg goriva.
Največja moč: 81 kW (110 KM) pri 7.750/min.
Največji navor: 120 Nm pri 6.000/min.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, kardan.
Okvir: nosilnost motorja in menjalnika, pomožni jeklen cevni okvir.
Zavore: spredaj dva koluta Ø 305 mm, štiribatne zavorne čeljusti, zadaj kolut Ø 265 mm, dvobatna zavorna čeljust, izklapljiv integralni ABS.
Vzmetenje: spredaj Telelever, teleskopi Ø 41 mm, 190 mm giba, zadaj Palalever, 200 mm giba, elektronsko nastavljivo vzmetenje ESA III.
Gume: 110/80-19, 150/70-17.
Višina sedeža od tal: 850/870 mm (nižja različica 820 mm, spuščeno podvožje 790 mm)
Posoda za gorivo: 20 l.
Medosna razdalja: 1.507 mm.
Teža (suha): 203 kg (229 kg s tekočinami)
Zastopnik: BMW Motorrad Slovenija, www.bmw-motorrad.si

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ udobje za oba

▲ stabilnost

▲ motor

▲ menjalnik

▲ bogata oprema

▲ poraba goriva

▲ elektronsko nastavljivo vzmetenje

▼ grobo delovanje protizdrsne sistema

▼ ni za divjanje po terenu

▼ surovo oblikovanje

▼ ozke stopalke

▼ visoka cena za dodatno opremo

Ko sopotnico nameravate pustiti doma, se lahko zadnji sedež preprosto sname s kontaktnim ključem. Tako pridobite prostor za prtljago.

Klasična, pregledna, polna informacij. Med prikazi potovalnega računalnika se preklaplja s stikalom na levi strani krmila.

Protiblokirni zavorni sistem je izklapljiv, sistem proti zdrsanju pa lahko prilagajate.

Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kromiran izpušni sistem	102
Elektronsko prilagajanje vzmetenja ESA II	697
Gretje ročic	200
Nadzor tlaka v gumah RDC	210
Potovalni računalnik	149
Ščitniki rok	77
Beli LED-smerokazi	97
Integralni zavorni sistem ABS	1.106
Sistem proti zdrsu ASC	307
Nosilec za levi in desni kovček	151

GS se na terenu solidno vede, le muditi se vam ne sme preveč.

pojdite enkrat, si izborite mizo s pogledom na cesto in štejte motocikle z nesimetričnim obrazom. Da, GS škili že, odkar sta luč v obliki televizije (R1100GS) zamenjali dve, ena manjša in ena večja. Zaradi tega in tudi zavoljo drugih bavarskih oblikovalskih prijemov (recimo odkrite cevi zadnjega dela okvirja – ne, niti slučajno niso seksi kot pri Ducatijih, so pa – funkcionalne!) to ni stroj, ki bi množice na prvi pogled prepričal z zunanostjo. Še zlasti mladina in nežnejši spol kar odkrito povesta, da tale je pa grd. A prav zaradi surove zasnove ima ta BMW svojo karizmo, zelo močno osebnost. Tako, da bi se od navitih litrskih superbajkov pričakovalo, da ga na cesti spoštljivo vikajo. GS se je namreč izoblikoval skozi leta avantur, in medtem ko so nekateri proizvajalci prepričani, da njihov izdelek ne potrebuje izboljšav (o Hondi kasneje), Nemci vsaki dve, tri leta naredijo korak naprej. Kilogram dol, kilovat gor, kaka nova zanka za pripenjanje prtljage, nove barvne kombinacije ... Za letos, na primer, je dobil močnejši agregat (iz bolj športnega HP2) in bil deležen nekaj kozmetičnih popravkov.

Položaj za krmilom GS-a je izredno nara-ven, nevtralen. Voznik sedi pokončno, za tiste z višino okrog 185 centimetrov ravno prav visoko, krmilo je široko razprto, ogledala na svojem mestu, stik spodnjih okončin s kovino in plastiko dober. Stikala so velika, dobro otipljiva v zimskih rokavicah in rahlo samosvoje postavljena, vsaj tista za vklapljanje smernikov: za vklop levega je treba stisniti stikalo na levi in za vklop desnega tisto na desni, oba pa se izklapljata z dodatnim stikalom na desni. Dokler se nebeemvejš ne privadi, bo nego- doval nad samosvojostjo nemških inženirjev, a se s kilometri zadeva dobro obnese. Vetrna zaščita je ročno nastavljiva po višini in bo za vse, ki imate radi mir okrog 'piskra', še malce prenizka. Telo je sicer pred prepihom zelo

Ko zmanjka asfalta

Lahko bi rekli, da beseda enduro zaradi smeri, v katero se razvija seg-ment potovalnih enduro motociklov, izgublja svoj pravi pomen. Če pomislimo na stari dobri Africo Twin in Super Ténéré in na, recimo, sodobnega Triumphovega Tigra, boste vedeli, o čem govorimo. A dejstvo je, da večina ljudi potuje po cesti, zato so motocikli, kakršni so. Tiger, na primer, je zaradi trdega vzmetenja, 17-palčnih cestnih koles in nizke razdalje od tal s terenom skregan. Tudi položaj za krmilom (to je prenizko in rahlo preveč naprej) ne omogoča sproščene vožnje v stoječem položaju. Okej, kak makadamski odsek boste že prevozili, a to lahko storite tudi z, recimo, Hondo CBF 1000. Honda je, kar se tiče vzmetenja in izbire koles ter gum, na terenu korak naprej od Triumph-a, a ima drug problem: težo. Na razdrapanem terenu zahteva močno in odločno roko, ki se bo ob morebitnem srečanju krmila s tlemi sposobna kosati z 270-kilogramskim kupom železa in plastike. Iz istega razloga je vožnja po makadamu z drsečim zadnjim kolesom misija nemogoče. Lagodna vožnja po makadamu in suhi zemlji? To bo pa šlo.

BMW zaradi dobrega položaja za krmilom, koles in gum zmore z izbranim terenskim programom vzmetenja in nadzora proti zdrsu pogon-skega kolesa veliko, a večina uporabnikov o iskanju meja terenskih zmogljivosti niti ne razmišlja in bi ga zato lahko v motociklističnem svetu uvrstili podobno kot sodobne mestne terence (SUV-e) med avtomobili,

| BMW R 1200 GS, Honda XL 1000 VA Varadero, Moto Guzzi Stelvio NTX, KTM Adventure 990, Triumph Tiger 1050

Ej, kaj pa Ducati in Yamaha?

Ducati Multistrada 1200

Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

Prosimo, da za odsotnost dveh letošnjih novosti, ki verjetno (preizkusiti pa žal nismo mogli) spadata v vrh razreda, ne krivite nas. Zastopnikom smo svoje želje po testnih motociklih zaupali pravočasno, a žal nam Ducatijsve Multistrade in Yamahine Super Ténéré v želenem terminu ni uspelo postaviti vstřic s preostalo testno floto.

Vseeno na kratko o teh dveh konkurentih: oba poganja 1.200-kubični dvovaljnik, s tem da sta v Ducatiju postavljena v obliki črke V (motor je sposojen pri športnem 1198), v Yamahi pa vzporedno, tako kot pri modelu TDM ali pri BMW-jevem F 800 GS. Multistrada je nezgredljiv italijanski izdelek, zaradi 17-palčnih koles s cestnimi gumami namenjen predvsem cestni uporabi. Zmore več kot spodobnih 150 'konjev'. Osušen tehta dobrih 190 kilogramov in je v različici S opremljen z malim morjem elektronskih pripomočkov. Ima nastavljiv sistem proti zdrsu pogonskega kolesa, ABS, elektronsko nastavljivo Öhlinsovo vzmetenje in brezkontaktni ključ. Tudi podajanje moči je mogoče nastavljati. V Novi Motolegendi (Zaloška cesta 171, Ljubljana, 01/548 47 68, www.motolegenda.si.) za osnovno različico zahtevajo 15.645 EUR, za žlahtnejšega S pa 16.845 evrov.

Yamaha je po predlanskem lansiranju nove enovaljne Ténéréjke zdaj svetovnim popotnikom ponudila še sestro s pridevnikom Super. Tudi Yamaha ponuja ABS, nadzor proti zdrsu pogon-skega kolesa in izbiro programa motorne elektronike. 110 'konjev' na zadnje kolo spravi prek kardanskega droga in s tekočinami tehta prav nič peresnih 261 kilogramov. V Krškem Delta Teamu (Cesta krških žrtev 135a, Krško, 07/492 14 44, www.delta-team.com.) ali pri katerem izmed pooblaščenih prodajalcev bo treba odkartati 15.490 evrov.

V testno floto smo želeli postaviti še Benellijev model TreK Amazonas 1130, potem pa se seznam motociklov s tako namembnostjo konča. V Sloveniji sicer dokaj pogostih dvojčkov V-Stroma (Suzuki) in KLV (Kawasaki) zaradi neustreznosti evropskim normativom ne prodajajo več, koncern Piaggio je poslal v boj Stelvia in unikal Aprilijinega Caponorda, tovarna Moto Morini (in njihov Granpasso) pa je, kot smo izvedeli prek spletnih medijev, crknila. Škoda.

dobro zaščiten, na krmilo smo v nekaj minutah pritrtili Garminovega 'Zumota' in ga priklopili na akumulator, skrit pod voznikov sedež.

BMW še vedno prisega na dva horizontalno štrleča valja in na kardanski prenos. Vajenim klasičnih pogonskih sklopov bosta rahlo zibanje

motocikla v desno ob dodajanju plina in togost sekundarnega prenosa moči ob prvem stiku delovala moteče, a verjemite, da je za udobno

Tigra smo med terenskim izletom raje pustili parkiranega.

enako tudi Guzzija, ki vozniku ponuja odli-čen stoječ položaj za krmilom (na njem se stoji bolje kot na vseh drugih razen na KTM-ul) ter klasično vzmetenje. To se na terenu znajde bolje od BMW-jevih para- in telelever sistemov, saj kolesa lepše sledijo terenu, motocikel kot celota pa je stabilnejši. Guzzijeva težava je počasno premikanje po tež- jem terenu, ko je cukajoč pogon koles miriti z uporabo sklopke.

Avstrijski KTM je na terenu zgodba zase. Razlika med konkurenti in oranžnim športnikom, rojenem prav na dakarskem reliju, je ogromna. Je edini, ki omogoča adrenalinski ples z vsemi slikami, ki jih ta vključuje: vstop v zavoje z nadzirljivim drsenjem zadnjega kolesa, divje pospeše- vanje s prašno kuliso za zadnjo gumo (Pirelli, kapo dol za Scorpionkol), divjanje v stoječem položaju po makadamskih stezah s 150 kilometri na uro. Motocikel bo (brez kovčkov) ustregel vsem željam, tudi tistim po skokih. Če bi lahko izmed petih izbral stroj za ponovni obisk Tunizije, je odločitev jasna: KTM.

56 | avto magazin | 16 • 2010

Primerjalni test

I BMW R 1200 GS, Honda XL 1000 VA Varadero, Moto Guzzi Stelvio NTX, KTM Adventure 990, Triumph Tiger 1050



Da so to enduro motociklji, ne vzemite preveč zares. Za resnejše terenske podvige so pretežki, a s pravimi gumami in z dobrim voznikom lahko zmorejo marsikaj. Največ KTM, najmanj Triumph.

“Vozniki in sopotnica so imeli jasno nalogo: po koncu testa odkrito, kritično in upravičeno pograjati in pohvaliti vsakega izmed motociklov.”

Naj opis italijanskega konkurenta začnem z naslovom članka 'vozili smo', objavljenega po lanskem preizkušanju NTX-a v Dolomitih. 'Napad na Bavarsko' se nam je takrat zapisalo in po neposredni primerjavi z nemškim vzornikom (oprostite, Italijani, preveč je očitno) lahko trditev le še podčrtamo. Guzzi je bil eno večjih presenečenj tega testa, a ima, saj je Italijan, kakopak, svoje muhe. Lepo po vrsti: oblikovanje je dovolj samosvoje, da ga ne boste zamenjali z ničemer drugim, a se zaradi njega opazovalci razvrščajo med take, ki jim je italijanski lepoteč vseh, in take, ki se nad nezemeljsko živaljo zmrdujejo. Predmet spora je prednja maska oziroma par izbuljenih luči, medtem ko je preostali del dvokolesa zelo čedno narisano. Šivi na sedežu, mrežice na režah v plastiki, sodobna zadnja luč, izpušni lonec ... Ni kaj, če so vam vseh izbuljene luči in čvrsto stoječ par jeklenih joškov, potem je Guzzi kot celota lep izdelek.

Še vedno imam v spominu žareč govor predstavnika za medije iz mesteca Mandello del Lario, ko je na predstavitvi razlagal, kaj vse so na motociklu izboljšali in kako so izpilili prečno postavljen V-dvovaljnik, da zdaj zmore več navora tam, kjer ga motorist pri prečkanju prelazov (na primer Stelvia v Dolomitih) potrebuje. To jim je tudi resnično uspelo, saj se NTX pelje zares dobro. Motor omogoča leno uporabo sklopke in prestavne ročice, a vseeno ne tako zelo, kot je to mogoče pri vožnji z Nemcem ali Britancem. Pogonski sklop je dober, če mu lahko oprostite dokaj robustno delovanje prenosa moči, nekaj več tresljajev, mehanske zvoke pri pospeševanju iz najnižjih vrtljajev ter vročino, ki jo sevata vročerkurna zizka tam pred voznikovimi koleni. Ko je prav tega Stelvia NTX preizkusil



Prav vsi motociklji so bili opremljeni z ABS-om.

prevažanje to sila posrečena kombinacija. Motor je uporaben od najnižjih vrtljajev (že 1.500 jih bo dovolj), zato si poleg Triumpha zasluži najboljšo oceno prožnosti in zato je pogosto poseganje po ročici (odličnega!) menjalnika odveč. Za primer: s cestninske postaje je v šesti prestavi z dvema potnikoma potegnil malenkost bolje od 'le' s polnimi kovčki obteženega Guzzija. Bokser vleče, da ga je veselje voziti. In poslušati. BMW je torej odličen paket, a vozniku mora biti jasno, čemu je na tele- in paraleversko vzmetenje

postavljen velikan namenjen. Vozne lastnosti so odlične, zato je lahko voznik na zaviti cesti izjemno hiter, a le, dokler niso njegovi ukazi agresivni. Vas mikajo dirkaško hitri popravki smeri, zaviranje 'počez' (z izklopljenim ABS-om), driftnje in izhodi iz zavojev s prvim kolesom v zraku? Pozabite. Zabavi v tem pomenu besede ta motocikel ni namenjen, v tem sta boljša na primer KTM in Triumph. Ponosni lastniki, brez zamere, a vožnja z GS-om je, ne najdem boljše besede, že na meji sterilnosti.

Cene prvih dveh servisov (v EUR)

servisni intervali	BMW R 1200 GS	Honda XL 1000 VA	KTM Adventure 990	Moto Guzzi Stelvio 1200 NTX	Triumph Tiger 1050
1.000 km	160	105	160	221,19	90
10.000 km	145	105	160 (pri 7.500 km)	307,56	140

Cene nadomestnih delov (v EUR)

	BMW	Honda	KTM	Moto Guzzi	Triumph
prednji blatnik	223,5	179,09	179,58	209,21	163,22
posoda za gorivo	825,6	740	1.240	236,16	698
levo ogledalo	59,88	55,65	38,40	19,85	69,07
ročica sklopke	54,17	13,91	13,86	86,44	53,42
ročica menjalnika	75,9	95,18	73,02	64,06	83,9
stopalka	67,67	56,07	43,80	28,73	45,34

Iz oči v oči



Peter Kern

» Kot nekdanjemu lastniku športnega motocikla s štirivaljnim motorjem mi je bil najbolj všeč Triumph. Ima odlično razporejeno moč skozi vse vrtljaje, obenem je motor veliko bolj miren kot dvovaljniki. Rahlo nižje krmilo mi je bilo všeč, tja do 140 kilometrov na uro je vzdržna tudi vetrna zaščita, poleg motorja pa preseneti še zelo lahkotna vodljivost. Tiger je res dobra kombinacija športnosti in potovalnega udobja, če bi imel še kakega konja več, bi bil za moj okus popoln. Pri BMW-ju me mitijo le tresljaji pri nizkih vrtljajih in občasno težje iskanje prve prestave v mirovanju, sicer nimam pripomb. Drža je odlična, sedež verjetno kar najboljši od vseh. KTM se glede na terenske zmogljivosti na cesti zelo dobro pelje, udobje zmanjšujejo le tresljaji in glasnost motorja. Honda je udobna, a pretežka, še zlasti ko jo premikaš na mestu s sopotnico na zadnjem sedežu. Moto Guzzi? Mehanski zvoki pri pospeševanju iz nizkih vrtljajev, grob menjalnik, tresljaji in preveč čoperski položaj za krmilom me odvrčajo od misli, da bi ga imel v garaži, čeprav ima solidne vozne lastnosti. Sam bi jih razvrstil takole: Triumph, BMW, KTM, Honda in Moto Guzzi. »



Mateja Zupin

» Kot edinemu dekletu mi je za dva dni pripadlo mesto za voznikom. Sopotnica sem že nekaj let, upam pa, da bom nekoč tudi sama krotila take in podobne 'konje'. Na poti iz Ljubljane sem se najprej peljala na GS-u. Visok, eleganten potovalni motor s terenskim pridihom mi je bil že na prvi pogled všeč. Sedež je prijetno mehak in gosposko visok, zato sem imela zelo dober pregled nad cesto in okolico. Kljub temu pri večjih hitrostih zaradi dobre vetrne zaščite nisem imela težav s preprihom. Najboljše mi je bilo, da sem pri pospeševanju ali zaviranju ostala na mestu, da nisem drsela. Ročke so lepo oblikovane (ne žulijo) in so na pravem mestu, prav tako stopalke. Nato sva s fantom presedlala na Hondo. Sedež je dovolj udoben, vendar nagnjen rahlo naprej, kar po večkratnem zaviranju postane zelo moteče. KTM je pravi avanturist tudi z vidika sopotnika. Že oblika spominja na adrenalin, pri vožnji pa to slej ko prej tudi občutiš. Četudi nimam velike riti, je bil sedež v primerjavi z drugimi malo preozek, a kljub temu dovolj udoben in dovolj dolg, da sem našla svoje mesto. Premikanja in presedanja zaradi drsenja proti vozniku je bilo

vseeno več kot pri BMW-ju ali Guzziju. K ročkam in tačkam nimam pripomb. Na Guzziju sem se kot sopotnica počutila zelo dobro. Dovolj velik, ne prenizek in ne previsok sedež je spredaj rahlo dvignjen, kar prepreči drsenje naprej. Leva tačka je preblizu izpušne cevi, saj sem se nanjo nenehno naslanjala. Pripombo pa imam k ročkam, saj se za prednji, ožji del rokavica lahko moteče zatakne. Na Stelviu sem imela dober pregled nad cesto, še vedno pa sediš dovolj nizko, da se lahko 'skriješ' za voznikom, kar ti da večji občutek varnosti in zaščito pred vetrom. Nazadnje sva se spopadla še s Tigrom. Triumph je pritegnil mojo pozornost zaradi svoje oblike in s tem misli, uh, to bo pa letelo. Ker sem sicer bolj zaljubljena v športne motocikle, sem se na njem počutila zelo dobro. Preprosto nimam pripomb, če ga obravnavam s stališča bolj dirkalnih, cestnih, in ne potovalnih motorjev. Je pa res, da ima slabšo vetrno zaščito in tudi visok sedež, zaradi česar te kar pošteno prepriha. Na tem motociklu je boljše, če sediš v malo bolj naprej nagnjenem položaju.

Dodala bi še, da me preseneča, da po dolgi vožnji nisem čutila prav nobenih bolečin in tako sem ta dva dneva kljub mokremu zaključku zares uživala. Hvala Matevžu in preostali ekipi! Testne motocikle bi s svoje perspektive razvrstila takole: BMW, Triumph, KTM, Moto Guzzi in Honda. »



Težke čase lahko premagamo z odrekanjem ali pa z užitkom.

R1200 GS Adventure.
Najbolj robustna investicija, ki jo lahko dobite za svoj denar.

BMW Motorrad
Slovenija



The Ultimate
Riding Machine

R 1200 GS
Adventure

V recesiji lahko skrijete glavo v pesek ali pa enostavno peljete po njem. Najboljše, da to storite z R 1200 GS Adventure. Motor z ogromno rezervno moči in z opcijo enduro ESA premaga vsak teren. Najbolj praktično pa je: visoka in stabilna vrednost. R 1200 GS Adventure poskrbi, da tudi na finančnem terenu naredite dober vtis.

www.bmw-motorrad.si

motorist s kar nekaj kilometri z Guzziji v svoji motoristični zgodovini, je pogonski sklop zelo hvalil, po drugi strani pa je pikolovski Peter Kern, tokratni soudeleženelec na primerjalnem testu, nad cukanjem kardana in jeklenim cingljanjem bog ve česa nenehno bentil. Konkreten nagib celotnega motocikla v desno ob zasuku plina v prostem teku je lahko del romantične romanske osebnosti ali pa neobdgatebna učinek v osnovi spoštljivo starega motorja. Tak je, tale naš Guci.

Stelvio v različici NTX je sicer zelo dobro opremljen avanturist. Ima nosilce in par

Guzzi edini, ki si ga upa peljati. Po testnem presedanju je začel glasno razmišljati, da je njegova Raptorca sicer fajn dvokolesnik, ampak da pretirano udobna pa ni in da morda bi pa čez kako leto ... »Na temle se bo vsaj baba dobro peljala.« in podobne je streljal pred uredništvom.

Hondin Varadero je stari znanec. Pri Avto magazinu smo ga že večkrat preizkusili, nazadnje lani, in to na prav posebni preizkušnji. 1.195 kilometrov (večinoma) zavrtih cest in makadamov okrog naše kokoške v 21 urah je dal jasen rezultat: motocikel je neutrudljiv!

Ima širok in udoben sedež, dobro nameščeno krmilo in stopalke, odlično vetrno zaščito, malo tresljajev in stabilnost čezsibirskega vlaka. No, dobrih vozniških lastnosti na kačjih ridah ji nikakor ne gre očitati, saj je lahko voznik z Varaderom tudi spodobno hiter, dokler ne zahteva preveč in se kot šibka točka izkažejo rahlo preslabotne zavore in premalo čvrsto vzmetenje. Ko smo se na Hondo presedali s katerekoli drugega motocikla, smo opazili tudi pretirano agresivno padanje v zaprte ovinke. Resnično, motocikel se zvrne v zavoj, kot bi k temu pripomogla še neka

Honda XL 1000 VA Varadero

Cena osnovnega modela: 11.190 EUR
Cena testnega vozila: 11.587 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovajni V, štiritaktni, tekočinsko hlajeni, 996 cm³, 4 ventili na valj, elektronski vbrizg goriva.
Največja moč: 69 kW (94 KM) pri 7.500/min.
Največji navor: 98 Nm pri 6.000/min.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
Okvir: jeklen cevni.
Zavore: spredaj dva koluta Ø 296 mm, trobatne zavorne čeljusti, zadaj kolut Ø 256 mm, trobatna zavorna čeljust, integralni ABS.
Vzmetenje: spredaj klasične teleskopske vilice Ø 43 mm, 155 mm giba, zadaj nastavljiv enojni blažilec, 145 mm giba.
Gume: 110/80-19, 150/70-17.
Višina sedeža od tal: 838 mm.
Posoda za gorivo: 25 l.
Medosna razdalja: 1.560 mm.
Teža (s tekočinami): 276 kg.
Zastopnik: Moto center AS Domžale, Blatnica 3a, Trzin, 01/562 33 33, www.honda-as.com.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje, neutrudljivost
- ▲ vetrna zaščita
- ▲ močan motor
- ▲ velika posoda za gorivo
- ▲ nizka cena, stroški vzdrževanja
- ▼ teža
- ▼ primanjkanje moči v nizkih vrtiljajih
- ▼ način 'padanja' v zavoj
- ▼ povprečne zavore
- ▼ ni prikazovalnika količine goriva
- ▼ stara zasnova



Bočne cevne zaščite niso serijske, a jih zaradi hladilnikov na boku priporočamo.



Stikala so preprosta, klasična.



Da ABS ni izklopljiv, nas pri Hondi niti ni preveč motilo.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Nosilna plošča	83
Kovček Givi	179
Cevna zaščita	135

“Motor služi svojemu namenu, a glede na napredek konkurentov bi si Honda zaslužila več uporabnega navora v nižjem območju vrtiljajev.”

kakovostnih kovčkov, dodatne luči za meglo, aluminijasto zaščito motorja, ščitnike rok, ima pa tudi potovalni računalnik, bogato armaturno ploščo (veliko boljše od tiste na potovalnem Norgeu), zavorni sistem ABS, po višini nastavljiv vetrobran ... Spodobno, morda v takem paketu pogrešamo še ogrevane ročice. Italijan ima od vseh najnižje postavljen sedež in naš fotograf rumenega tiska, Grega Gulin, je bil nad njim navdušen. Grega meri v višino 165 centimetrov in med vsemi motocikli je



Honda je na področju udobja v vrhu. Le sopotnica se je pritožila, da je sedež nagnjen rahlo naprej.

Iz oči v oči



Marko Dečman

► Varadero ima zelo dobro zaščito proti vetru, motor deluje kot celota zelo zanesljivo. Na trenutke daje občutek težkega motocikla, vendar ko se voziš, je lepo vodljiv. Primeren bolj za cestno vožnjo kot za brezpotja. Triumph ima zelo dobre vozne lastnosti, saj se bolj kot enduro pelje kot cestni motocikel. Motor je izredno prožen, vendar je bolj uporaben v zgornjih območjih. Pri počasni vožnji deluje malce nemirno. Če ne dodajaš vmesnega plina, je menjalnik pri prestavljanju v nižjo prestavo izredno trd. KTM deluje zelo lahkotno. Ima dobre lastnosti na brezpotju in na počasnejših ovinkih, pri večjih hitrostih pa je manj stabilen. Motor se odziva grobo in se pri počasni vožnji segreva (takrat je ventilator nenehno vklopljen). Kovčki so močni, odporni in prostorni. Moto Guzzi na prvi pogled deluje težak in okoren, vendar že po prvih kilometrih spoznaš njegovo izredno vodljivost. Položaj voznika na motociklu je zelo naraven in je primeren za daljše vožnje. Slabosti motocikla so vročina iz valjev, slabša okretnost na brezpotjih in oddajanje kovinskih zvokov. Voznik na BMW-ju sedi zelo visoko, kar je dobrodošlo pri pogledu na cesto. Ima dobre vozne lastnosti tako na asfaltu kot na lažjih brezpotjih. Motor je izredno vzdržljiv, tudi pri visokih temperaturah in velikih obremenitvah ni kazal pregrevanja. Bokserski motor se zelo dobro odziva na ročico za plin, enakomerno pospešuje in deluje izredno tiho. Po mojem okusu je vrstni red takle: BMW, Moto Guzzi, KTM, Honda in Triumph. ♥♥



Peter Kavčič

► Med vsemi izbranci na testu ni slabega stroja, za katerega bi zamahnil z roko 'ah, brez veze, nimajo pojma' ... Prav z vsakim sem se imel fino, se zabaval in užival v vožnji. Ampak treba se je odločiti in brez ovinkarjenja moram priznati, da imam resno težavo, katerega postaviti na prvo mesto. Vsekakor bi ob neomejenem proračunu izbral med BMW-jem in KTM-om. GS je preprosto tako popoln potovalni enduro, da mu ne morem reči ne. Z vsem razen z majcenim detajlom me je stoodstotno prepričal, da je razred zase. Teren, makadami, kolovozi, avantura nekje bogu za hrbtom, kjer ni hitrih servisov in pomoči ob cesti, tam vlada veliki KTM Adventure. Tako je, tam bi postavil na prvo mesto KTM-a. Če bi vedel, da se po kolovozih ali po neki luknjasti makadamski cesti sredi Istre ali sredi Tunizije ne bi nikoli prevažal, potem bi BMW stal na prvem mestu, ker pa se avanturam res ne morem upreti, je moja izbira KTM. To je stvar povsem osebnega okusa. Še zdaleč ni popoln, je pa dovolj dober, da bi mu zaupal tudi resnejše terenske podvige. Zaradi terenskega videza in lastnosti mi je blizu tudi Moto Guzzi, ki ga vsekakor postavljam na trdno tretje mesto. Je drugačen, in to mi je všeč. Triumph sem vozil prvič in me je prijetno presenetil, vseskozi pa sem imel občutek, da bi se odlično podal 'primerjalcu' z recimo Hondo CBF 1000. Nedvomno je najbolj športen, in to kaže na vsakem ovinku. Tudi s Hondo sva se lepo ujela, moram pa priznati, da se ji poznajo leta. Varadero je soliden motocikel, lahko celo odličen, če je udobje eden od glavnih kriterijev, ampak konkurenca se je v marsikaterem poglavju odpeljala naprej. Tako je moj seznam od prvega do zadnjega naslednji: KTM, BMW, Moto Guzzi, Triumph, Honda. ♥♥

Marko Jerman – TRIUMPH DAYTONA 600
ALPE ADRIA CUP - SS600 - 5 ZMAG

Pooblaščen zastopnik za Slovenijo:

Španik d.o.o., Noršinska ulica 8, SI-9000 Murska Sobota

tel.: 02 5348496, 02 5348498, e-mail: info@spanik.si,

www.spanik.si, www.triumph-motocikli.si

go your own way

Trgovina in storitve d.o.o.
Noršinska ulica 8, 9000 Murska Sobota

čudežna sila. Tako na serpentinastih zavojih manevriranje Honde zahteva nekaj več pozornosti. Še posebno BMW in Guzzi sta bolj predvidljiva in zanesljiva. Zagotovo največja pomanjkljivost tega stroja je teža. Naj razliko v teži razložimo s pripetljajem med fotografiranjem: vsak motocikel je bilo treba pripeljati na rob pomola in ga po ukazih fotografa obračati sem ter tja in po tem, ko se je eden izmed nas po upravljanju Honde uprl

v krmilo KTM-a, ga je skoraj porinil v slano morsko vodo! Brez heca – razlika je med premikanjem na mestu očitna. Honda, ste morda kaj razmišljali o obuditvi Africe Twin? Varadera sicer poganja dobro znan hišni V-dvovaljnik z na boki nameščenimi hladilniki tekočine, tako kot jih ima športna (žal že pokojna) sestra VTR. Motor zanesljivo prižiga, ne trese preveč, ima lepo tekoč menjalnik in kot celota služi svojemu namenu, a

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Zaščita motorja	200
Stranska kovčka z nosilci	750
Zadnji kovček z nosilci	310



KTM je brezkompromisni zmagovalec na terenu, a se na cesti pri zaviranju vzmetenje najbolj poseda.



Na desni strani se pri majhnih hitrostih občuti vročina iz motorja.



Pred voznikom je uporaben predalček. Toči se ločeno v obe posodi za gorivo, ki sta med seboj povezani.

glede na napredek konkurentov bi si Honda zaslužila več uporabnega navora v nižjem območju vrtljajev. Saj potegne tudi od dveh 'jurjev', ampak opazi se, da je po prestavni ročici treba poseči večkrat kot pri Guzziju, Triumphu in BMW-ju. Tudi poraba goriva je malce večja, a tu se odkupi z zajetno posodo za gorivo, ki pa nima prikazovalnika količine oktanske župice, ampak le indikator rezerve. Khm. Honda Varadero ima tako dve zelo

KTM Adventure 990

Cena osnovnega modela:	13.590 EUR
Cena testnega vozila:	14.850 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni V, štiritačni, 999 cm³, tekočinsko hlajeni, elektronski vbrizg goriva.
Največja moč: 78 kW (106 KM) pri 8.250/min.
Največji navor: 100 Nm pri 6.750/min.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
Okvir: jeklen cevni.
Zavore: spredaj dva koluta Ø 300 mm, dvoblatni zavorni čeljusti, zadaj kolut Ø 240, dvoblatna zavorna čeljust, izklopiliv ABS.
Vzmetenje: spredaj obrnjene teleskopske vilice Ø 48 mm, 210 mm giba, zadaj nastavljen enojni blažilnik, 210 mm giba.
Guma: 90/90-21, 150/70-18.
Višina sedeža od tal: 860 mm.
Posoda za gorivo: 19,5 l.
Medosna razdalja: 1.570 mm.
Teža (suha): 209 kg.
Zastopnik: KTM Slovenija, www.hmc-habat.si, www.motorjet.si, www.axle.si.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ terenske lastnosti
- ▲ kakovostne komponente
- ▲ močan, živahen motor
- ▲ občutek nadzora nad vozilom
- ▼ zavore na cesti
- ▼ posedanje vzmetenja pri zaviranju
- ▼ manj natančen menjalnik
- ▼ vročina pri desni nogi
- ▼ tresljaji

“Enduro in potovanje sta protislovna pojma in pri iskanju kompromisov so se pri KTM-u odločili, da bodo dali prednost prvemu.”

Številke na digitalnem zaslonu so dokaj majhne. Prikazuje zunanjo temperaturo, potovalnega računalnika nima.



Iz oči v oči



Matej Memedovič

► Prvi vtis je le prvi vtis in ne daje konkretne teže kasnejšim ugotovitvam, zato pred nakupom priporočam, da tudi sami naredite kakšen testni kilometer. Za Hondo lahko zatrdim, da se z leti ni bistveno spremenila, vsaj glede vožnje ne, verjetno pa je tudi mnogo drugih komponent na motociklu še vedno s prvega modela. Ima nekoliko večjo maso, zato deluje okorno pri premikanju motocikla, medtem ko daje prijeten občutek mirnosti med vožnjo po asfaltni cesti, brezpotja pa ji niso naklonjena. Triumph je zmes potovalnega in cestnega motocikla, motor je izrazito drugačen od drugih, kar se občuti pri odpiranju ročice za plin, motor se hitro zvrti in tako sem se večkrat zalotil, da sem se začel presedati in nastavljeni koleno v slogu športne vožnje. KTM-u manjka nekaj potovalne udobnosti, za tiste, ki obožujete mravljinke v riti, bo pravi, je pa odličen motocikel za terensko vožnjo, le sopotnico boste morali pustiti doma. Najbolj me je presenetil Moto Guzzi, in to pozitivno. Pri predstavljanju dobiš občutek, kot bi sedel na čoperju, in tudi zvok motorja je podoben, ko pa sem naredil prve kilometre, kar nisem mogel verjeti, da se lahko tako mehko in preprosto prelaga iz ovinka v ovinek. Pograjal bi le vibracije, ki so še nekoliko večje kot pri KTM-u. Za boljšo predstavbo – zaradi močnega dežja in tresljajev po vožnji od Obale do Kočevja nisem več čutil prstov na roki. Zmagovalec je seveda BMW, ki je še vedno korak pred konkurenco: miren, odlično vodljiv, daje odličen občutek pri dodajanju plina, le sedež je malo bolj trd in ožji. Po mojem izboru si torej sledijo: BMW, Guzzi, KTM, Triumph in Honda. **HH**

svetli točki: neutrudljivost ter nizko ceno, tako novega stroja kot tudi servisnih posegov, no, pa tudi pregovorna japonska zanesljivost nekaj šteje, kajne? Po drugi strani je Varadero,

| BMW R 1200 GS, Honda XL 1000 VA Varadero, Moto Guzzi Stelvio NTX, KTM Adventure 990, Triumph Tiger 1050



odkrito povedano, star motocikel, ki bi si v prihodnjem letu ali dveh zaslužil prenovo oziroma kar zamenjavo. Takole bi lahko strnili: tudi Golf štirica je še vedno dober avtomobil, pa so pri Volkswagnu vseeno naredili še petico in šestico in bodo kmalu še sedmico ... Smo prestrogi?

Si predstavljate Varadera na dakarskem reliju? Mi tudi ne. Si pa KTM-a, saj je bil na takrat še afriški preizkušnji ta avanturistični potovalnik tudi rojen. Hej, sta ga žgala Giovanni Sala in žal pokojni Fabrizio Meoni! Adventure je nezglašljiv in nezamenljiv, pa najsi bo to zaradi bleščeče oranžne barve ali pa strogo terenske zasnove. Prednji blatnik je nameščen tesno nad veliko prednjo gumo, med njim in pokončno masko pa je dovolj prostora, da s pomočjo vilic znamke White Power (gre za KTM-ovo hišno podjetje) 21-palčno kolo požira luknje. KTM ima najožjo silhueto iz ptičje perspektive in zato

vozniku v kombinaciji s širokimi, ostro nazobčanimi stopalkami in pravim terenskim krmilom omogoča najbolj sproščeno vožnjo v stoječem položaju. Dvonivojski sedež (prva generacija Adventureja 950 je imela ravne) je zato najožji od vseh in posledično manj udoben, a to bodo športno naravnani lastniki seveda zlahka oprostili. Sedež pa ni edini element, ki manjša potovalno udobje. Vetrna zaščita je na repu testne peterice, dvovaljnik oddaja nekaj več tresljajev, dokaj nadležna pri počasni vožnji pod žgočim soncem pa je vročina, ki seva v desno nogo. Tako je to: enduro in potovanje sta protislovna pojma in pri iskanju kompromisov so se pri KTM-u odločili, da bodo dali prednost prvemu.

KTM-ov dvovaljnik je od vseh najbolj športen. V nizkih vrtljajih mu do popolnosti manjka nekaj navora, v srednjem in višjem območju pa je motor prava raketa in takole povsem serijski ima še veliko rezerve. Akrapovič ter

TO POLETJE ME VODI GARMIN zūmo 660

- Napredna 3-D navigacija
- Brežžična tehnologija Bluetooth
- Uporabi v rokavicah prilagojen zaslon
- Robustno, vodotesno ohišje
- Potovalni računalnik s prikazom goriva
- Napredno načrtovanje poti
- Prednaložena kartografija Evrope



Primerjalni test

zamenjana elektronika in morda še zračni filter ga spremenijo v pošast, ki na zavutih cestah nažene strah v kosti športnim motociklom, da o hitrih makadamih ali puščavi ne govorimo. In ko se s KTM-om pripeljemo s terena, si kar predstavljamo, kako je tako terensko-športen motocikel sploh lahko tako zelo uporaben na cesti. Tistim, ki na asfaltu pogrešajo močnejše zavore in trše vzmetenje (KTM se pri zaviranju daleč najbolj poseda), priporočamo model SMT. Menjalnik? Hja, ne daje vedno popolnega zagotovila, kdaj je prestava vklopljena. Vsi Adventureji 990 imajo po novem serijsko

vgrajen (izklopljiv, seveda) protiblokirni zavorni sistem, medtem ko si ga pri bolj športni različici R kupec ne more omisliti. K uporabnosti pripomore majhen predalček pred voznikom, Labin testni stroj pa je bil dodatno opremljen še z originalnimi plastičnimi kovčki. Delujejo izredno robustno, so prostorni in imajo v stenah prostor za vodo – pametno! Se vam zdi KTM drag? Da, res ni poceni, a pogledajte te popolnoma nastavljljive 'štange' spredaj. Pa lahko, lepo oblikovano stopalko zadnje zavore, na primer. Krmilo. Kakovostna kolesa z naperami. In te komponente primerjajte z – evo,

spet bom nesramen – Varaderovimi. Take komponente stanejo, motošport pa tudi ni poceni, čeprav so velike dvovaljne agregate na Dakarju prepovedali. Celo na 450 'kubikov' so zdaj omejili motorje. Al' so hecni.

In zdaj, dame in gospodje, nekaj povsem drugačnega. Medtem ko smo za Avstrijca trdili, da je rojen na kamnitih stezah, je naš zadnji kandidat (po abecednem redu, se razume) z vsem, kar ni asfalt, skregan. Pri Triumphu so pač sklenili, da Tigra preobrazijo v cestno mačko, in tako je dobil 17-palčna kolesa, cestno usmerjeno vzmetenje in najbolj



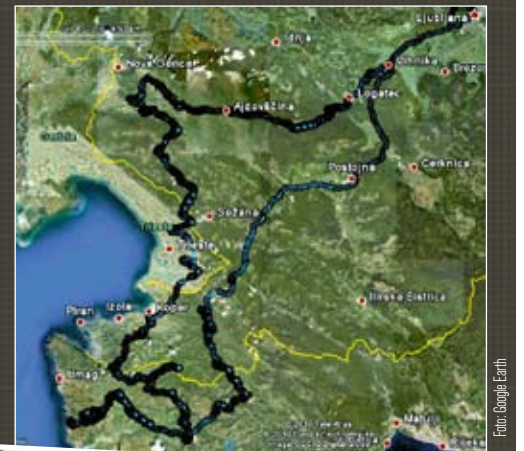
agresivno obliko. Pa pojdi s tem v hosto, če upaš. Nikoli ne bom pozabil, kako je novinar nemške revije Motorrad Reisen bentil med našim nepričakovanim 60-kilometrskim makadamskim transferjem tam nekje blizu Arandjelovca v Srbiji. Zašli smo in potem smo reveža na Tigru čakali, da bi bilo bolje, če bi obrnil in nas dohitel (verjetno kar prehitel) po cesti. Cesta je Tigrov svet in tam ne razočara. Je neverjetno lahkoten v hitrih spremembah smeri in na dobrem asfaltu omogoča globoke nagibe. V mojih rokah je bil ravno na cesti od Logatca čez Col do Ajdovščine: zahteva drugačno, malo bolj športno upravljanje voznika (je edini, ki od voznika pričakuje tudi presedanje med zavoji), in čeprav so gume bolj kot polaganju namenjene turistični (dolgotrajni) obrabi, je na zaviti cesti zmagovalec. Človek kar vriska pod čelado! Lahkotno vodenje dopolnjuje motor, edini, ki v družini ni bil dvo-, ampak trivaljni. Ima mirnost in uglajenost štirivaljnika in potreben navor, podoben tistemu iz dvovaljnih strojev. Trivaljnik naravnost čudežno vleče in vleče, vse do rdečega polja. Edina slabost je cukajoč odziv agregata, ko v zaprtem zavoju ali pri mestni vožnji dodamo plin, a se z izbiro pravih vrtljajev, mirno desnico in/ali uporabo sklopke da tudi to odpraviti. Ja, pa ventilator ima podobno kot KTM-ov s hlajenjem razgre-

| BMW R 1200 GS, Honda XL 1000 VA Varadero, Moto Guzzi Stelvio NTX, KTM Adventure 990, Triumph Tiger 1050

Ah, Istra ...

Po prvem točenju goriva na Vrhniki smo jo udarili proti Logatcu in namesto proti Postojni ali Idriji zavili proti Colu in Ajdovščini (odlična, nenehno vijugasta cesta), nakar smo se po kratkem ovinku po dehteči Vipavski dolini povzpeli na kraško planoto. Dišeča cesta od Komna do Dutovelj je ena tistih, ki jo slovenski motorist preprosto mora prevoziti, namesto v Sežano pa smo jo do slovenske Obale udarili po italijanskih cestah. Po dolivanju goriva v motocikle in naše želodčke v koprski Mirandi (povprašajte po domačih mesninah izpod rok lastnika Igorja Benedettija, ki je tudi sam navdušen motorist) smo po nasvetu lokalcev takoj po prečkanju slovensko-hrvaške meje zavili levo na ozke istrske poti, se sprehodili po zizanih tlakovcih Motovuna in končali na obali nekje pod Umagom. Vrnitev je bila zavoljo popoldanske vremenske neprilike avtocestna.

Turo na jug priporočamo zgodaj spomladi ali pozno jeseni, saj so poleti temperature podnevi previsoke. No, skok v morje in sveža orada s pečenim krompirjem sta pa tudi vredna 'muk'. Vredno obiska tam doli: Grožnjan, Motovun, Labin, rt Kamenjak.



tega motorja kar dosti opravka.

Triumph izmed vseh deluje najmanjši, a se nihče na njem ni počutil utesnjeno. Krmilo je postavljeno rahlo bolj naprej (zato voznja v stoje ni najbolj sproščena), sedež je dovolj udoben za dva. Testni je bil opremljen z ABS-om, že serijsko pa ima vgrajen potovalni računalnik, med katerega funkcijami (povprečna in največja hitrost, poraba goriva ...) se žal ne da preklapljati s stikalom na krmilu, ampak je treba poseči po gumbkih na

armaturki. Tudi resetiranje dnevnega števca s hkratnim stiskom dveh gumbov ni ravno posrečeno. Tiger je torej motocikel z udobnim potovalnikom (pokončen položaj, udoben sedež, solidna vetrna zaščita) in voznimi lastnostmi športno-turističnega stroja. Če ne bi zavili na makadam in če bi več točk namenili zabavnosti v vožnji, bi se znašel prav na vrhu lestvice.

Kaj torej pripeljati k hiši? Honda ni slaba izbira, ko govori denarnica in ko želite udo-

Moto Guzzi Stelvio NTX

Cena testnega vozila (osnovni model): 14.990 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni V, štiritaktni, 1.151 cm³, elektronski vbrizg goriva.

Največja moč: 77 kW (105 KM) pri 7.500/min.

Največji navor: 113 Nm pri 5.800/min.

Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, kardan.

Okvir: jeklen cevni.

Zavore: spredaj dva koluta Ø 320 mm, štiribatne zavorne čeljusti, zadaj kolut Ø 282 mm, dvobatna zavorna čeljust, izklopljiv ABS.

Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene teleskopske vilice Ø 50 mm, zadaj nastavljiv enojni blažilnik.

Gume: 110/80-19, 150/70-17.

Višina sedeža od tal: 820/840 mm.

Posoda za gorivo: 18 l.

Medosna razdalja: 1.535 mm.

Teža (s tekočinami): 259 kg.

Zastopnik: Avto Triglav, Dunajska 122, Ljubljana,

01/588 45 50, www.motoguzzi.si.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
- ▲ nizko sedenje
- ▲ izredna ciklistika
- ▲ vetrna zaščita
- ▲ bogata serijska oprema
- ▲ dober motor
- ▼ grobo delovanje pogona (kardan)
- ▼ mehanski zvoki motorja pri nižjih vrtljajih
- ▼ tresljaji
- ▼ vročina iz motorja
- ▼ dragi servisi



Armaturna plošča ponuja veliko informacij. Preklapljanje med funkcijami je preprosto.



Stikala so znana z Aprilijinih modelov.



Udobje sopotnika na Stelviu je odlično, saj je sedež spredaj rahlo privzdignjen.

“Če so vam vseč izbuljene luči in čvrsto stoječ par jeklenih joškov, potem je Guzzi kot celota lep izdelek.”

Bencinska žeja

Ogromnih razlik v porabi goriva ni bilo, saj so vsi rezultati meritev ostali v razponu dobrega litra. Najpožrešnejši je bil Stelvio, ki je za sto prevoženih kilometrov zahteval natanko sedem litrov. Sledi Varadero s porabo 6,8 litra, potem KTM s 6,6, s presenetljivo majhno žejo je presenetil Tiger (6,1 litra), najgospodarnejši pa je bil GS, ki je 'pokuril' komaj 5,9 litra neosvinčenega. Na merilnih palčkah za olje opaznih razlik v nivoju nismo opazili. Bo treba drugič kam dlje za teden, dva ...

ADVENTURE 990 LIMITED EDITION



Laba
MOTOCENTER

TSC Laba d.o.o., Ponoviška 11b
1270 Litja, telefon: 01/899 52 13
splet: www.motocenterlaba.com

...skupaj z ostalimi modeli za pravo ceno!

Primerjalni test



Ocene

Oblika, kvaliteta izdelave (15)

BMW R 1200 GS	13	Točke je izgubil zaradi nekaterih elementov, oblikovanih povsem brez okusa za estetiko. Funkcionalni pa so, funkcionalni ...
Honda XL 1000 VA Varadero	9	Oblika je že zrela za prenovu, komponente (krmilo, križi, vilice ...) so na ravni cenejših motociklov.
KTM Adventure 990	14	Nezgrešljivo KTM-ovska oblika, dobre komponente, solidna končna izdelava.
Moto Guzzi Stelvio NTX	11	Več si ne zasluži zaradi odstopanja od oblike, vsečne splošni množici. Izdelava je za italijana presenetljivo dobra.
Triumph Tiger 1050	12	Sveža in že skoraj športno agresivna oblika. Pretirane pozornosti do manjših detajlov Britanci niso pokazali.

Pogonski sklop (24)

BMW R 1200 GS	24	Kolikor plina dodaš, tako hitro se bo premikal. Pa še varčen je.
Honda XL 1000 VA Varadero	19	Če bi imel motor več navora v nizkih vrtljajih, mu ne bi imeli ničesar za očitati.
KTM Adventure 990	17	Točke je izgubil zaradi menjalnika, tresljajev in manj prožnega motorja. Športnik.
Moto Guzzi Stelvio NTX	17	Manjka mu nekaj uglajenosti in mirnosti. Stvar okusa.
Triumph Tiger 1050	23	Malo vibracij, odlična prožnost. Z za odtenek boljšim menjalnikom in manj cukajočim motorjem ob dodajanju plina bi osvojil vse točke.

Vozne lastnosti (cesta, teren) (40)

BMW R 1200 GS	30	Brez dvoma zelo vozen in stabilen motocikel. Razgrajaški pa pač ni.
Honda XL 1000 VA Varadero	24	Stabilen stroj, a pretežak – tako za potiskanje vzvratno na parkirišču kot za plezanje čez skale.
KTM Adventure 990	37	Zaradi velikega kolesa daje slabši občutek pri padanju v zavoj, več je posedanja pri zaviranju, ampak ... Zabava in teren – tu nima konkurence.
Moto Guzzi Stelvio NTX	31	Izredna ciklistika na zaviti cesti. Ne šalimo se!
Triumph Tiger 1050	26	Zelo lahkoten in zabaven, a le na cesti.

Udobje (25)

BMW R 1200 GS	25	Brez pripomb.
Honda XL 1000 VA Varadero	22	Sopotnikov sedež je nagnjen rahlo naprej. Udobje je sicer glavna prednost Honde.
KTM Adventure 990	16	Saj ni treba še enkrat razlagati o boju med udobjem in športno terenskostjo, kajne?
Moto Guzzi Stelvio NTX	22	Če bi imel manj tresoč motor, bi konkuriral BMW-ju.
Triumph Tiger 1050	19	Glede na vozne lastnosti zelo udoben motocikel.

Oprema (15)

BMW R 1200 GS	11	Za osnovno ceno ne dobite veliko, ima pa zagotovo najdaljši seznam.
Honda XL 1000 VA Varadero	7	Najbolj zamerimo odsotnost merilnika goriva. Seznam dodatne opreme je tudi bolj ubog.
KTM Adventure 990	10	Zelo špartanska armaturna plošča. Serijsko ima ABS in predalček pred voznikom.
Moto Guzzi Stelvio NTX	12	Različica NTX ponuja veliko, pogrešamo le ogrevane ročice in možnost nekaterih elektronskih pripomočkov.
Triumph Tiger 1050	10	Potovalni računalnik serijsko, ABS za doplačilo.

Stroški (26)

BMW R 1200 GS	16	Dobro opremljen je drag, poraba goriva najmanjša, ceno dobro drži.
Honda XL 1000 VA Varadero	21	Na področju stroškov je Honda zmagovalec. Tudi servisno-prodajna mreža je odlično pokrita.
KTM Adventure 990	16	Posoda za gorivo je hudičevo draga, tudi druge (kakovostne) komponente niso poceni.
Moto Guzzi Stelvio NTX	14	Za to ceno ponuja zelo veliko dodatne opreme, a še vedno ni poceni. Poraba je dokaj velika, rezervni deli pa presenetljivo poceni.
Triumph Tiger 1050	19	Slaba stran Triumphaja je za zdaj le slabša servisna pokritost v Sloveniji, sicer motocikel ni drag.

Končno število točk (skupaj možnih točk 145)

119

110

109

107

102

BMW R 1200 GS

KTM Adventure 990

Triumph Tiger 1050

Moto Guzzi Stelvio 1200 NTX

Honda XL 1000 VA Varadero



ben in trpežen izdelek. Morate vedeti, da kvarljivosti in stroškov vzdrževanja na dolgi rok nismo mogli ocenjevati, a potihoma bi si upali trditi, da je Varadero, kar se tega tiče, zelo 'ziher'. A vseeno – motocikel je v nekaterih pogledih že povozil čas, predvsem bi si zaslužil pošteno shujševalno kuro. Zato mu pripada nehvaležno zadnje mesto. Uvrščanje Guzzija na lestvico je bolj delikatno opravilo, ker ima veliko več odstopanj v pozitivno in negativno stran, od srčnosti motorista pa je odvisno, ali mu bo določene 'kikse' (ki to so ali pa tudi ne) lahko odpustil. To je

razvidno tudi iz objektivnih ocen naše testne ekipe: Stelvio je zasedel mesta od drugega do zadnjega! Meni je bil na primer izredno všeč, ko sem se od apartmaja odpeljal do obale po sveže bige in rogljičke. Ima nekaj, česar drugi nimajo, a to 'nekaj' so tudi zgoraj omenjene slabosti. Izbira je vaša, mi smo ga uvrstili na četrto mesto. Tretji je zaradi zelo vozne kombinacije podvozja in motorja Triumph, višje od te stopničke pa si zaradi razreda, ki smo ga preizkušali, ne zasluži. Če kolovozi niso vaš dom, je Tiger vsekakor vreden razmisleka, če pa vas mika bolj terenski Tiger, poča-

Triumph Tiger 1050

Cena testnega vozila:

12.890 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: trivaljni, štiritačni, tekočinsko hlajeni, 1.050 cm³, elektronski vbrizg goriva.
Največja moč: 83 kW (113 KM) pri 9.400/min.
Največji navor: 98 Nm pri 6.250/min.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
Okvir: aluminijast.
Zavore: spredaj dva koluta Ø 320 mm, štiribatne zavorne čeljusti, zadaj kolut Ø 255 mm, dvobatna zavorna čeljust, ABS.
Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene teleskopske vilice Ø 43 mm, 150 mm giba, zadaj nastavljiv enojni blažilnik, dvobatna zavorna čeljust.
Gume: 120/70-17, 180/55-17.
Višina sedeža od tal: 835 mm.
Posoda za gorivo: 20 l.
Medosna razdalja: 1.510 mm.
Teža (s tekočinami): 228 kg.
Zastopnik: Španik, d. o. o., Noršinska ulica 8, Murska Sobota, 02/534 84 96, www.spanik.si.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ odličen motor

▲ igrive vozne lastnosti

▲ uporabnost na cesti

▲ zavore

▲ potovalni računalnik

▼ neuporabnost na terenu

▼ vetrna zaščita

▼ ogledala

▼ upravljanje potovalnega računalnika

kajte nekaj mesecev, saj Britanci pripravljajo 800-kubično konkurenco malemu GS-u. Kako izbrati zmagovalca? KTM je po okusu večine testnih voznikov najbolj prvinski, najbolj tisto, kar bi veliki enduro moral biti. Pravzaprav je edini, ki omogoča divjanje po terenu, ampak, koliko pa je motoristov, ki imajo željo s tako velikim motociklom skakati čez korenine? Razumemo, da popolnih kompromisov ni, zato je LC8 zaradi dobrih terenskih lastnosti manj udoben, lahko bi rekli, da bolj utrudljiv na dolgih cestnih potovanjih. Veliki Oranžni se je zato znašel na drugem mestu. E, spet je zmagala ta bavarska krava, boste rekli. Ja, je! Zakaj? Ker GS-u preprosto težko karkoli očitamo. Okej, ni tako zabaven, a ne bomo spet dolgovezili, koliko je takih motoristov, ki bodo z ženo in s 'kufri' driftali in skakali in se vozili po zadnjem kolesu. Motocikel in je izmed testnega peterčka najbolj sodoben. Elektronsko nastavljivo vzmetenje, sistem proti zdrsu, odlične zavore z ABS-om ... Bavarski paket služi svojemu namenu in si brez zadržkov zasluži mesto kralja v kategoriji. Preostane vam le še uživanje. Izvolite, ceste širnega sveta so vaše. P. S.: Osebnost sem s svojega stališča pripravljen ob kozarcu temnega laškega zagovarjati prav vsako umestitev motocikla na lestvico, a seveda dopuščam različne poglede na dejstva. Kakšen dolgčas bi bil, če bi se po cesti vozili le GS-i! ❧

66 | avto magazin | 16 • 2010

16 • 2010 | avto magazin | 67