

[Yamaha YZ 450 F]

Današnji vrhunski modeli sportskih motocikala teže prema savršenstvu, ali u Yamahi su ipak našli bezbroj detalja koji su se mogli načiniti barem malo lakšima, krućima ili jednostavno boljima. To ne znači da je prošli model ovog atleta za blato zastario, već samo da je novi model još jedan mali korak bliže savršenstvu za kojim svi teže. U našem traženju savršenstva pomogao nam je leteći Zagorac Nenad Šipek



C I J E N A
61.600 kn

Detalji koji znače pobjedu

Za ovu godinu je YZ 450 F samo doraden, ali ne treba podcenjenni značajnost malenih promjena



PIŠE: MARKO GUZINA
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA

Jesen i proljeće savršena su doba za uživanje u terenskoj vožnji, bilo da se radi o rekreativnom kotrljanju obližnjim šumama i livadama ili bjesomučnom napadanju zavoja i skokovima na omiljenoj vam motokros stazi. Ove sezone klimatolozi češu glavu u čudu, a ljubitelji terenske vožnje bez previše ispitivanja uživaju, pošto se zima negdje skriva, a umjesto nje se izmjenjuju dani s idealnim proljetno-jesenskim uvjetima. Kako i priliči, nismo se upustili u razmišljanja o globalnom zatopljenju, nego smo se primili posla i na motokros stazi u Zaboku testirali novi Yamahin YZ 450 F. Nije u pitanju nikakva radikalna izmjena u odnosu na prethodnika, ali novih detalja je toliko, da ćemo imati poprilično posla dok ih pobrojimo.

Tehnologija materijala kao i dizajnerska dostignuća su u gotovo svim područjima motosporta dosegli granicu mogućeg. Sve je teže predstaviti posve novi model, jer postojeći modeli utjelovljuju savršenstvo i teško da bi smrtni ljudi mogli proizvesti bolje strojeve za određenu namjenu. Svejedno, vrijedni inženjeri u Yamahi, kao i u drugim svjetskim tvrtkama, neumorno rade i u znoju lica svoga dolaze do mogućih poboljšanja. Čitavo more takvih minimalnih poboljšanja preplavilo je Yamahinu kraljicu krosa za 2007. godinu.

Novi sjaj

Kada je u pitanju dizajn terenskih motocikala, proizvođači se najčešće drže određenih tradicija s kojima je teško raskrstiti. Ne govorimo tu samo o obliku oplate - koje su minimalne i poglavito diktiране namjenom, a ne estetikom - već njihovim

bojama. U svijetu motokrosa poznato je da Kawasaki ima zelene oplate, Honda crvene, Suzuki žute, a sve do sada Yamaha se kitila isključivo plavim perjem. Dakle, najupadljivija novost na ovom modelu je mogućnost izbora između tradicionalne plave boje ili nove bijele, koja odlično pristaje uz aluminijski okvir i unosi dašak svježine među motocikle za teren. Netko će možda primijetiti da su oplate ionako potrošna roba, a proizvođači dodatne opreme ih nude u bezbroj boja po pristupačnim cijenama, ali mi smo ipak tu da prokomentiramo serijski motocikl. Sljedeće što će primijetiti poznavatelji ove vrste motocikala svakako su valoviti kočioni diskovi koji zamjenjuju dosadašnje sa ravnim obodom, kako bi se uštedjelo na težini i poboljšalo kočenje, ali ne sumnjamo i u svrhu "dorada" koje se odnose na izgled. Ipak, svaka ušteda na težini je pozitivna, a ako se još radi o neovješenom elementu poput diska, koji je k tome i daleko od težišta, poboljšanja su višestruka. Povrh svega treba znati da valoviti diskovi zbog svojih nepravilnih rupa bolje čiste kočione obloge i tako znatno poboljšavaju kočenje u blatnjavim uvjetima. Oni s okom za detalje možda razaznaju da je i upravljač za ovu sezonu nov: radi se o ProTaper aluminijskom elementu koji bi trebao poboljšati položaj vozača, a time i upravljaljivost, prije svega povišenjem ručki za 8 mm u odnosu na dosadašnji model. Čak i oni oštrog oka ne bi mogli primijetiti ostale izmjene, pa ih možemo svrstati u tehnički dio opisa.

Tiha revolucija

Testirani model je za ovu godinu izmijenjen samo u sitnim detaljima i zapravo se ne radi o novom proizvodu, ali nismo skloni zanemariti snagu malih izmjena. Kako je popis dug, možda bi

Najupečatljivija kozmetička promjena odnosi se na ponudu bijelo srebrne kombinacije, koja odlično pristaje uz aluminijski okvir



bilo logično početi od agregata, koji predstavlja okosnicu ovakvog natjecateljskog stroja. Dok je izvana ovo čudo tehnike ostalo neizmijenjeno, u unutrašnjosti je došlo do nekoliko dorada. Osnovna konstrukcija već nam je poznata, pa govorimo o jednocilindrašu zapremine 499 ccm, hlađenom tekućinom, s dvije bregaste osovine i 5 titanijskih ventila u glavi. Niti broj stupnjeva prijenosa nije se mijenjao od prošle godine, što znači da ih je na raspolaganju pet. Iako podaci o snazi i okretnom momentu nisu objavljeni, možemo spekulirati da se radi o približno 50 konjiskih snaga. Yamahini inženjeri su se prvo primili promjene prijenosnog odnosa između radilice i osovine za uravnuteženje, što je dovelo do smanjenja relativnih inercijskih sila, a time do poboljšanja karakteristika snage te odaziva na gas. Smanjeni su i ūros-

kopski efekti, što pridonosi okretnosti ovakvog superlaganog motocikla. Osovina za uravnuteženje inače je od velike važnosti jer kompenzira veliku količinu vibracija koje bi u suprotnom iziskivala puno jače i teže dijelove u agregatu.

Radi boljeg preklapanja između usisnih i ispušnih ventila izmijenjena je dubina otvaranja potonjih, a to je iziskivalo promjene na bregastim osovinama. Keihin raspilnjač promjera 39 mm sa TPS (senzorom položaja gasa) sada iz tvornice dolazi sa izmijenjenim postavkama. Posve su novi i CDI sustav elektronskog paljenja i ispušni sustav, koji sada sadrži titanijске dijelove, ali je i veći, kako bi bolje prigušio buku radi novih normi, pa ušteda na težini nije očita. Osim za stišavanje agregata, novi dizajn ispušnog sustava osmišljen je tako da poveća snagu agregata u niskim i srednjim okretnajima.

Naravno, sve ove izmjene su međusobno uskladjene, pa je sada Yamaha nešto življia kada je gas otvoren preko jedne trećine, dok u nižim okretnajima radi mirnije. Posljednje što ćemo reći o izmjenama na agregatu odnosi se na spojku, koja sada ima znatno kruće potisne ploče. To samo po sebi i ne bi bilo toliko bitno, da te iste ploče ne sprječavaju izvijanje pod opterećenjem, pa na taj način omogućuju upotrebu više tanjih lamela spojke. Rezultat je pouzdaniji sklop, pogotovo u slučajevima kada vozimo s proklizavanjem spojke, a hod ručice spojke je sada kraći te njeno povlačenje iziskuje manje snage.

S obzirom da je u pitanju motocikl namijenjen zlostavljanju na motokros stazama, hladnjaci raspladne tekućine velikog kapaciteta sada su ojačani, kako bi bolje podnosiли neminovne udarce, dok su

IZMJENE ZA NATJECANJA

Iz sanduka na stazu!

- Iako je u motokrosu uobičajeno promijeniti upravljač kako bi bolje odgovarao pojedinom vozaču, te redovno mijenjati kotače i plastične oplate, koje su potrošna roba u vrhunskom sportu, Yamaha je pokušala ponuditi "trkača iz kutije". Drugim riječima, željeli su stvoriti motocikl koji bez znatnijih izmjena može konkurrirati u motokros natjecanjima. Kvalitetne komponente ciklistike udovoljavaju početnim natjecateljskim standardima, a

detalji poput titanijskog ispuha i oslonaca za noge te debelog aluminijskog upravljača primiču YZ450F još korak bliže cilju. Lagani obruci kotača s potpisom Excel još su jedna komponenta koju nije potrebno mijenjati za natjecanja, a kako takvih detalja ima još, možemo reći da su u Yamaha uspjeli u nakani. Na YZ je dovoljno naličjepiti odgovarajuće startne brojeve, a ostale prerade nisu potrebne ako je vaš san sudjelovati u motokros utrci.



OKVIR

Nije sve u krutosti

● Da se agregati izvedeni najmodernijim tehnologijama ne bi osjećali usamljeno, i okviri ovih motokros supersportaša osmišljeni su po posljednjim krojevima. Do prije nekog vremena svi su vjerovali da okvir treba biti apsolutno krut i da će to optimizirati vozna svojstva, ali istina nije baš takva. Kako apsolutno kruti okvir u praksi nije moguće postići, a u teoriji bismo ga mogli napraviti, ali bi težio koliko i današnji motocikl, inženjeri su odustali od eliminiranja uvijanja. Moderno razmišljanje predlaže da neizbjegne vibracije natjeramo da rade za nas, pa tako danas pozajmimo nešto što se u slobodnom prijevodu naziva "podesenim uvijanjem", a rezultat je složenih izračuna i računalnih simulacija. Upravo zato da bi i okvir ove Yamahe bio lagan, a uvijao se samo onako kako su to inženjeri predviđeli, izrađen je iz puno aluminijskih elemenata. Neki dijelovi okvira su lijevani, neki kovani, a treći dobiveni ekstrudiranjem i na kraju njihova kombinacija osigurava željene rezultate i vrhunsku upravljaljivost za kojom se teži.



**Na novom modelu je
osjećaj za prednji kraj
bolji nego prošle godine,
što možemo zahvaliti
malom, ali značajnom
povišenju stražnjeg kraja**

plastične rešetke ispred njih izmijenjene radi boljeg protoka zraka.

Okvir aluminijski, diskovi olakšani

I na okviru je učinjen znatan broj izmjena, a čini se logičnim krenuti sprijeda. Prije svega, tu je olakšani Excel obruc kotača te već spomenuti novi kočioni disk. Radi ušteda na težini, ma kako male one bile, cijevi Kayaba upside-down vilice promjera 48 mm stanjene su, a ventili u njihovoj unutrašnjosti su smješteni iznad opruga, kako bi se povećala preciznost ovjesa. Boljim voznim karakteristikama pridonose i novi kovani trokuti upravljača na mjestu dosadašnjih lijevanih. Stručnjaci Yamahe su isli toliko daleko da su dizajnirali novo crijevo prednjeg kočionog sustava, kako bi i tu uštedjeli na težini, a ugrađeni su i kraći vijci u tro-

**Nesto lakši i znatno atraktivniji
nego da sada su i valoviti
kočioni diskovi, čija osnovna
prednost je bolje samocišćenje
u blatnom okruženju**

kute i vijci manjeg promjera u konjiće upravljača, kako bi i tu "izgubili" pokojni gram. Olakšanjem se

**Ovjes je
kvalitetan, pa
nema straha da
će doći do kraja
hoda**



ila trajnost. I onda neka netko kaže da tvorci ovog motocikla nisu mislili na sve! Treba napomenuti da sve uštede na težini koje spominjemo ne donose puno, pa je tako novi model prema deklariranoj težini jednak prethodnom, ali zato moramo reći da razlike u vožnji postoje.

Na položaj se lako naviknuti

Sve navedene izmjene nekome će se učiniti beznačajnim, ali s obzirom na to da su učinjene na odgovarajućim elementima, donijele su željene rezultate. Kada smo prišli motociklu i skinuli ga sa stalka, osim vizualnih promjena nismo uočili drastične izmjene u odnosu na prethodni model. Svi koji nikada nisu vozili ili barem sjedili na terenskom motociklu prvo će ostati zapanjeni visinom sjedala nešto većom od jednog metra. Jasno je da sjedalo mora biti tako visoko, kako bi ovjes mogao imati dovoljan hod, a da agregat ne dođe preblizu podlozi, a ma koliko to bilo zapanjujuće na početku, vozač se na to lako navikne. Odlučni da provjerimo koliko su izmjene o kojima smo do sada govorili utjecale na vožnju, otvaramo gorivo i povlačimo ručicu hladnog čoka, nakon čega se spremamo na skakanje po poluzi nožnog pokretača. Moderna tehnologija čini svoje, pa automatski dekompresor te uskladeno paljenje i rasplinjač pomažu da već nakon nekoliko pokušaja agregat živne. Dok vješti vozači sa time neće imati problema, amateri bi se našli u problemima kada bi agregat bio težak za pokretanje poput prvih četvrtotaktnih uradaka ili dvotaktaša velike zapremeine. Kasnije smo imali priliku isprobati i toplo paljenje nakon jednog od manje uspješnih prizemljenja u blato, a ono što je kod nekih modela pravi križni put, kod testne Yamahe je prošlo bez trauma. Potrebno je s osjećajem na poluzi pokretača dovesti agregat u gornju mrvu točku, povući praktičnu polugu toplog čoka na ručici i žustro se ritnuti. Ako vam to ne podje za rukom, greška je u vama, jer doživjeli smo da u vještim rukama Yamaha pali na "prvi zub". Vratimo se mi vožnji i našim dojmovima. Nakon što smo ju pokrenuli i smjestili se za upravljačem, postali smo svjesni da je pod nama beskompromisni stroj. Uska silueta, mala težina te potpuni nedostatak instrumenata, a na upravljaču se pored poluga spojke i kočnice nalaze još jedino tipka za gašenje i polugica toplog čoka. Kada se agregat zagrijao, biramo prvi stupanj, pa se upućujemo iz boksa prema stazi. Nožni oslonci pružaju dobar oslonac, a zahvaljujući izraženim šiljcima nema niti naznake klizanja. Poluga spojke je zaista meksa nego kod dosadašnjeg modela, što je dobra vijest, jer koliko god mekana bila, na utrci tu spojku treba povlačiti približno 45 minuta, što i kod najspremnijih vozača počinje izazivati nelagodu. Prvi, lagani krug za zagrijavanje dao nam je naslutiti kako je sada YZ znatno precizniji motocikl kada je riječ o upravljanju, a počeli smo stjecati dojmove i o agregatu. U nižim okretajima jedno-

cilindraš se sada ponaša nešto mirnije i nije toliko "živčan", dok nakon približno trećine otvorenosti gasa pokazuje svoju živahnu stranu.

Trčnice u blatu

Kako smo počeli ubrzavati tempo, tako nam se Yamaha počela sve više svidati, a prije svega tu mislimo na zaista dobro uravnotežen ovjes te precizan prednji kraj. Prilikom dolaska do zavoja mogli smo lako izabrati "špuru" po kojoj želimo dalje i prednji kraj nam je ulijevao povjerenje kakvo svaki vozač želi od svog motocikla. Spuštanje u nagib na bankini dolazi posve prirodno, a ukoliko smo izabrali odgovarajući stupanj prijenosa, odlučno otvaranje gasa će lansirati motocikl iz zavoja i prema idućim izazovima staze. U terenskoj vožnji možda još više nego na cesti dolazi do izražaja odlučnost vozača da "polegne" motor i bez razmišljanja projuri zavojem, a upravo to omogućava precizni prednji kraj na Yamahi. Nevjerojatno malena izmjena duljine stražnjeg amortizera od 1,5 mm ima za posljedicu da je stražnji kraj nešto viši, što dodatno opterećuje prednji kraj i time osigura bolji kontakt prednjeg kotača s podlogom.

Svakom motociklu možemo naći manu, ali na nekim su one jako male, kakav je slučaj i s ovom Yamahom. Nije bez razloga poslužila kao osnova Stefanu Evertsu za osvajanje svjetskog prvenstva. No, ako ćemo baš sitničaviti prednji most mogao bi biti i širi kako bi čvrše primio amortizer. Tu sitnicu primjećujemo na doskocima pod kutem kad se prednja vilica može pomaknuti iz ležišta za milimetar, dovoljno da kotač više nije u centru. Osobito ako imate nesreću pa padnete na tvrdo. To se u boxu za čas odustpi i ponovno dategne, a na natjecanjima vozači nerijetko stavljuju šire mostove.

Naveli smo da je potrebno izabrati odgovarajući stupanj prijenosa, pa dok je mjenjačka kutija sa 4 stupnja lakše podnosiла lijene vozače, 5 stupnjeva zahtjeva nešto više truda. Oni koji su spremni koristiti sve raspoložive brzine uživat će u ovom motoru, ali oni koji vole proći cijelu stazu u jednom ili dva stupnja možda se razočaraju. Koliko god snažan, agregat će nevoljko povuci iz niskih okretaja u najvišem stupnju prijenosa, pogotovo ako se stražnji kotač nalazi na hvatljivoj podlozi. Ukoliko je riječ o lošoj podlozi pa kotač prokliže, agregat će lakše



Osim olakšanih cijevi prednje izokrenute vilice izmjenjeni su i trokuti upravljača. Umjesto komponenti od lijevanog aluminija ugrađeni su kovani, koji su krući i lakši



Iako je sada opremljen titanijskim dijelovima, ispušni sustav je morao i narasti kako bi zadovoljio standarde o razini buke, pa je težinom ostao blizak prethodnoj izvedbi. Naravno, kada punjenje izgori, moguće ga je lako "prepakirati"



Možda nitko ne primijeti, ali u Yamahi se trude oko detalja, pa možemo navesti da je preko 50 vijaka olakšano u odnosu na prethodni model

doći do područja veće snage, pa neće biti potrebe za biranjem nekog od nižih stupnjeva prijenosa. Vjerujemo da će pravim profesionalcima nedostajati malo snage na nižim okretajima ali na gornjim okretajima snage ima je dovoljno.

Odlična u skoku

U skoku se Yamaha ponaša odlično, a dobra centralizacija masa dolazi do izražaja kada skok korigiramo zabacivanjem, jer se na ovom motociklu svaki potez izvodi kontrolirano. Prilikom doskok-a progresivni ovjes dobro upija udarac, a motocikl je odmah upravljiv i lako ga je postaviti za sljedeći zavoj. Slično je i s prelaskom preko manjih neravnina, koje ovjes lako upija, a prednji kraj odlučno prati zadani putanje, neovisno o "plesanju" stražnjeg dijela motocikla. No jedan od dugogodišnjih problema sa Kayabinim prednjim



vilicama nije otklonjen, a taj je što brtva relativno brzo propusti ulje, pa ju je potrebno često i vrlo pažljivo čistiti, te mijenjati brtve češće nego inače. To je malo danak odličnoj kliznosti.

Kroz sve što smo sa motociklom radili od velike koristi nam je bilo sjedalo s presvlakom protiv klinanja, koja funkcioniра i nakon blatne kupke. Zajedno s odmjerjenim položajem vozača, gdje je upravljač idealno postavljen za vožnju u sjedećem i u stoećem položaju, nije bilo teško opustiti se i preputstiti zabavi.

Koñnice su se pokazale adekvatnim i predstavljaju dobro rješenje, a u blatnim uvjetima doista funkcioniраju bolje od klasičnih diskova okruglog oboda. Ali ipak bi moglo biti i malo živje, jer mislimo da konkurenti tu malo odskaču. Teško ih je usporediti s onima na Yamaha Stefana Everts-a koju smo imali priliku testirati u prošlom broju, no toj usporedbi niti nema mjesta, jer ovdje testiramo serijski motocikl. Mnogima možda nevažno, ali nama se svidjelo kao izmijenjeni ispušni sustav



ugodno prigušuje zvuk agregata, pa do vozača dolazi umjerena buka ugodnog tona. Ukupni dojam je izvrstan jer je ciklistika sada reaktivnija i preciznija, položaj vozača bolje postavljen, a agregat razvija vrlo primjenjivu snagu. YZ450F predstavlja kompletan paket koji sadrži uravnotežen okvir i ciklistiku koja nudi odličnu upravljivost, dok agregat iziskuje nešto više mijenjanja brzina, ali zato ga lako mogu koristiti rekreativci i profesionalci.

Pun pogodak

Pregršt zaista minimalnih izmjena u slučaju Yamahe YZ450F urođio je plodom, pa iako se radi o milimetarskim izmjenama i gramima uštede na težini, možemo ustvrditi da se trud isplatio. Prethodni model ovog motocikla predstavlja je dobru osnovu iz koje su natjecatelji stvarali pobjedničke motocikle, ali u osnovi je na njega bilo pritužbi. Položaj za upravljačem koji nije pogodovan visokim vozačima sada je prilagođen, a sada je doradena i ciklistika koja nije nudila preciznost pri skretanju i upravljanju. Radi se o motociklu koji sada već "iz sanduka" može udovoljiti prohtjevima velikog broja vozača, a rekreativni vozači ga neće uspijeti iskoristiti do kraja, niti ga dovesti u neugodnu situaciju kada govorimo o voznim mogućnostima. Motokros je specifična disciplina u kojoj amateri moraju biti na visokoj razini uvježbanosti kako bi mogli uživati, jer nedostatak snage i vještine lako dovodi do nepotrebnih pada i povreda, ali ovakav stroj lako će im pružiti motiv za trening. Možemo zaključiti da aktualna YZ450F postiže puni pogodak kada su u pitanju položaj vozača te preciznost upravljanja i skretanja, što su vjerojatno i najvažnije karakteristike. Pridodamo li tome odlično podešenu ciklistiku te dodatno doradeni agregat koji predstavlja referentnu točku u svijetu četverotaktnih terenskih motocikala, postaje jasno da je u pitanju vrhunski uradak. Rekreativci će cijeniti lakoću upotrebe ovog motocikla i pripitomljenu snagu koju razvija agregat. Profesionalci će uživati u preciznosti i mogućnostima ciklistike, a najviše će im odgovarati činjenica da - iako pripitomljen - moćni agregat i dalje ima štovanja vrijedne zube.

Cijena od 61.600 kn možda je jedina prepreka tome da nas znatno veći broj vikendima uživa na motokros stazama ili izvan njih, ali navedeni iznos određuje tržiste, pa on u potpunosti odgovara ovoj klasi motocikla. Mišljenja smo da je Yamaha uspjela stvoriti motokros model koji svojim kvalitetama odgovara vozačima na raznim razinama znanja i iskustva, a još važnije je da su poslušali glas potrošača i otklonili nedostatke prisutne na prethodnom modelu. S obzirom na vremenske prilike koje ove godine pogoduju terenskoj vožnji, nakon što okončamo ovaj test spremamo se posegnuti u ormari, izvući sada već čistu opremu i s užitkom je ponovo zablatiti u društvu Yamaha YZ450F. ■

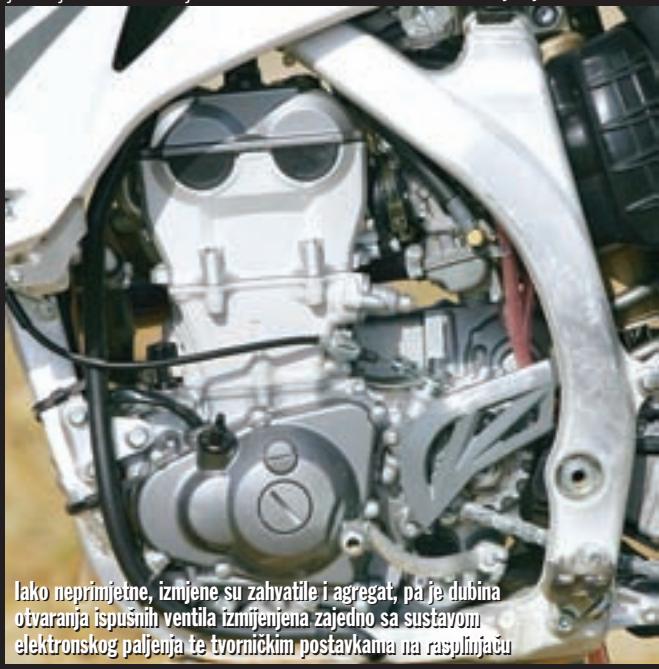
AGREGAT

Prvi medu jednakima

● Danas malo ljudi razmišlja o revoluciji koju je Yamaha stvorila prvim jednocilindričnim četverotaktnim agregatom namijenjenim motokros natjecanjima. Nakon porodajnih muka koje nisu rijetke u slučajevima nove tehnologije, četiri takta su postala standard na motokros stazama, a samo su još rijetki ostali vjerni mušiča-

vim dvotaktašima. Ako se pitate zašto prije nisu postojali slični agregati, odgovor je lak i glasi: Materijali i tehnologija! Da bi se jednocilindrični četverotaktni agregat vrtio u području oko 10.000 okretaja u minuti, razvijao odgovarajuću snagu, bio dovoljno lagam i - najvažnije - trajao dulje od čokolade u djećjem vrtiću,

potrebni su egzotični materijali i precizni proračuni. Tako Yamahin, kao i agregati drugih proizvođača, svojim precizno izrađenim iznutricama podsjeća na djelo majstora urara, a titanjski ventili koji skakuju u glavama ovakvih strojeva uz ostalu egzotiku opravdavaju cijenu. Od velike važnosti je i držanje vibracija pod kontrolom, pa tako proturotirajuća osovina za uravnoteženje igra važnu ulogu, jer osim što predstavlja zamašnjak aggregatu, omogućuje i ugradnju lakših dijelova koje štiti od pretjeranog trošenja od vibracija. U svakom slučaju, gledajući ova remek djela mehanike možemo samo reći: "Kamo sve to ide?", jer ovi jednocilindraši razvijaju i do 170 konjskih snaga po litri radnog obujma.



Iako neprimjetne, izmjene su zahvatile i agregat, pa je dubina otvaranja ispušnih ventila izmijenjena zajedno sa sustavom elektronskog paljenja te tvorničkim postavkama na raspinjalju



Učinjeno je pregršt izmjena, od kojih se većina odnosi na olakšavanje komponenti, ali deklarirana težina je ista kao prošle godine. Drugim riječima, olakšanja se mjere u gramima



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocijlindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95 x 63,4 mm
Obujam: 449 ccm
Odnos kompresije: 12,3:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 5 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Keihin FCR-MX39H/1
Pokretanje: nožnim pokretačem
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: aluminijski
Ovjes: Upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, hoda 300 mm; monoamortizer, hod 315 mm
Gume: prednja 80/100-21, stražnja 110/90-19
Kočnice: naprijed diska promjera 250 mm i kočione čeljusti sa 2 klipi, straga disk od 245 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.196, širina 825, visina sjedala 1.002, osovinski razmak 1.494, težina 99,8 kg,
Deklarirano: snaga - nije deklarirana, max. okr. moment - nije deklariran
Spremnik goriva: 7 l
+ težina, okretnost, brzina ulaska u zavoj, ciklistika, položaj tijela, doziranje kočnica, stražnji amortizer, sjedalo
- snaga na niskim okretajima, kočnice bi mogle biti i jače, uski prednji most, brtva prednje vilice