

## Gelande, vagy Strasse?

De tényleg: terep, vagy aszfalt?

Ha a címbeli *vagy* szó helyett a német *und*-ot használjuk, megkapjuk a **GS** elnevezés eredetét szolgáló *terep és közút* mottót. A koncepció tehát egy, mind a két közegben otthonosan mozgó kétkerekű.

A bajorok oly sokat megénekelte paralever-telelever felfüggesztése remekül teszi is a dolgát. Mostoha útviszonyok között is élvezetes kanyargást biztosít utasainak. A többes szám nem elírás. Utassal és három dobozzal is garantált a mosoly a sisakban, amiben a futómű mellett oroslán részt vállal - a boxer mély tömegközéppontjából, és az első-hátsó traktus arányos terheléséből adódó- remek irányíthatóság.

Különösen, ha az opciós ESA rendszert is mindig a változó útviszonyokhoz igazítjuk. Ez pedig csak egy gombnyomás. Még elindulás előtt az adott terheléshez kell állítani az előfeszítést. Jól érezhető, ahogy a GS pl. az „utassal” üzemmóddhoz, jobban előfeszíti, egyúttal emeli a hátulját. A csillapítás az út minőségétől függően, akár néhány kilométerenként menet közben is állítható.

Hazai, átlagos, ilyen-olyan minőségű aszfalt? „Normal” fokozat.

Útnak alig nevezhető burkolat valahol a Fogarasok felé? „Comfort” állás. A felfüggesztés jól érezhetően ellágyul. Így a körülményekhez képest lendületesen motorozhatunk, anélkül hogy egy bőszi bika hátán rodeózás érzetét keltené.

Sima aszfalton kanyargó szerpentin a Stelvio-ra? „Sport” üzemmód. Az izmok megfeszülnek. A kanyar bejáratí fékezések pontosabbak. A ledöntött motor stabilabb. A kigyorsítás magabiztosabb. Óriási! Tudnak valamit a müncheniek.

Hoppá! Ez meg mi volt? Az iménti néhány hegyi kanyarra beakadtam egy kisbusz mögé. Az utolsó balos kijáratánál végre megelőzöm. Viszont az emelkedőn, utassal kigyorsítás következménye: határozottan összeülő hátsó-, ettől elkönnyülő első rész és ezzel járó kormányzítálás. A további gyors motorozásnak nem tesz jót az ilyesmi, a gyors emésztésnek annál inkább. Pedig nem is éreztem túlzónak a diktátumot.

Egy pillantás a kijelzőre. Már világos. Az ESA-t „Normal” állásban felejtettem. Ebben a beállításban nem elég feszes a csillapítás az ilyen manőverekhez. A hátul 190 mm-es, (tehát hosszú) úttal rendelkező rugó is szívesebben liftezik ebben az állásban, a ránehezülő erők hatására. Gyorsan vissza is kapcsolom „Sport” üzemmódra. De az előző dolog csak nem hagy nyugodni.

Most már a jó minőségű kanyar íveken, és Sport beállításnál is túlzónak érzem a lifteztést. És valóban egy-egy jobbos hajtókanyarban, -ahol a hátsófék segítsége is jól jön a magabiztos ívtartáshoz-, meg-meg korcan a csizma orra az aszfalton. Bár a motoros egót hájjal kenegeti az efféle esemény, de kénytelen vagyok (legalább magamnak) bevallani, hogy ebben is szerepet játszhat az útegyenlőtlenségeket hosszú berugózásokkal elemésztő rugóstag.

De a mi hátrány aszfalton, az előny terepen. Hisz a GS könnyű terepen is elboldogul. Milyen jól is fog jönni ez a hosszú rugóút a buckákon!

De hát én nem is motorozom terepen!!!

Legfeljebb olyan murvás-földutas szakaszokon óvatoskodom át magam, ahova GPS tévedésből benavigál, mint a múltkor is Horvátországban.

Akkor most tényleg: terep, vagy aszfalt?

Nekem aszfalt. Hogy akkor meg miért nem járok valamelyik 120mm környéki rugóúttal épített feszes bringával? Mert imádom az otthonomtól távoli alsóbbrendű utakat, ahol érezni az erdő, a mező illatát. Ahol még lehet motorozni anélkül, hogy minden kanyar fölötti örömet, füstökádó teherautókat követő karaván tenne semmissé, az előzést pedig a szemből jövők áradata lehetetlenné. Az ilyen sokdrangú utak minősége viszont változó. Nagyon változó. A

rövid rugóút itt pattogást eredményezhet, ami ugyan a vesekövet elhajthatja, de vele együtt eltűnik a tapadás és az élvezet is.

Valahol 120 és 190mm között lehet az igazság.

Itt kerül képbe a Wilbers. A gyártó aki 35 mm-el rövidebb rugóúttal is kínál előre-hátra rugóstagot a GS-hez. Ők a telitalpas lábletétel előnyeivel reklámozzák ezt a rendszert. Mivel én 180 centi fölött vagyok, az ülés magasság nem okoz igazi problémát. Hacsak nem akkor, amikor kétszemélyesre emelt változatban, egyedül ülve kell kitolatnom a parkolóból. Ilyenkor a saját súlyom alatt csak annyira ül össze a rugó, hogy lábujjhegyen rollerozzak. Pláne emelkedőn és murvával a csizmám orra alatt. Jobb, ha ezt más nem látja! Igaz ez nem napi probléma.

Engem tehát inkább a feszesebb, pontosabb aszfalt üzemmód motivál...

...Hosszas mérlegelés után megadtam hát Wilberséknek az adataim: súlyom beöltözve, utasom súlya beöltözve, három megpakolt doboz súlya, illetve ezek variációinak százalékos megoszlása. A vezetési stílushoz csak annyit írtam: dinamikus. Majd megadva a kegyelemdőfést megjegyzésként hozzáfűztem: „Olyat szeretnék, hogy jó úton feszesebb legyen, miközben rossz úton ne veszítsen a komfortjából.” Vagyis a lehetetlent kérem. Aztán néhány nap aggodás, hogy mit hoznak ki ebből.

Szabb kitolja az átépített motort a műhelyből. Átvetem a lábam az ülésen, ráülök.

Sokkal kisebb motor benyomását kelti, bőven telitalpas a talajfogás, pedig csak kb 20mm magasság csökkenést mérek. Tehát nem csak 35mm-el rövidebb, de feszesebb is a rugó.

Érezhetően kevesebbet süllyed a súlyom alatt. Egyszer végig próbálom az ESA beállításait, szépen emelkedik, illetve csökken a magassága. Minden Működik.

Indulás. Át kell vágnom az egész fővároson. Az egyik piros lámpánál elbambulok, s mire fölnézek már zöld. Mögöttem hosszú kocsisor. Nem várom meg a duda koncertet. Keményen egyesbe nyomom, határozott gáz, fürge kuplung, gyors váltások. A futómű rezzenéstelen arccal támogatja a hajszát. Semmi bizonytalanság. Hova tűntek az endurós lágy hintázások? Eltűntek, akár csak az előbb még mögöttem ácsorgó kocsisor a tükörben.

A 6-os úton kiérek a városból. Rám sötétedik. A fényszóró csóvája körülbelül ugyanolyan távolra vetít, mint azelőtt. Az eleje és a hátulja ezek szerint szinkronban változott, vagyis a vázgeometria maradt a régi. Ennek örülök.

Másnap reggel indulok haza Pécsre. Jó szokásom szerint most is a hosszabb utat választom, ami nem egyszer kritikán aluli minőségű, a térképen sárgával, fehérrel jelölt szakaszt is tartalmaz.

A felgyűrődéseken közvetlenebbnek érződik a Wilbers. A rövidebb, feszesebb rugóúttal szerelt felfüggesztés kevésbé titkolja, hogy mi van a kerék alatt, mint korábban. Vagy csak túlzottan erre figyelek? Magam sem tudom. Az igazi az lenne, ha összehasonlításként ugyanezt a szakaszt rögtön teljesíthetném a gyári rugó szettel is. Erre most nincs mód. Kipróbálom viszont egy hatszázas naked-del. Az ülepem többet van a levegőben, mint az ülésen. Ehhez képest légpárnákon utaztam a rövidített GS-en is.

Néhány nap múlva feldobozom a motort, feleség a hátsó ülésre. Vasárnap ebéd után elindulunk. Irány az Alpok! Péctől Kaposvárig még kesereg a szeptemberi eső, de Nagykanizsától száraz aszfalton haladunk. Lekerülnek az esőruhák. Hat óra felé már az ausztriai Lavamünd serpentinjén habzsolom a kanyarokat. Az aszfalt száraz, bágyadt napfény szűrődik a fák közül. Az első szakaszon ugyan foltozgatott, kinti mércével nem túl jó minőségű az út, ám ez csak szemre tűnik problémásnak. Élvezetesen, lendületesen motorozom az őszi tájban.

A lejtős szakaszon bele is futok egy-egy túlvállalt becsapós ívű fordulóba. Határozott, növekvő erejű fékezések, bátor ívre döntés. A GS teljesen stabil marad. A Wilbers ESA és a

paralever, konokul ráragasztja az útra a gépet. Pedig javított, toldozgatott burkolatból is jut a kerekek alá.

A kiváló fékeket is remekül szolgálják az új rugóstagok. Alig-alig kartyog vissza hátulról az ABS. Pedig az eredeti, lágyabb hátsó traktussal, a blokkolásgátló rendszeresen tudatta jelenlétét. Főként hullámos burkolaton „darált” gyakrabban a fékpedál. Egyszóval direkter gyorsulás, direkter lassulás. Nagyon jó!

A kanyar íveket is még tisztábban, még pontosabban veszi. A tipikus GS érzés, hogy „bármit megtesz, amit csak kérek” még inkább eluralkodik rajtam. Lehet az szűk forduló, vagy lendületes ív, jó minőségű, vagy akár foltozgatott aszfalton. Talán csak a „majrécsík” minimalizáló, mélyebb döntéseknél érezhető egy-egy megrezdülés, de az is inkább a Metzeler Exp, peremig széles profilú, operett-enduro mintázatának tudható be.

Korábbi, más nagy endurós tapasztalatom, hogy az íven libegés, utcai mintázatú gumival jelentősen csökkenthető. Hála GS összetett futómű rendszerének és a Wilbers tagoknak, az ilyen mozgások csak ritkán zavarják az élvezetet.

Két napot kanyargunk utasommal, és -az igaz nem túl sok- csomaggal terhelt motorral. Grossglockner, Obertauern, Turrach hágó...Fantasztikus! Az így megterhelt motor is könnyedén veszi a váltott, akár szűkülő íveket, befékezésnél stabil, és a kigyorsításoknál sem ül össze a hátulja. Ismeretlenné vált a „mindjárt megcsinálom, amit kérsz, csak előbb nyújtózom (guggolok) egyet” futómű reakció. Készségesen, késedelem nélkül hajtja végre a manővereket, és nem csak a tökéletes minőségű aszfalton. Remekül harmonizál a GS a Wilbers rugóstagokkal. Nagyon élvezetes. Egy kérdés azért befészkel magát az agyamba: Vajon hogyan viselkedne a GS a gyárral megegyező rugóúttal, de ugyanígy testre szabott beállításokkal telepített Wilbers tagokkal?

Este, amikor a szálláson lehunyom a szemem, rövid féktávú, remek ívű, pontosan vett, váltó kanyarokat álmodok. A visszaváltás után megérkező motorféken visszadurrogó kipufogó pedig gurgulázva kérlel, hogy nyissam rá mielőbb a fojtószelepet a kanyar kijáratánál... Fölrezenek, kinyitom a szemem.

A tv-ben a „wetter”-ről beszél az osztrák időjós. A háta mögötti piktogramok napsütést és 15 fokot jósolnak a holnapi, utolsó napra. Gyorsan újra elalszom, hogy minél hamarabb holnap legyen...

Harkai Zoltán