

Összehasonlító teszt:

- Aprilia ETV 1000 Caponord
- BMW R 1150 GS
- Honda XL 1000 V Varadero
- Triumph Tiger 955 i



Megpezsdült a nagy túraendurók piaca. A BMW felfrissítését követte a Triumph háromhengeresének megnövelése és az új Aprilia megjelenése. Ha ezek együtt barangolnak a közönségkedvenc Honda Varaderóval... Szöveg és kép: Paulovits Imre

BÜSZKE VÁNDOROK

Egy ideig alig foglalkoztak a gyártók az endurókkal. Aztán a Honda, a több mint egy évtizedet szolgált Africa Twinje mellé állított egy nagyobb testvért, a Varaderót. A BMW tavaly megnövelte az R 1100 GS lökettérfogatát és hatsebességes váltóval látta el, most pedig a Triumph a Tigerbe beültette a 955-os Daytona erőforrását a 885 cm³-es blokk helyett. Az Aprilia meg talált egy újabb felhasználási lehetőséget kéthengeres ezres erőforrásához. Ha egyszer hozzászoktunk az Aprilia szögletes formáihoz, rájövünk, hogy mindegyiknek megvan a funkciója. Például a törés a széria enduróknál újdonságnak számító alumínium hídvázbán segít abban, hogy a térd jobban simuljon a tankhoz, az idom két „füle” nemcsak az indexeknek ad helyet, hanem a szelet is primán eltereli a kezek fölött. Helyet foglalva az olasz paripán, nagyon kényelmes üléspozíciót találunk. A nyeregmagasság szenzációsan mély, 820 mm, és ez segíti a nagy gép biztonságos manőverezhetőségét. A térd jól simul a tankhoz, a közepesen magas és széles endurokormány jól kézre áll, és könnyen lehet vele irányítani az Apriliat. A BMW az első pillanattól fitogtatja méreteit. A széles ülés, a pilóta előtt feltornyosodó tank, de főleg az elől elhelyezett, nagyon széles kormány azonnal azt a benyomást kelti, hogy most egy nagyon nagy motoron ülünk. A Honda Varadero szintén igen méretes, főleg a széles tankja és bőséges oldalidomzata révén. A lényegesen keskenyebb kormánynak és már a pusztá ráüléstől lejjebb süppedő rugózásának köszönhetően mégis mérséklődik a nagy gép keltette félelem. A Triumph-nál először jó magasra kell emelni a lábunkat, hogy megmásszuk a tigris hátát, ott viszont nagyon kellemesen keskeny ülés-tankvonalat találunk. A kormány viszonylag keskeny, és ahogy megszoktuk az ülés magasságot, kezdődik az élvezet az angol háromhengeresen. Mint egy villanymotor, olyan simán húz végig az egész fordulatszám-tartományon a benzinbefecskendezéses triple,

és az a hang, ami közben a magasra húzott kipufogóból távozik, szinte függővé tesz. Az ember legszívesebben egész nap hajtaná fel s alá a gépet a középtartomány hangskáláján. De ami a tigris igazán vonzóvá teszi, az a futóműve. Kezes, feszes rugóstagjai biztosan visszajeleznek, tiszta öröm vele kanyarodni. Hamarosan minden félelem eltűnik, és nagyon merészen vágatunk végig a kanyargós utakon a ragadozó macska hátán. Az acélsodronyos fékcsövekkel nagyon határozott a fékek nyomáspontja, és jól adagolhatóan, keményen tudjuk visszafogni velük a lendületet. A Honda ehhez képest olyan, mint egy McDonald's zsemle a fekete kenyér után. Minden nagyon puha rajta. A rugózás olyannyira kényelemre hangolt, hogy főleg a hátsó rugóstag már egy személlyel hamar eléri a határait. Hogy a lágyság örömet is okozhat, arról viszont hamarosan meggyőző az erőforrás. Soha nem idegesíti vezetőjét kellemetlen rezgésekkel, nagyon finoman és rángatás nélkül követi a gázparancsokat, és már kevéssel az alapjárat fölött használható teljesítményt produkál. Az csak fokozza az élvezetet, hogy lágy teherváltási reakciók és egy nagyon puhán és pontosan kapcsolható váltómű társulnak hozzá.

A BMW kegyetlenül beveti lökettérfogat-többletét. Egyik ellenfele sem nyom alacsony és középső fordulaton akkora nyomatékot mint a bajor boxer. Könnyedén, rezgések nélkül akármelyik fordulatszámról robbanásszerűen lövi előre a gépet, amint megnyitjuk a befecskendező pillangószelepeit. Kit érdekel, hogy 83 lóerővel neki mértük az összehasonlító legcsekélyebb csúcsteljesítményét – ha alul akkora nyomatékot produkál, hogy evvel meglép mindenkitől? Csupán az csorbítja az élvezetet, hogy még mindig nem tudták megoldani a benzinbefecskendezéses boxer egyenletes járását, ha folyamatosan csak kissé tartjuk nyitva a pillangószelepet. Azt viszont hamar megszokjuk, hogy lényegesen hangosabban és nagyobb erővel működik a váltó mint a többiekénél. De a német precizitás mellett nem ártana ezeket a kis hiányokat is eltüntetni. Mert a futóműre nem lehet panasz. Vehemensen lehet a nagy bajor „állatot” a kanyarokba dobni, a Telelever elsőkerék-felfüggesztés és a hátsó rugóstag egyaránt finoman reagál, és tisztességes progressziója mellett a nagyobb ütésekhez is van tartaléka. Az új fejlesztésű fékek még az ABS nélküli teszt példányon is bizonyították, hogy mindig biztosan elbírnak a nagy túragép súlyával. Még akkor sem adták meg magukat, amikor két személlyel csörtettünk végig egy hosszabb szerpentinon, és pontosan adagolhatóan, hevesen lassították a mozgó tömeget.

Az Aprilia sem zavart ez alkalommal hamar felmelegedő fékekkel, ahogy ezt az előző teszt példánynál észleltük. Igaz, a kisebb Pegaso testvéren található acélsodronyos fékcsövek, a Caponordnak sem ártanának a határozottabb nyomáspont érdekében, de folyamatos használatnál így sem lehetett panasz a hatásra. Kisebb tempó mellett nagyon kezesen döntögethető az olasz díva egyik ívről a másikra, miközben rugóstagjai pontos visszajelzést adnak. Csak ahogy nő a tempó, úgy követel több és több erőt a kanyarváltás a Caponorddal. A Rotax V kettese a 3000 alatti fordulatokat nem igazán szereti. Rángat, csattog, és az ember gyorsan hozzá szokik, hogy inkább e fölött a tartomány fölött használja. Mert itt már teljesen kisimul és tele van temperamentummal. Ha hagyjuk vad paripáit zabolátlanul csörtetni, nagyon jó menetteljesítményekkel kápráztat el. Különböző is a gyors utazás híve az olasz telivér. Még ebben az igényes mezőnyben is neki van a legkényelmesebb utasülése, a szélvédelme meg példás. Szintén nagyon magas szintű a felszereltség hidraulikus rugóelőfeszítés-állítással, a legkomplettebb műszerfállal, kiváló fénynyel, 12 voltos konnektorral és leszedhető utasüléssel. Utóbbi esetben a magányos turista kiváló rakodófelületet talál, ugyanúgy mint a BMW-n. Csak sajnós a páros utazáshoz még nem kapható az Apriliahoz csomagrendszer. Itt a BMW sokéves előnnyel rendelkezik, mert a bőrönd és a dobozrendszer mellett még sok hasznos tartozékkal tud szolgálni. Ami az utas kényelmét illeti, a bajorok is gondoskodtak egy kényelmes ülésről és jó kapaszkodókról,

viszont az utas feje igencsak ki van téve csapkodó légörvényeknek. A vezető felsőtete is kap némi menetszelet, de soha nem érzi ezt kényelmetlennek. A Honda utasa is kiváló helyet talál, a Varadero menetstabilitása végsebességig kifogástalan, ugyanúgy mint a szélvédelme, mindössze a plexi mögötti vákuumhatás zavaró kissé. A Triumph bánik a legmostohábban az utassal, ami az ülés méretét és az utaslábtartók magasságát illeti. A Tigris is inkább a BMW-féle szellősebb utazást nyújtja, motorja viszont olyan takarékosra sikerült, hogy vele lehet a legtávolabbra jutni. Az angoloknak sem kell szégyenkezniük ami a tartozékkatalógust illeti. Összegzésben az Aprilia azonnal berobbant az endurók élmezőnyébe. Tökéletes a Caponord ergonómiája, jól kezelhető a futóműve, motorja meg igazi temperamentumzsák. Már csak finomítani kellene az alsó tartományon, és egy csomagrendszer is kínálni hozzá. A BMW boxere továbbra is az az óriási túraenduro, amiről sokan álmodnak. Motorja bivalyerős, futóműve hibátlan, és a felszereltség terén hagyományosan sok hasznosat tudnak kínálni a németek. Ami viszont a váltót és a befecskendezés elektronikáját illeti, van még finomítanivaló. A Honda bársonyos járásával, menetkényelmével és kezességével kényeztet, a sok kényelem viszont egyértelműen a futómű határozottságának rovására ment. A Triumph pedig megmutatta, hogy tudott még mit javítani a Tigeren. A nagyobb erőforrás felülmúlhatatlan hang- és menetélményt nyújt, a futóműve igazi ínyencség, mindössze a társas utazás terén fest úgy, hogy az angol úriemberek mégiscsak egoisták.



Lehengerlôk: ha négy ilyen masina együtt csörtet végig a mezôkôn, fû fûvön nem marad. Az aszfalt a kedvenc birodalmuk, de egy kis terepezés még egyiknek sem ártott meg

MŰSZAKI ADATOK

Aprilia ETV 1000 Caponord

Motor

Vízhűtésű, négyütemű kéthengeres V motor, hengershög 60 fok, két kiegyensúlyozótengely. Hengerenként két, lánchajtású, felül fekvő vezérműtengely és négy emelőtökével működtetett szelep. Száraz karteres olajozás, elektronikus benzinbefecskendezés 47 mm-es torokátmérővel, motormanagement, kettős hatású katalizátor, önindító.

Furat × löket 97 × 67,5 mm

Lökettérfogat 998 cm³

Sűrítési viszony 10,3:1

Névleges teljesítmény 98 LE (72 kW) 8300/min-nál

Max. forgatónyomaték 97 Nm (9,9 kpm) 6300/min-nál

Erőátvitel

Primer hajtás fogaskerekekkel, hidraulikus működtetésű, többtárcsás, olajfürdőes tengelykapcsoló, hatfokozatú váltómű, szekunder hajtás O-gyűrűs láncsal.

Futómű

Alumínium zárt szelvény hídváz. Elöl teleszkópvilla 50 mm-es belsőcső-átmérővel, hátul alumínium zárt szelvény lengővilla, himbarendszerrel szerelt központi rugóstag. Elöl 300 mm-es dupla tárcsafék, kétdugattyús féknyergekkel, hátul 270 mm-es tárcsafék kétdugattyús féknyereggel. Fűzött kerekek alumíniumráffal.

Rugóút elöl/hátul 175/185 mm

Abronsméret elöl/hátul 110/80 VR 19 / 150/70 VR 17

Méret és tömeg

Tengelytáv 1560 mm

Villaszög 62 fok

Utánfutás 129 mm

Ülésmagasság 820 mm

Teletankolt tömeg 254 kg

Tank/tartalék 25/5 l

Ár 2 659 000 Ft (Mille Motor Kft.)

APRILIA CAPONORD

Kevesen hinnék el, mit lehet még terepen is alakítani a nagy Aprilia jól kezelhető futóművével. Ez alkalommal nem lehetett panaszunk a fékekre, a szögletes idom nagyon jól végzi munkáját, a felszereltséghez pedig nagyon komplett műszerfal, hidraulikusan állítható rugóstag és egy konnektor is tartozik



BMW R 1150 GS

Motor

Lég/olajhűtésű, négyütemű kéthengeres boxermotor. Egy, láncajtású, magasan fekvő vezérműtengely, négy nyomórúddal, kétkarú himbával és emelőtökével működtetett szelep hengerenként. Nedves karteres olajozás, elektronikus benzinbefecskendezés 45 mm-es torokátmérővel, motormanagement, hármass hatású katalizátor, önindító.

Furat × löket 101 × 70,5 mm

Lökettérfogat 1130 cm³

Sűrítési viszony 10,3:1

Névleges teljesítmény 86 LE (63 kW) 6800/min-nál

Max. forgatónyomaték 98 Nm (10 kpm) 5300/min-nál

Erőátvitel

Primer hajtás fogaskerekekkel, hidraulikus működtetésű, egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, hatfokozatú váltómű, szekunder hajtás kardántengellyel.

Futómű

Teherviselő motor-váltómű egység, csavarozott segédváz. Elöl hosszanti háromszögtartóra szerelt teleszkópvilla (Telelever) 35 mm-es belsőcsőátmérővel, hátul egykarú lengővilla, egy rugóstag. Elöl 305 mm-es dupla tárcsafék, négydugattyús féknyergekkel, hátul 276 mm-es tárcsafék kétdugattyús féknyereggel. Fűzött kerekek alumíniumráffal.

Rugóút elöl/hátul 175/185 mm

Abroncméret elöl/hátul 110/80 R 19 / 150/70 R 17

Méret és tömeg

Tengelytáv 1509 mm

Villaszög 64 fok

Utánfutás 115 mm

Ülésmagasság 850 mm

Teletankolt tömeg 263 kg

Tank 22 l

Ár 3 124 000 Ft (Wallis Motor Kft.)



BMW R 1150 GS
Óriási a nagy GS, és nem csak a méretei miatt. A futómű nagyon jól érzi magát a kanyargós aszfaltutakon, de a sóderes tereptől sem riad vissza. A tipikus GS csőr a dulpa fényszóróval sokkal tetszetősebb lett, a fékeket egyszerűen nem lehet túlterhelni. A befecskendezéses boxer nagyon erős, de kis gázon kicsit rángat



Honda XL 1000 V Varadero

Motor

Vízhűtésű, négyütemű kéthengeres V motor, hengershög 90 fok. Hengerenként két, lánchajtású, felül fekvő vezérműtengely és négy emelőtökével működtetett szelep. Nedves karteres olajozás, két állandó nyomású Keihinkarburátor 42 mm-es torokátmérővel, megszakító nélküli, tranzistoros gyújtás, szekunder légrendszer, önindító. Furat × löket 98 × 66 mm

Lökettérfogat 996 cm³

Sűrítési viszony 10,0:1

Névleges teljesítmény 94 LE (69 kW) 8000/min-nál

Max. forgatónyomaték 99 Nm (10,1 kpm) 6000/min-nál

Erőátvitel

Primer hajtás fogaskerekekkel, mechanikus működtetésű, többtárcsás, olajfürdős tengelykapcsoló, ötfokozatú váltómű, szekunder hajtás O-gyűrűs láncsal.

Futómű

Acél zárt szelvény hídváz. Elöl teleszkópvilla 43 mm-es belsőcső-átmérővel, hátul alumínium zárt szelvény lengővilla, himbarendszerrel szerelt központi rugóstag. Elöl 296 mm-es dupla tárcsafék, háromdugattyús féknyergekkel, hátul 276 mm-es tárcsafék háromdugattyús féknyereggel, Honda CBS. Alumíniumöntvény kerekek.

Rugóút elöl/hátul 175/155 mm

Abroncsméret elöl/hátul 110/80 R 19 / 150/70 R 17

Méret és tömeg

Tengelytáv 1560 mm

Villaszög 62,5 fok

Utánfutás 110 mm

Ülésmagasság 840 mm

Teletankolt tömeg 256 kg

Tank/tartalék 25/4 l

Ár 2 680 000 Ft (Honda Hungary)

HONDA VARADERO

Olyan kényelmes a nagy Honda, akár egy fotel. Erőforrása bársonyos járásával kényeztet, az idom jó szélvédelmet nyújt, egyedül az üveg mögötti vákuumképződés lehetne csekélyebb. Ereje van a Varaderónak elég, a terepre viszont túl puha a futóműve, öntött kerekeivel jelzi is, hogy nem oda tervezték



Triumph Tiger 955 i

Motor

Vízhűtésű, négyütemű háromhengeres soros motor, egy kiegyensúlyozótengely. Két, láncajtású, felül fekvő vezérműtengely, négy emelőtökével működtetett szelep hengerenként. Nedves karteres olajozás, elektronikus benzinbefecskendezés 41 mm-es torokátmérővel, motormanagement, hármass hatású katalizátor, önindító.

Furat × löket 79 × 65 mm

Lökettérfogat 956 cm³

Sűrítési viszony 11,2:1

Névleges teljesítmény 98 LE (72 kW) 8300/min-nál

Max. forgatónyomaték 95 Nm (9,7 kpm) 6200/min-nál

Erőátvitel

Primer hajtás fogaskerekekkel, mechanikus működtetésű, többtárcsás, olajfürdős tengelykapcsoló, hatfokozatú váltómű, szekunder hajtás Xgyűrűs láncsal.

Futómű

Acél zárt szelvény hídváz. Elöl teleszkópvilla 43 mm-es belsőcső-átmérővel, hátul alumínium zárt szelvény lengővilla, központi rugóstag. Elöl 310 mm-es dupla tárcsafék, kétdugattyús féknyergekkel, hátul 285 mm-es tárcsafék kétdugattyús féknyereggel. Fűzött kerekek alumíniumráffal.

Rugóút elöl/hátul 230/200 mm

Abronsméret elöl/hátul 110/80 V 19 / 150/70 V 17

Méret és tömeg

Tengelytáv 1550 mm

Villaszög 62 fok

Utánfutás 92 mm

Ülésmagasság 850 mm

Teletankolt tömeg 256 kg

Tank/tartalék 24/3 l

Ár 2 799 000 Ft (Frontosa Motors Kft.)

TRIUMPH TIGER 955 I

Igazi karakterszínész az angol gép, ezt már csíkos és szemöldökös fényezése is mutatja. A háromhengeres felülmúlhatlan hang- és menetérzést nyújt, a futóműve aszfaltbajnokká teszi. A műszerfal és a részletek finom angol ízlésre utalnak



Mérési eredmények		Aerilla Cappuccino	BMW R 1150 GS	Honda Vareadero	Triumph Tiger 955 I	Teljesítméymérés
Végsebesség	km/h	214	196	203	204	
Gyorsulás						
0-100 km/h	s	3,8	3,9	3,8	3,8	
0-140 km/h	s	7,1	7,7	7,1	6,4	
0-180 km/h	s	14,1	16,1	14,6	11,9	
Nyomatékrugalasság						
60-100 km/h		6,8	5,8	5,1	4,8	
100-140 km/h		5,1	6,9	5,2	4,8	
140-180 km/h		7,7	11,2	7,8	7,0	
Tesztfogyasztás	l/100 km	6,5	6,1	7,3	5,3	
Benzintartály		96-ös	95-ös	91-es	95-ös	