

VILÁGÓD MENTEM,

DE VÉGÜL HAZDÉZTEM!

3. rész
Karantén
kiadás



IDE MÉG MEGÍRJUK
A BEVEZETŐT!
TARTÓ KALANDJAIT
AZ ELŐZŐ RÉSZBEN
UKRAJNAVAL FE-
JEZTÜK TELJESEN
MÁS JELLEGŰ
ORSZÁGOK
KÖVETKEZNIK.
JOGOS TEHÁT AZ
AKTUALIS RÉSZ
„NOMADKIDÓDÁS
NYUGAT-
EURÓPÁBAN”
ALCÍME.



Szöveg és kép
VASAS GERGŐ



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...

TÚRA



GY RÖVID JANUÁRI SZÜNET UTÁN REPÜLŐVEL VISSZATÉRTEM FRANCIAORSZÁGBA, EGÉSZEN KONKRÉTAN TOULOUSE-BA, hogy felvegyem a motoromat, amelyet egy Aurel nevű motoros világgjárónál hagytam. Az illető garázsában pár apróságot kijavítottam, például kicseréltem néhány égőt, illetve szoftvert frissítettem az egyre több fur-

csaságot produkáló navigáció szoftverét. Miután elkészültem, nem volt más hátra, mint előre: irány a Pireneusok! Hiába, akármennyire is Dél-Európában van, ez mégiscsak egy magashegység: helyenként több méter magas hófalak között robogtam. Első fontosabb úti célom, Andorra viszont igazán kellemesnek mondható időjárással fogadott: ott tartózkodásom alatt előfordult, hogy a miniállam fővárosában, Andorra la Vellában nap közben 17 fokig is felkészott a hőmérséklet, de a hegyekben sem volt 3-5 foknál hidegebb. Persze, Andorrába is úgy érkeztem meg, hogy már volt hová mennem: még korábban beköszöntem egy helyi motoros közösségi csoportba, amelynek következményeképp felkarolt egy andorrai világgjáró motoros. Az illető akkor tért vissza éppen afrikai útjáról, ami külön jól jött, hiszen hamarosan én is oda készülök. Annyira boldog volt, hogy váratlanul egy másik motoros overlanderrel hozta össze a sors, hogy három napig ott fogott maguknál. Még szabadságot is kivett azért, hogy körbevezethessen Andorrán. Az utolsó nap nekiálltam egy nagyobb motorszerviznek, kihasználva annak lehetőségét, hogy profi eszközöket használhatok. Persze, csak kopó alkatrészeket – például fékbetétet, féktárcsát, légszűrőt – kellett cserélnem és persze friss olajat is kapott a motor. Más kérdés, hogy a folyamatos igénybevétel miatt ezeket a – normál esetben évente esedékes – rutinműve-

leteket nekem olykor havonta kell elvégeznem.

NDORRÁRÓL TUDNI KELL, HOGY VÁMENTES ÖVEZET, ÍGY MINDEN JOVAL OLCSÓBB, MINT A SZOMSZÉDOS FRANCIAORSZÁGBAN ÉS SPANYOLORSZÁGBAN. A franciák és a spanyolok közül sokan éppen ezért idejárnak alkoholt és cigarettát venni. Természetesen a benzint is jóval kedvezőbb áron (literje nagyjából egy euróba kerül) mérik, akárcsak a motorolajat. Aki netán új motorosruhát kíván beszerezni és úgysis az Ibériai-félsziget felé vette volna az irányt, érdemes útba ejtenie Andorrát, hiszen úgy 30-40 százalékot spórolhat. Jómagam alig bírtam ellenállni a csábításnak, de végül takarékosági okokból lemondtam a vásárlásról. A miniállam – amely lakosságának csak kb. fele andorrai, a többi külföldi – természetesen nemcsak a fentiek miatt érdekes, hiszen egy látnivalókkal tele kincsláda. Andorrából a Pireneusok vonalát követve motoroztam le spanyol földre, egészen pontosan La Rioja tartományba, ahol – régi ígéretemet teljesítve – meglátogattam azt a spanyol motorost, akivel még Bulgáriában barátkoztam össze. Neki hála rengeteg, eleddig nem ismert, ám nagyon hasznos információhoz jutottam Spanyolországgal kapcsolatban.

ÁT IGEN, SPANYOLORSZÁG... ÉSZAKON, A VIZCAYAI-ÖBÖL KÖRNYÉKÉN ÉS AZ ATLANTI-ÓCEÁN PARTVIDÉKÉN rengeteg érdekes, már-már szurreálisba hajló hely van – nem véletlen, hogy erre felé forgatták a trónok harca számtalan jelenetét. Más tekintetben is nagyon király hely az ország, hiszen az utak mellett sűrűn sorakoznak olyan bárók, ahol enni-inni lehet – ráadásul baráti áron, hiszen egy szendvicsféle plusz egy üdítő általában nem kerül többé 3 eurónál. Északon amúgy jellemző, hogy ha bemész egy itala vagy egy kávéra valahová, akkor grátisz falatkákkal és édességekkel kínálnak, pusztán kedves gesztusként. Hihetetlen. Mint ahogy az a szeretet is, amellyel a motorosokat körbeveszik. Santanderben előfordult például, hogy az egyik helyijáratú busz sofőre a forgalom közepén vidáman dudálgatott és integetett nekem, hogy milyen király motorom van. Amit viszont fontos megjegyezni: Spanyolország északi, északnyugati része nem mediterrán éghajlatú, így ott télen hideg van és általában nyáron sincs az a rekkenő hőség. Talán ez is az oka annak, hogy távolról nincs itt annyi turista, mint mondjuk Olaszországban. Csodás helyszínből viszont bőven akad – hogy mást ne említek, ott az érintetlen természeti környezetben, 2650 méteres tengerszint feletti magasságig emelkedő Picos de



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...

RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...



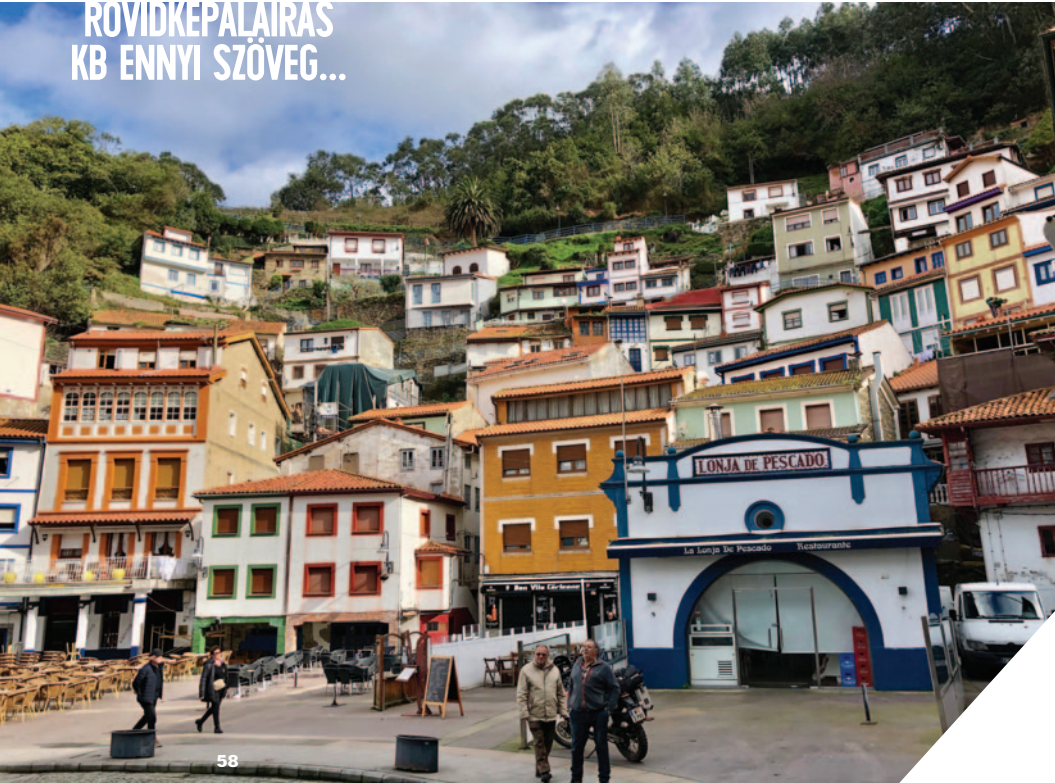
TÚRA

–Európa hegység a bizarr formájú, 2519 méteres Naranjo de Bulnes csúccsal. Fantasztikus, abszolút bakancslistás hely! Egyébként Észak-Spanyolországban halad keresztül a Santiago de Compostelába, majd onnan Finis-terrébe vezető El Camino útvonala is. A mesés tájakon átnyargalva értem el a nyugati partot, A Coruña városát. Galíciai vendéglátóm kapásból felajánlotta, hogy a földszinten lévő művészeti galériájába állítsam be a motort, mivel garázsra nincs. Nos, a motorom még soha nem aludt ilyen előkelő helyen (tölem csak a zord erdőket és az útszéli pihenőket kapja szegény szállásul). A néhány napos galíciai vendégeskedés után már mentem is következő ország felé.

**PORTUGÁLIA: A LEGNYUGATABBRA FEK-
VŐ KELET-EURÓPAI ORSZÁG.** Én a látottak tapasztaltak alapján legalábbis ezt mondanám – és abszolút pozitív értelemben. Ez nem a klasszikus értelemben vett „fejlett Nyugat”. Bár kártyával nem minden étterem-ben-kajládában lehet fizetni, az árak relatíve kedvezők. A fő fogásokat a hal és a marha – azon belül is a marhasteak – jelenti. Máshol az ilyesminek alaposan megkérlik az árát, itt viszont sokszor a legolcsóbb választható opció. Portugáliában szokás, hogy nagyjából mindenfajta húsról ütnék egy tojást. Végre egy ország Európába nyugati felén, ahol kiadós és finom étkeket lehet fogyasztani anélkül, hogy ezért mélyen a zsebbe kelljen nyúlni. Az észak és dél Portugáliában is markánsan különbözik egymástól. A zöld, csapadékosabb északon tömörülnek a magas hegyek, az erdők, a csodás természeti látványosságok. Az

nikus N2-es út is, amelyen 738 kilométert megtéve a déli Faro városáig jutunk. Ez Európa egyik leghosszabb egybefüggő útja, amelyet a „portugál Route 66”-ként is emlegetnek.

PE ELJUTOTTAM VOLNA PORTUGÁLIA DÉLI RÉSZÉRE, AMIKOR IS – TÚRÁM ALATT ELSŐ ÍZBEN – MENET KÖZBEN DEFEKTET KAPTAM. Először csak furcsa volt, hogy kezd elnehezedni, majd rendellenesen megrázná a kormány. Eltoltam hát a motort a pár száz méternyire lévő benzinkútra. Külsérelmi nyomot nem láttam, ám miután felpumpálás után újra leengedett a gumí, világossá vált, hogy a belső sérült meg. Szerencsére aznap reggel, még indulás előtt beírtam egy portugál KTM Adventure Facebook-csoportba, adnának-e pár infót azzal kapcsolatban, hogy hová érdemes 50 000 kilométeres szervizre vinnem a motoromat. Bár eddig mindig saját kezűleg végeztem el a szervizt, gondoltam, mielőtt átérek Afrikába, inkább profikra bízom a műveletet – és egy alaposabb átvizsgálást se bántam volna. Meg aztán a gumik is csereéretté váltak, függetlenül a defektől. Egy 1290 Adventure-tulaj lépett velem kapcsolatba, megírva a telefonszámát. Nos, őt hívtam fel a kútról azzal, hogy itt ragadtam Lisszabon mellett, nincs-e valami ötlete. Habozás nélkül rávágta, hogy felakasztja az autóra az utánfutót és már indul is értem, a többit majd megbeszéljük. Csak jelzem: soha életünkben nem találkoztunk, csak alig pár sort váltottunk egymással... Találtunk is Lisszabon környékén egy KTM márkaszervizt, akik előrevették a motoromat, hogy két-



RÖVIDKÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...

A VÍRUS ÁRNYÉKÁBAN



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...

KIKAPCSOLÓDÁS FELSŐFOKON.



AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

A Honda Africa Twin Adventure Sports túramotorral maga mögött hagyhatja a hétköznapiakat. A 24,8 l-es üzemanyagtartály és az 1084 cm³-es erőforrás könnyed motorozást és nagy hatótávot garantál, akár csak az opciós, elektronikus **SHOWA EERA™** futómű, melynek működése az útviszonyokhoz igazodik. Önt hivatott segíteni a színes érintőképernyő és az **Apple CarPlay®** is, akár csak a **nappali menetfénnel**

kiegészített, **LED kanyarfényszóró**. A felszereltséget állítható **plexivel**, **fűthető markolattal**, **sebességrögzítővel** és **12 voltos aljzattal** tettük teljessé. www.honda.hu



ROVIDKÉPALÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...
ROVIDKÉPALÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...



három napon múlva újra el tudjak indulni. Erre az időre egy másik KTM-es fogadott be lisszaboni otthonába. Szóval, ezek után nyugodtan mondhatom, hogy ezek a portugál motorosok valósággal a tenyerükön hordoztak, amit utólag is nagyon köszönök nekik. Emberségből jeles!

UTÁN A GÉP MENETKÉSSZÉ VÁLT, AZ EURÓPAI KONTINENS LEGNYUGATIBB PONTJA, CABO DA ROCA FELÉ VETTEM IRÁNYT.

Sajnos az Örm nem tartott sokáig, mert másnap, a híres lisszaboni időjárás kudarca után újra rázkódni kezdett a kormány. Először az oldalszélre gyanakodtam, de sajnos más volt a gond: megint defektes lett az első gumi. Az új, Vasárnap lévén a szervizre sem számíthattam. Felhívtam hát vendéglátó barátomat, aki azonnal riadóztatta főnökét. Az illető talált is egy zárt helyet az aktuális pozíciómtól pár száz méternyire, ahová reggelig betehettem a motort. Másnap aztán kiderült, hogy a gumibelső a szelep mentén lévő forrasztásnál gyári hibás volt, pechemre. Természetesen garanciában cserélték.

Hogy teszteljem az új gumikat, aznap endurós terepre indultam tovább. Mivel napok óta csak esett, jókora sár volt mindenütt. Már rám sötétedett, de még mindig nem találtam sátorozásra ideális helyet. Végül legurultam egy tó mellé abban a reményben, hogy lelek egy kis védett zugot. Út közben át kellett kelnem egy vízfolyáson, amely bizony mélyebbnek bizonyult a kelleténél. A víz egészen a kipufogóig ért és a csizmám se örömeiben könnyezett. Egy szó, mint száz: beragadtam. Főtt a fejem, hogy most hogyan jövök ki ebből a slamasztikából. Errefelé biztosan nem jár senki este tízkor, de valószínűleg nappal se nagyon. Nagy nehezen aztán mégis kiverekedünk magunkat a dagonyából, aminek az volt az ára, hogy minden felszerelésem csupa sár és víz lett. Ennek megfelelően az aznapi vadkempingezés tényleg eléggé vadra sikerült, de hát ez az igazi kaland, nem?

PORTUGÁLIA UTÁN SPANYOLORSZÁG DÉLI RÉSZÉRE, A SOKAK ÁLTAL MAGASZTALT ANDALÚZIA KÖVETKEZETT.

Itt már vártak már egy konkrét címre rendeltem egy könnyebb és praktikusabb, táskászerű megoldást az aludoboz-szettek helyére, gondolván, hogy azok jó szolgálatot tesznek majd az afrikai homokdűnéken és úttalan-utakon. A merev dobozsettek nehéz terepen amúgy is balesetveszélyesebbek, mert előfordulhat például, hogy az ember lába közéjük szorul egy esetleges bukás alkalmával. Meg amúgy is a minimál utazás megszállott híve vagyok. Más kérdés, hogy a kisebb tárolóalkalmatosságok miatt így kiesett 35 liter hasznos úrtartalom – ami nagyon sok, hiszen a motorosnak néha 1-2 liter extra cucc elhelyezése is alaposan feladja a lelkét. Én szerencsére szeretem a kihívásokat, így megbirkóztam a megy-marad dilemmával. Ebben persze hasznos segítséget nyújtott Alberto, egy spanyol KTM Adventure-tulaj is. Cadiz után Malaga, Ronda, majd Tarifa következett. Utóbbi helyen futottam bele a Driving Experience oktatócsapatába, akik magyar motorosoknak szerveznek andalúziai túrákat. Náluk egy

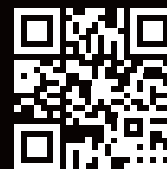
Continental
The Future in Motion



Nyári abroncs? Velünk gyerekjáték!

**Biztonság most értékes
LEGO® ajándékokkal**

Vásároljon **2020. március 02. – június 30.** között egy garnitúra (4 db) nyári személygépjármű-abroncsot a **Continental-csoport márkáiból** kiemelt kereskedőink egyikénél, szereltesse fel, és értékes **LEGO® ajándékban** részesül, valamint fődíjként egy **franciaországi élményvezetést** nyerhet.*



Együttműködő partnereink:

**REGIO
JÁTÉK**



További részletek:
www.continentalgondoskodas.hu

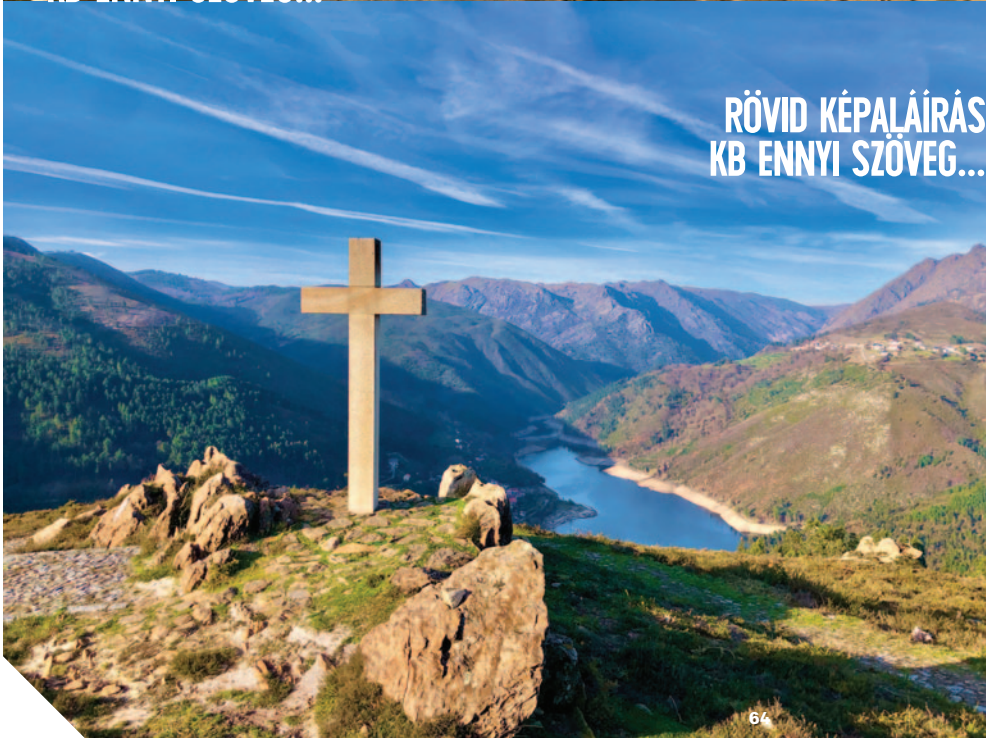
*Ajánlatunk az akciós készlet erejéig érvényes. A feltüntetett képek csak illusztrációk. A LEGO és a LEGO logó a LEGO Group védjegyei. © 2020 The LEGO Group. Minden jog fenntartva.



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...



RÖVID KÉPALÁÍRÁS
KB ENNYI SZÖVEG...

estét töltöttem csak el, mivel másnap már indultak is haza a magyar bémotorokkal felpakolva.

IBRALTÁR MÁSMILYEN VOLT, MINT AMILYENNEK VÁRTAM. Az első furcsaság mindezt a határátlépéskor fogatott, ugyanis a városállamba bevezető út keresztezi a repülőtér leszállópályáját – és természetesen az ottani KRESZ szerint a légi járművek élveznek elsőbbséget. Azt a problémát pedig, hogy a pálya hosszabb, mint amilyen széles Gibraltár, úgy hidalták át, hogy a kritikus részt ráépítették a tengerre. Ez már önmagában sem teszi egyszerűvé a pilóták dolgát, de még ott a híres szikla is, amely komoly légörvényeket képes gerjeszteni. Nyilván nem véletlen tehát, hogy a gibraltárit a világ három legveszélyesebb repülőtere között tartják számon. A reptér egyébként a brit légierő tulajdona. Maga Gibraltár brit koronagyarmat, a Brit Fegyveres Erők és a Brit Királyi Haditengerészet kiemelkedő jelentőségű támaszpontja. Éppen a hadászati fontossága miatt a spanyolok is igényt tartanak Gibraltárra. Motoros látogatóként viszont nem annyira érdekes hely ez. Óriási a tömeg és a forgalom, parkolni pedig még motorral is igen nehézkes. Ráadásul az év nagy részében meleg is van, olyannyira, hogy motoros csizmában bejárni a látnivalókat nem valami nagy élvezet – igaz, a helyi érdekességek végigjárása bőven belefér egy napba. Jómagam mindenesetre pár óra alatt meguntam Gibraltárt és inkább elmentem motorozni az andalúziai hegyekbe.

MIKKOR ROBBANT BE A KORONAVÍRUS-JÁRVÁNY ÉS VELE EGYÜTT JÖTTEK A KORLÁTOZÁSOK IS. Pár napos hotelezés után meghívtak új kvartély után, mivel a szálláshelyemre be kellett zárni. Még kora hajnalban átiszkoltam a Gibraltár melletti La Lineába, ahol kénytelem voltam letölteni a kötelező kéthetes karantént. A helyzet pedig közben is csak rosszabbodott. Kezdtett tudatosulni bennem, hogy Afrika felfedezésének egy jó időre lóttek és sajnos általában is bizonytalan időre meg kell szakítsam a kalandozásaimat. A karantén vége felé lázas telefonálgatásba kezdtem a hazautam során érintendő országok konzulátusaival és nekiálltam megszervezni a dolgokat – figyelembe véve azt, hogy Európában minden zárva, kezdve a szálláshelyektől egészen a szervizekig. Kizárólag magamra utalva kerek tíz napomba került, mire Franciaországon és Németországon, didergős vadkempingezések közepette, 3500 kilométert megtéve hazaérkeztem, ahol megint mehettem karanténba. A hazaút viszontagságairól és tapasztalatairól a **GeriOnTour YouTube-csatornán** napi bontásban nézhető meg izgalmas bejelentkezés. Vigyázatok magatokra, találkozunk hamarosan az utakon!

ÚTRAVALÓ: KTM EXTRA

NÉHÁNY ÉRDEKES ADAT A MOTORRÓL, ILLETVE ARRÓL, HOGY AZ ELMÚLT EGY ÉV ÉS KÖZEL 50 000 KILOMÉTER ALATT MIKÉNT ALAKULT A KIS EGYHENGES KTM SZERVIZIGÉNYE.

KARBANTARTÁS

Az időszakos karbantartási műveleteket rendre saját magam végeztem el, ezért a munkadíjakat sikerült nagyon alacsonyan tartani, hiszen csak gumicsereknél, illetve speciális esetekben kellett szakembert vagy szakszervízt bevonni. Ha jól megnézzük a kimutatást, látható, hogy szinte csak a kopó alkatrészeket – vagyis az olajat, az olaj- és a légszűrőt, a fékbetéteket, a féktárcsákat, a lánckereket és a gumikat – cseréltem időről időre.

MEGHIBÁSODÁSOK, ÉSZREVÉTELEK

Motor: semmilyen probléma nem volt még vele. **Kuplung, váltó:** a hidraulikus kuplung az első pillanattól vajpuhán, kifogástalanul teszi a dolgát és a sebességváltó is tökéletes. **Oldalsztender-érzékelő:** egyetlen meghibásodott alkatrész helyett kellett újat vennem: ez nem volt más, mint az oldalsztenderen lévő érzékelő, amely biztonsági megfontolásból azt hivatott megakadályozni, hogy a motoros leengedett sztenderrel elinduljon. **Fékek:** a hátsó fékbatét az én motoromon kétszer olyan gyorsan kopik, mint az első. Az első féket viszont kicsit gyengének érzem. Már többször cseréltem benne fékolajat, ennek ellenére valami miatt nincs a helyén a nyomáspont. **Fényforrások:** általánosságban az jellemző ezekre az egyhengeres gépekre, hogy az égők elég rövid életűek a rezonancia miatt. Ezek szerint én szerencsés vagyok, mert az irányjelzőkben és a féklámpában még mindig a gyári izzók vannak és csak egyszer kellett cserélnem a tompított fény égőjét, illetve egy alkalommal egy kis helyzetjelző adta meg magát – és ennyi.

Műszerfal: kevésbé voltam szerencsés a műszerfalammal, amely a sebességet egy LCD panelon jeleníti meg. Nos, a panel kábé 20 000 kilométeres futásteljesítmény után úgy elhalványult, hogy alig lehet látni rajta valamit. Mivel házi módszerekkel nem sikerült orvosolni a problémát, így marad a komplett óracsera – majd egyszer. Végső soron az utóbbi több mint 35 000 kilométert sebesség-visszajelzés hiányában tettem meg, amihez hozzá is szoktam. Megtanultam érzésre menni és különben sem nagyon száguldozom. Mindig az adott környezet veszélyességi szintjéhez igazítom a tempót. Precízebb visszajelzésekhez ott van a fordulatszámérő és a navigáció sebességjelző funkciója.

Üzemanyag-ellátási rendszer: Egy érdekes jelenség már a motor új kora óta folyamatosan kísér: a motor első indítózásra nem mindig rőf-

fen be. Előbb-utóbb sikerül életre keltetni a gépet, így nem aggódom, viszont teljesen rapszodikusán változik, hogy hányadik próbálkozásra jön össze a dolog. Ahová eddig vittem a motort, ott sem tudták biztosan, mi mindennek az oka. Megfigyeléseim szerint hidegben nagyobb eséllyel indul be elsőre motor, mint melegben, de talán a benzin minősége sem mellesleges. Spanyolországból hazafelé jövet öntöttem a benzinhoz injektortisztítót és azóta egészen jó a helyzet. Az előző, 2013-as évjáratú 690-esemnél nem tapasztaltam a fent ismertetett problémát.

Gumik: A gumik vissza-visszatérő szereplői a történetemnek – nem véletlenül, hiszen egész évben úton vagyok. Én nem tehetem meg, hogy vásárlás előtt hosszan bújjam a teszteket és az internetes fórumokat: úgy vagyok vele, hogy csak adjanak valami terepen és aszfalton egyaránt használható, megfelelő méretű gumit, lehetőleg raktárról vagy maximum egy napon belüli szállítással, hogy ne kelljen valahol hosszabb ideig vesztegelnem. A gumik, amelyeket használtam:

Metzeler Enduro Sahara 3

Gyári abroncs ezen a motortípuson. Tulajdonosságait tekintve minden területen közepes mékről van szó, amely esős időben, hátulra szerelve extrém módon hajlamos a csúszásra. Sajnos, engem is párszor veszélyes helyzetbe sodort ezzel. Futásteljesítmény: 13 000 kilométer (elől + hátul), 2. alkalommal 12 000 kilométer (hátul)

Heidenau K60

Újan nagyon labilis volt vele a motor, de miután bekopott, rendeződött a helyzet. Nagyon megbízhatóan viselkedett úgy tartósan hideg, mint csapadékos időjárási körülmények között. Annak köszönhetően, hogy a gumi oldalfala merevített, nem estem el első defekttel sem, ráadásul a motort a felni sérülése nélkül tudtam eltolni a következő benzinkútig. A kopásállóság verhetetlen! Futásteljesítmény: 8000 kilométer (hátul) / 31 000 kilométer (elől)

Mitas E07+ dakar

Az alapverzióról ódákat zengenek. Nekem most egy speciális változat jutott, amelyen a „+” jelölés a nagy blokkos mintázatot, a „Dakar” jelzés pedig az erősített, kemény keverékes gumikat takarja. Vegyesek az érzelmeim: az elején, míg be nem kopott, komoly extra vibrációkat okozott, továbbá az anyag keménységéből adódóan a gumi poros vagy vizes útfelületen csúszik. Terepen viszont ez az eddigi legjobb mintázatom, hiszen komoly sárból is kikapartam már vele és homokon is tökéletesen viselkedik. A gumi robusztusságát jelzi az is, hogy defektes, nulla légnyomású belsővel az első kerékben még simán el tudtam motorozni anélkül, hogy abroncs teljesen lelapulna. Futásteljesítmény: 6000 kilométer – eddig, mert még használatban van.

KTM 690 ENDURO R – A MOTORRÓL ÁLTALÁBAN

Összességében azt kell mondom, ha újrakezdhetném az utamat, akkor is ezt a gépet választanám. Egy alapvetően egyszerű, nagyon gazdaságos modelltől van szó, amelynek az ön súlya extrák nélkül 138 kilogramm. A 65 lóerős motor 100 kilométeren átlagosan 4,5 litert fogyaszt. Kedvező a 7500 kilométeres szervizintervallum is, főleg a kisebb gépekkel összehasonlítva, amelyek ennél sokkal sűrűbben igényelnek karbantartást. A nagyobb gépek ugyan komfortosabb menettulajdonságokkal rendelkeznek, viszont sokkal bonyolultabbak, aminek folytán a hibalehetőségek száma is jóval nagyobb. Fenntartási költségeik is számottevően magasabbak. A pénztárca szempontjából nem mindegy ugyanis, hogy 140-es, avagy 180-as hátsó gumit kell-e vásárolni, mint ahogy az sem, hogy egy vagy négy gyújtógyertyát szükséges-e cserélni. Tömeg is kritikus tényező: ha ezzel a motorral elakadok valahol, még egyedül is kiráncigálom a csapdából. Utam során többször is igencsak vakarhattam volna a fejemet, ha egy 200+ kilós (plusz a csomagok) nagy-enduróval indulok el. Ha netán törne valami, nagyjából 200 euróból kijön egy komplett gyári idomszett, hiszen a burkolatok olcsó műanyagból készülnek. Hosszúságából és magas építéséből adódóan a modell ideális választás kalandtúrázáshoz azok számára, akik az aszfaltról letérve sem akarnak kompromisszumokat kötni. Egy személy a felszereléseit is kényelmesen el tudja helyezni rajta. Nem ajánlom viszont motort azoknak, akik kétszemélyes kirándulásokra és/vagy nagy sebességű autópályás etapokra készülnek. Mindenki másnak viszont érdemes számításba vennie vásárláskor, mivel egy összességében olcsón fenntartható, jól kezelhető élménymotor, amellyel bármilyen útviszonyok között el lehet jutni A-ból B-be – aztán C-be és így tovább...

