

[USPOREDNI TEST] MINARELLI 4x660

Danas vam na jelovniku nudimo: Talijansko srce pripremljeno na japanski način i servirano za veselo društvo sastavljeno od Španjolca, Japanca i Talijana. Prevedeno na motociklistički jezik, to bi značilo da vam serviramo identični jednocilindrični agregat u četiri potpuno različite koncepcije motocikala različitih proizvođača. Riječ je o Yamahinom agregatu konstruiranom i proizvedenom u talijanskim pogonima tvrtke Minarelli, a koji je kasnije ponuđen Derbiju i Apriliji. Odlučili smo provjeriti kako se on snašao u različitim ulogama. Osim tog izvanrednog agregata sva četiri motocikla dijele i izuzetan dizajn



Jedno srce u četiri tijela



PIŠE: **MARKO GUZINA**; FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Pod okriljem Yamahe tvrtka Minarelli je razvila jednocilindrični klasik zapremine 659,7 kubičnih centimetara, a mi smo odlučili provjeriti kako se on snašao u tijelu jednog endura, soft supermota, scramblera i roadstera. Iako je teško uspoređivati toliko različite motocikle, ono što ih čvrsto povezuje su spomenuti agregat i ciljana publika. Svi ovi modeli namijenjeni su manje zahtjevnim korisnicima koji će biti zadovoljni s pedesetak konjskih snaga, umjerenom potrošnjom i svestranošću. Osim toga, upravo ovaj agregat uvjerljivo je pobi-

jedio na usporednom testu jednocilindraša, ali u tijelu Yamahinog supermota modela XT 660 X. Sada na testu imamo njegovu jeftiniju inačicu u obliku soft endura XT 660 R.

DERBI MULHACEN 659 **Mješanac za teren i cestu**

Već na prvi pogled može se naslutiti da Derbi igra na kartu izgleda. Drugačiji je, poseban, nametnut će se svojom pojavom u svakoj situaciji. Derbijevog Mulhacena smo u prvi mah proglasili najljepšim motociklom na testu. Osim toga je i najmanji motocikl od testirane četvorke. Agregat je na njemu stavljen u drugi plan, pa pažnju straga

plijeni masivna aluminijska vilica, a iznad nje kombinacija sedefno bijelih oplata i agresivne boje sjedala. Na svoj način su zanimljivi i moderni crni naplatci, dok prednjim krajem dominiraju masivna zlatna vilica i vrlo debeli upravljač. Ispod male maskice nalazi se pregledna i bogata jednako lijepa instrument ploča. Svojim izduženim i kompaktnim oblikom ne zauzima previše mjesta, a istovremeno pruža pregršt informacija uz one uobičajene o brzini i broju okretaja. U isti pokazivač su uklopljene i kontrolne žaruljice, koje pod jakim osvjetljenjem mogu biti teže uočljive, što je danak ovom izvanprosječnom dizajnu. Zanimljivo je riješen i desni sklop prekidača na širokom upravljaču, a pri



Nisu svi jednako skloni kratkim zavojima i naginjanju na cesti, pa tako XT ponešto pati zbog velikog kotača, dok tu MT-03 uživa kao riba u vodi. Za Apriliju i Derbi dulji zavoji su nešto povoljniji

tom mislimo na crveni prekidač za gašenje motora. Ispred nesvakidašnje oblikovanog spremnika goriva na okviru se nalazi otvor za dolijevanje i kontrolu ulja za agregat. Plastični spremnik goriva svojom linijom prati oblik okvira, a izrazito se širi prema gore, dok oplate hladnjaka rashladne tekućine prate iste oštre linije i završavaju u izraženim vrhovima. Sjedalo ne nudi previše udobnosti, ali ga zato gotovo možete vidjeti u mraku zahvaljujući odabiru presvlake koja je svojstvena Derbi motociklima.

Lijepo rješenje predstavlja i stražnje dvostruko svjetlo kojeg čine LED diode složene u krug. Isto tako su prednji i stražnji pokazivači smjera izrađeni pomoću LED lampica sakrivenih iza prozirnih leća.

Vrijednost na papiru

Prema ugrađenoj opremi Derbi bez razmišljanja možemo izdvojiti kao najnapredniji na testu, ali u praksi ipak ne djeluje kao baš idealno usklađena cjelina, zbog čega bi bio bolji od ostalih. Prvi primjer su kočnice koje potpisuje Brembo, a izgleda-

ju tako da bi ih većina ljubitelja motocikala rado imala i u vitrini. Problemi počinju kada se kočnice pokažu prejakima u sprezi s tankom terenskom gumom, pa nazubljeni disk od 320 mm te snažna četveroklipna radijalna klijesta sa radijalnom pumpon postanu pretjerivanje, a ne više vrhunska oprema. Slično je i s prednjom upside-down vilicom, koje se ne bi posramila većina sportskih motocikala, ali na Mulhacenu je premekana te ne nudi dovoljno hoda da bi potkrijepila terenske ambicije ovog motocikla. Koliko god lijepi i zanimljivi bili žbičani naplatci sa crnim obručima, oni sa sobom donose i jednu specifičnost, a to je promjer od 18", koji nam se čini stilskim rješenjem koje ograničava izbor guma. To je već davno zaboravljena dimenzija, a ta karakteristika je danak retro dizajnu. Derbi je predstavio model Mulhacenu 659 Cafe koji je opremljen aluminijskim naplaticima promjera 17" i izmijenjenim kočnicama, a to, vjerujemo, rješava većinu nedostataka ovog simpatičnog motocikla. Stražnji ovjes koji čini masivna aluminijska vilica predstavlja zanimljivo rješenje jer je amortizer postavljen okomito sa strane. Agregat je, naravno, Minarelli zapremine 659,7 kubičnih centimetara, a Španjolci su ga podesili tako da razvija 48,6 konjskih snaga pri 6.250 okretaja u minuti. Okvir od okruglih čeličnih cijevi u sebi sadrži spremnik ulja za agregat, a njegov stražnji dio nije odvojiv. Mulhacenu ima najkraći međuosovinski razmak u klasi, a on mu jamči odličnu okretnost.

Prvi dojam vrijedan zlata

Kao mješanac terenskog i cestovnog motocikla Mulhacenu bi trebao biti idealan spoj, ali nama se čini da je pomalo promašio, pa u nekadašnjem formatu "Scramblera" objedinjava i podosta loših strana. Vidi se da Španjolcima nedostaje iskustva u izradi većih motocikala. Iako izabrane komponente

TKO JE ČIJI?

Derbi, Minarelli, Aprilia trt, trt, trt...

● Već dulji niz godina u automoto industriji se odvijaju scenariji kojih se ne bi posramila niti jedna od popularnih telenovela. Svako malo u specijaliziranom tisku čitamo kako je ona tvrtka preuzela ovu tvornicu ili je onaj proizvođač stupio u poslovni odnos s nekim drugim proizvođačem. Slična priča dogodila se i početkom devedesetih godina, kada je počela suradnja između Yamaha i bolonjske tvrtke Motori Minarelli. Yamaha je ubrzo kupila ovu talijansku tvornicu i u njoj proizvodila agregate za svoje legendarne XT modele. Kada se pokazao dobrim, isti agregat je našao dom i u modelu

MT-03. Osim toga, Minarelli za Yamahu proizvodi i mnogo skutera.

Apriliju ovo nije prvi put da kupuje agregat za Pegasa, a do sad je partnera našla u austrijskoj tvrtci Rotax. Sada je očito

proradila "talijanska veza". Na kraju cijelom ovom "varivu" valja pridružiti i Derbi, koji je poput Aprilije član Piaggio grupacije, pa možemo naslutiti kanale kojima je agregat Minarelli dospio do Španjolske.

Nije ovo prvi put da proizvođači "dijele" neki agregat. Jedan od poznatijih primjera je spomenuti Rotaxov jednocilindraš koji je pogonio Apriliju Pegaso, BMW F 650 GS, neke četveroklele tvrtke Bombardier te proizvode raznih malih moto manufaktura. Ostaje nam strpljivo čekati i vidjeti gdje ćemo još prepoznati aktualni Minarellijev agregat.





Primjenjivost na cesti najbolje definira izbor ugrađenih guma, pa tako XT i Derbi imaju veće kotače i gume grubljeg profila, a Aprilija i MT-03 cestovne gume promjera 17", što ih čini manje sposobnima na terenu

te same za sebe obećavaju više od konkurencije, završni proizvod je ispao žrtva mode, pa nam se čini da je funkcionalnost podređena izgledu. Mulhacen zaista djeluje svježije i zanimljivo i lako će naći put do garaža motociklista koji nemaju potrebu juriti, ali žele biti zamijećeni. Ukoliko vas je ovaj motocikl privukao na prvi pogled, sumnjamo da će vas od neja odvratiti neke nedorečenosti, jer u pitanju je kvalitetan motocikl čiji dizajneri su pod prioritete svrstali izgled i atraktivne elemente, dok vozna svojstva zbog toga malo pate. Derbi je

jedini od testiranih opremljen upside-down prednjom vilicom, a nazubljeni kočioni disk sa četvero-klipnim radijalnim klijestima i radijalnom pumpom u objektivu djeluje odlično. Previše agresivna kočnica koja povrh svega i cvili (mislili smo da će nakon pojedinačnog testa prestati) nije primjerena terenskoj primjeni, a niti početnicima neće odgovarati radi vrlo ranog blokiranja prednjeg kotača. Osim guma zapravo ništa nije namijenjeno terenu, jer mekani ovjes kratkog hoda bez mogućnosti regulacije lako dolazi do graničnika, što nije pože-

ljna osobina. Neke osobine poput previše agresivne kočnice mogu se doraditi izmjenom kočionih obloga. U gradskoj vožnji najmanje se osjete nedostaci, a dolazi do izražaja okretnost. Kako se tempo vožnje povećava, Mulhacen postaje manje privlačan jer mekani ovjes sve lakše dolazi u krize, pa u zavojima "miješa", dok na neravninama udara kada dosegne kraj hoda. Navedene osobine bilo nam je najteže prihvatiti, pa nam je Derbi i zato nešto manje privlačan. Nisko sjedalo će pogodovati nižim vozačima, a odlična multifunkcionalna

Na terenu se ovaj gradski motocikl snalazi iznenađujuće dobro, prije svega radi širokog upravljača i položaja zbog kojeg vozač dobro "osjeća" motocikl



YAMAHA MT-03

Prednje svjetlo je modernog oblika, a pokazivači pravca s LED lampicama i prozirnim lećama pokazuju da se na komponentama nije štedjelo



DERBI MULHACEN 659

Zbijenim prednjim krajem dominira svjetlo nepravilnog i zanimljivog oblika iznad kojeg je maleni vjetrobran



APRILIA PEGASO STRADA 650

Najviši na testu, XT djeluje i najšire radi obilnih oplata hladnjaka rashladne tekućine, ispod kojih se smjestio i metalni spremnik goriva



YAMAHA XT 660 R

Radi umjerene snage treba mudro birati prometnice kojima se krećemo, pa tako valja izbjegavati autocestu i držati se otvorene ceste s kombinacijama brzih i sporih zavoja. Naravno, u gradu su se naši mušketiri pokazali podjednako praktičnima



U terenskoj vožnji se Pegaso ne snalazi zbog guma, položaja vozača te zatvorenog upravljača



ploča s instrumentima pruža obilje informacija, poput one na Apriliji. Prekrasan ispušni sustav postavljen je visoko u svom prvom dijelu i jako grije lijevu nogu. Dobar u svemu, ali nikako ne i najbolji, Derbi prije svega igra na kartu izgleda, pa mu se može oprostiti pokoja mana.

YAMAHA XT 660 R Pravi enduro

Prepoznatljiva forma enduro motocikla, za kojeg je XT sinonim, u detaljima je doradena suvremenim dizajnerskim rješenjima. Pomalo neugledna prednja vilica nosi uobičajeni žbiciani kotač promjera 21" s jednim diskom, dok je sama noga vilice zaklonjena od pogleda lijepim plastičnim

zanimljivim plastičnim štitnikom. Prednji kraj obiluje plastičnim oplatama, pa je tako blatobran izveden iz dva dijela, od kojih je jedan plavi i povišeni u klasičnom enduro stilu, dok je drugi dio od neupadljive crne plastike i blizu je gume. Nenametljiva prednja maskica također je privlačna i svojim nepravilnim oblikom se lijepo nadovezuje na prednje svjetlo, iznad kojeg se pruža vjetrobran od zatamnjene plastike. Kontrolne instrumente čini jedan ekran od tekućih kristala i nekoliko kontrolnih žaruljica. Iako najoskudnija kontrolna ploča među testiranim motociklima, ona nudi najosnovnije informacije, dok za agresivniju vožnju cestom nedostaje pokazivač broja okretaja. Metalni spremnik goriva zapremine 15 litara skri-

MOTORI

Minarelli 660 - jedan za sve!

● Okosnica ovog testa zapravo je jednocilindrični agregat razvijen u tvrtki Minarelli, a prvi puta smo s njim došli u kontakt početkom 2004. godine na Yamahinom modelu XT 660 R. Kako je razvoj agregata skup i zahtjevan posao, veliki proizvođači sve češće tu

zadaću prepuštaju specijaliziranim tvrtkama, a kako je Minarelli pod okriljem Yamahe, nije bilo razloga očekivati ništa drugo. Kada je došao red na zamjenu pouzdanog zrakom hlađenog agregata prijašnjeg modela XT tvornica iz Bologne je učinila ono što radi najbolje i

novom je XT-u podarila moderno srce hlađeno tekućinom i opremljeno elektronskim ubrizgavanjem goriva. Kroz tri godine svog postojanja vrijedni jednocilindraš se našao u mnogim ulogama, a ovisno o radnom mjestu te ispušnom sustavu i sustavu napajanja koji uz njega idu snaga mu varira od 45 do 50 KS. Konstrukcijski je ovaj agregat

primjerak suvremenog dizajna, pa je načinjen od aluminija i opremljen sa četiri ventila po cilindru i sekundarnom dobavom zraka. Svojom štedljivošću i pouzdanošću predstavlja odličnu mjeru za sve koji ne čeznu za stotinama konjskih snaga, pa mu želimo da nađe radno mjesto u još mnogo različitih modela motocikala.



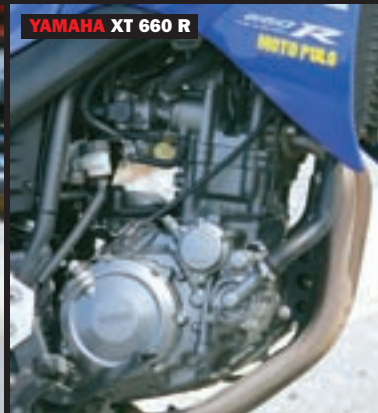
YAMAHA MT-03



DERBI MULHACEN 659



APRILIA PEGASO STRADA 650



YAMAHA XT 660 R

MT-03 krasi jake kočnice koje se lako doziraju, a jedini na testu ima dvostruki disk sprijeda. Aprilija ima samo jedan disk, ali jednako modulabilan i snažan. Kočnica na Derbiju je preagresivna i teško ju je dozirati, dok XT ima slabu prednju kočnicu, tipično za enduro motocikl



ven je iza plastičnih oplata, koje su izvučene u širinu i prema dolje, pa osiguravaju dojam veličine. Od svih motocikala na testu, agregat je na XT-u najizloženiji pogledima, a s donje strane ga uokviruju dvije cijevi ispušnog sustava, koje se zatim penju prema visoko postavljenim ispušnim topovima. Kako je u ovom testu sudjelovala naša "Ikstejka", na maraton testu nismo sa nje skidali nosače putnih kofera, jer svi znamo kako ovaj motocikl izgleda bez njih.

Klasični recepti su uvijek u modi

Već provjerena i dokazana enduro forma sa sobom donosi ista takva tehnička rješenja, pa tako XT u izvedbi R počiva na prednjoj gumi dimenzija 90/90-21 i stražnjoj 130/80-17, što znači da kroz zavoje možda neće vladati suvereno, ali kada se ukaže potreba da se prijeđe rubnjak ili plići potok, problema neće biti. Prednja teleskopska vilica nudi hod od 225 mm, što opet nije idealno za cestovnu primjenu, no udobnost je svakako pozitivna karakteristika ovakvog ovjesa. Prednja disk kočnica je još jedan element koji bi za agresivniju cestovnu vožnju trebao biti jači, kao što je to slučaj na supermoto modelu sa oznakom X, ali kada jednom uvidite da valja kočiti ranije, problema nema. Primjerice, Yamaha MT-03 ima osjetno jaču i spremniju kočnicu. Okvir od čeličnih cijevi izveden je robusno, a u sebi sadrži spremnik ulja za



U vožnji je Mulhacen kompromis cestovne primjene i terena. Ovjes je smekšan za izlete izvan asfalta, ali kratak hod ga lako dovodi u krizu, dok na cesti dolazi do "miješanja" stražnjeg kraja

agregat što je često rješenje na enduro motociklima. Podešen za XT, Minarelli agregat predstavlja zlatnu sredinu, pa je jači od MT-03, dok od Derbija ima više zakretnog momenta i zanemarivo

manje snage. Opremljen sustavom sekundarne dobave zraka te katalizatorima u ispuhu, ovaj agregat zadovoljava sve aktualne norme o kvaliteti ispušnih plinova. Stražnji ovjes čini čelična vilica



YAMAHA MT-03



DERBI MULHACEN 659



APRILIA PEGASO STRADA 650



YAMAHA XT 660 R

▲ Jednostavni i pregledni instrumenti nude osnovne informacije i spadaju u sredinu ponude

▲ Najbogatiji instrumenti od testiranih modela malo se slabije vide na jakom suncu, ali zato nude pregršt informacija

▲ Bogati instrumenti pružaju sve potrebne informacije i najveću brzinu kojom se motocikl do sada kretao

▲ LCD instrument ploča je najoskudnija od testiranih modela, ali nedostaje joj jedino pokazivač broja okretaja



YAMAHA MT-03



DERBI MULHACEN 659



APRILIA PEGASO STRADA 650



YAMAHA XT 660 R

sa monoamortizerom, a hod je opet velikih 200 mm, što je 70 mm više od Pegasa sa 130, te 80 mm više nego kod Derbija i MT-03. Ovaj motocikl opremljen je prosječnim i ni po čemu posebnim komponentama, koje svoj posao obavljaju zadovoljavajuće, ali donose i veliku prednost: najpristupačniju cijenu sva četiri testirana motocikla.

Na ponos tvorcima

Yamaha XT 660 R je najnoviji predstavnik duge i možemo reći legendarne loze enduro modela ove kuće. Okrenuta korisnicima s ponešto avanturističkog duha, a ujedno i najpristupačnija "Ikstejka" posjeduje mnoge prednosti u odnosu na druge testirane modele. Svojim dimenzijama je najveći, a

time i najprostraniji korisnik Minarellijevog agregata, pa profitira na udobnosti i položaju vozača. S druge strane najdulji međuosovinski razmak osim udobnije vožnje donosi i pomanjkanje okretnosti. Zapravo, sve u vezi XT-a je pozitivno, dok ne dođe na red prednji kraj. Da smo kojim slučajem na testu imali model X, odnosno supermoto izvedbu, vjerojatno bi se radilo o najboljem motociklu na testu. Prisjetimo se, verzija X je pobijedila na našem usporednom testu jednocilindraša prošle godine. Ovak, zbog mekanog prednjeg ovjesa, slabe kočnice te kotača promjera 21" ovaj enduro dobiva poneki negativan bod. Navedeno ne znači da je ovaj enduro loš motocikl, s čime će se složiti tisuće korisnika sadašnje i prethodnih izvedbi. Jednostavno trebamo biti svjesni da za svakodnevnu upotrebu, u kojoj samo malobrojni izlaze s asfaltiranih putova, postoji i bolje rješenje. Tim više što bolje rješenje dolazi iz iste tvornice i nosi oznaku XT 660 X, a smatramo ga najboljim motociklom u koji se do sada ugrađuje ovaj Minarellijev agregat. Supermoto na stranu, i enduro izvedba je zaista dobra, ali veliki prednji kotač koji određuje izbor guma nije namijenjen asfaltu, već terenskoj primjeni, što XT 660 R čini najprikladnijim za izlete u prirodu od svih testiranih modela, ali ujedno ga i hendikepira na cesti. Prilikom naglog kočenja ili promjena pravca cijeli prednji kraj, uključujući i gumu, iziskuje ponešto strpljenja dok se ne "namjesti" za novi položaj. Kao i kod drugih motocikala s ovim agregatom, izmjene brzina su lake, a prijenosni omjeri dobro odabrani. U vožnji pomalo nedostaje brojač okretaja jer se u žaru nadmetanja s drugim motorima lako desi da stupanj promi-

OKVIRI I STAŽNJE VILICE

Varijacije na temu

● Iako udomljuju isti agregat, okviri i stražnje vilice na četiri testirana motocikla poprilično se razlikuju, baš kao i rješenja za smještaj stražnjeg amortizera. Svi okviri su izrađeni od čeličnih cijevi, ali prva razlika je u njihovom profilu, pa tako Aprilija koristi kvadratične cijevi, dok ostali modeli imaju okvire od okruglih profila. Aprilija je specifična i po stražnjem kraju okvira, koji je odvojen, dok je kod drugih sastavni dio konstrukcije. Kako agregat ima sustav podmazivanja sa suhim karterom, negdje

treba smjestiti i spremnik ulja. MT-03 ovdje čini iskorak jer je spremnik ulja izdvojen, a na ostalim motociklima je ugrađen u okvir motora. Razlika je u tome što Derbi i Aprilija imaju poklopce za dolijevanje s gornje strane, a Yamaha XT s bočne strane okvira, koji je nešto viši. Po pitanju stražnjih vilica slika je šarolika, pa tako Derbi i MT-03 koriste aluminijske, a Aprilija i XT čelične vilice. U ovom slučaju čeli-



monoamortizera sa progresivnim polužjem, dok uz aluminijske dolaze i novotarije. Na Derbiju je monoamortizer smješten sa strane okomito i koristi svojevrsno polužje, dok najljepše rješenje krase MT-03, na kojem je amortizer izravno spojen na okvir i vilicu, a nalazi se sa strane, u horizontalnom položaju. Kako sva navedena rješenja dobro funkcioniraju, možemo ukazati na važnost različitih koda ciklistike koje u konačnici definiraju osobine motocikla.

na vilica sa sobom povlači upotrebu klasičnog centralno smještenog



YAMAHA MT-03



DERBI MULHACEN 659



APRILIA PEGASO STRADA 650



YAMAHA XT 660 R

Zajedno ili svaki za sebe, svi testirani motori nude užitek u vožnji - svaki na svoj način. MT-03 caruje u gradu, XT je skloniji izletima u prirodu, Aprilija voli brže dionice, a Derbi pogled iz kafića. Po terenskim sposobnostima XT prednjači zbog svoje čiste enduro konfiguracije, Derbi nije loš zahvaljujući izboru guma, MT-03 se snalazi zbog širokog upravljača i odličnog položaja vozača, a Pegaso se tu snalazi nešto lošije





Testirani motocikli su dovoljno brzi i atraktivni da budu zabavni i pruže užitak u vožnji, a opet, neće vam promaknuti lijepi krajolici uz prometnice koje ste izabrali

jenimo prerano ili nas na kašnjenje upozori blokada broja okretaja. Do brzine od oko 130 km/h XT je vrlo udoban i predstavlja dobro rješenje za putovanja, a možemo posvjedočiti da mu vozač i suputnik te tri puna kofera prtljage ne predstavljaju problem. Po brzini izmjene pravca te mogućnosti naginjanja ovaj motor zaostaje za drugima, dok po vrhunskoj ergonomiji prednjači, pa je primjereniji duljim putovanjima.

APRILIA PEGASO 650 STRADA Svenamjenski jednocilindraš

Dok počiva na svojim lijepim aluminijskim naplaticima, Aprilija Pegaso izgleda zaista dinamično. Malo razočaranje dolazi kada uvidimo da prednji ovjes čini klasična teleskopska vilica na kojoj se nalazi blatobran sa ambicijama za modernim izgledom. Blagi nedostatak zanimljivosti do-

lje nadoknađuje prednje svijetlo odlučnog i zanimljivog izgleda, oko kojeg se nalazi malena maskica te se nad njim nadvio neveliki vjetrobran. Tu su i sveprisutni pokazivači smjera s bijelim lećama, a unutar maskice se nalazi bogata kontrolna ploča, koja u odnosu na Derbijevu djeluje klasično te asocira na rješenja sa sportskih motocikala talijanskog proizvođača. Pregledni pokazivač broja okretaja pored sebe ima potrebne kontrolne žaruljice i ekran od tekućih kristala, koji vozaču osigurava bezbroj informacija čiji prikaz se mijenja pomoću tipke na lijevoj strani upravljača. Upravljač enduro tipa prilično je uzak i zatvoren, poput onoga na Mulhacenu, a retrovizori koji se na njemu nalaze zanimljivog su okruglog, ali istovremeno i pomalo zašiljenog oblika. Preko srebrnih plastičnih elemenata na prednju masku se nadovezuju bočne oplante, na kojima, začudo, nema krilatog konja, već je

tu silueta lava svojstvena Aprilijinim proizvodima. Iza upravljača, povrh spremnika goriva, nalazi se vrlo koristan pretinac za sitnice, u kojem je i otvor za ulijevanje goriva, a svemu tome se pristupa pomoću tipki na upravljaču. Kako se i može očekivati, poklopci agregata na sebi nose natpis "Aprilia", da netko ne bi pomislio kako se radi o istom stroju kao kod Yamahe ili Derbija. Lijepi stražnji naplatak, koji dizajnom odgovara prednjem, nosi pomalo neugledna čelična vilica, ali izbor njezine boje uklapa se u cjelinu. Od talijanskih majstora dizajna nismo očekivali ništa manje.

Ništa nova u dolini krilatog konja

Dok Derbi nudi vrhunske komponente, a MT-03 savršeno uravnotežen ovjes i kočnice, Pegaso se drži provjerenih vrijednosti i ne nudi drastične promjene. Kako promjene nisu uvijek dobre, pozi-

Prednje kočnice su najbolje na testu, a čine ih dva diska promjera 298 mm s dvoklipnim klijestima. Veseli nas vidjeti dovoljno snage kočenja te odlično doziranje

YAMAHA MT-03



Nazubljeni disk promjera 320 mm sa četveroklipnim radijalno pričvršćenim klijestima i radijalnom pumpom ima puno potencijala, ali ga ne koristi. Kočnica je pretjerano agresivna i teško se dozira, a k tome i neugodno cvili. Vjerujemo da bi izmjena kočionih obloga popravila situaciju



DERBI MULHACEN 659

Izgledom najzanimljiviji i najmoderniji motocikl na testu, MT-03 se odlikuje uravnoteženom ciklistikom i vrhunskim kočnicama

Najprostranije sjedalo među testiranim modelima osigurat će udobnost za vozača i suvozača, a dobro postavljene oslonci za noge i upravljač upotpunjuju vrhunsku ergonomiju



tivno je što Pegaso zadržava dobre osobine pret-hodnika. Dok je testirani model Strada zapravo supermoto i počiva na aluminijskim naplaticima promjera 17", ovjes nešto duljeg hoda nego kod Derbija i MT-03 dobro utječe na udobnost. Prednja klasična vilica te jedan disk promjera 320 mm čine dobru osnovu, na koju se nadovezuje okvir od čeličnih cijevi, ovoga puta pravokutnog oblika. Dok okvir sadrži spremnik ulja za agregat kao i kod XT-a i Derbija, ima i jednu specifičnost: odvojivi stražnji kraj. Stražnji ovjes je izveden sa čeličnom vilicom i posve uobičajenim monoamortizerom povezanim preko progresivnog polužja, što znači da ovdje nema potrebe za osebujnim prihvatima istog amortizera. Kao i ostali testirani motocikli, Aprilija ima pet stupnjeva prijenosa koji se kod nje čine nešto kraći, makar se to ne pokazuje na krajnjoj brzini ili međuubrzanjima.

Međuosovinski razmak iznosi 1.479 mm, što je svega 26 mm kraće od najdulje Yamaha XT, a čak 93 mm više od najkraćeg Mulhacena. Ova dimenzija koristi Apriliji jer joj ne kompromitira okretnost, a poboljšava stabilnost i udobnost, pa možemo reći da je puni pogodak. Cijenom je ovaj motocikl vrlo konkurentan, pa je samo enduro Yamaha povoljnija, dok su druga dva motocikla čak 10.000 kn skuplja.

Talijanska laka konjica

Kada su proizvođači motocikala ustanovili da tržištu nedostaje umjerenih enduro motocikla, Aprilija je također uhvatila ritam te početkom devedesetih predstavila model Pegaso. Od tada je ovaj motocikl pod zaštitnim znakom mitskog kralatog konja doživio nekoliko izmjena i dorada, a najsvježija izvedba se nudi u cestovnoj Strada te

terenskoj Trail izvedbi. Strada koju smo imali na testu spada u kategoriju Funbike-a te kao takva obećava dobre vozne osobine. Raduje nas da ova "narodna" Aprilija još uvijek predstavlja dobar motocikl za početnike ili manje zahtjevne iskusne vozače. Predvidljiv ovjes i dobre kočnice spremno će isporučiti dozu zabave ako ste na nju spremni, ali će isto tako osigurati dozu sigurnosti ako je to ono što vam treba. Dok ovjes dobro reagira, a prednja kočnica je jaka i lako se dozira, pretvrdo sjedalo smješteno je nisko, a upravljač je odviše zatvoren, pa Pegaso nije idealan za vrlo žustru vožnju kroz uske zavoje. Tu nas se malo više dojmio MT-03, a Strada je zauzela odmah drugu poziciju. Nisko postavljeno sjedalo ne bi predstavljalo problem da tu nisu i nisko postavljene oslonci za noge koji dolaze do podloge prije nego je to slučaj s drugim testiranim modelima.

Zaista lijepi aluminijski naplatci na sebi nose gume promjera 17", što Pegaso čini pravim funbikeom. Stražnja kočnica je promjera 240 mm i time malo odstupa od rješenja kod konkurencije

APRILIA PEGASO STRADA 650



Prednja kočnica svakako je najslabija karika na inače vrhunskom motociklu. Za snažnije kočenje treba snažnije privući ručicu i onda strpljivo pričekati da ovjes i veliki kotač "odrade svoje" prije nego se zaustavimo, no radi se o tipičnom ponašanju enduro motocikla



YAMAHA XT 660 R

Toliko različiti, da je teško povjerovati kako dijele pogonski agregat, a time i veći dio performansi. Četiri različita pristupa za različite stilove vožnje



Nisko sjedalo ima i svojih prednosti, pa je tako na ovom motociklu vozač najbolje zaštićen od vjetera, a dobra aerodinamika osigurava stabilnost pri krajnjoj brzini koja nedostaje Yamahi XT. Pegasu, čini se, više odgovaraju dulji i brži zavoji jer prednji kraj u sporijim zavojima treba samo lagano pomisao o skretanju da oštro spusti motocikl, što je zabavno i uzbudljivo, ali prvi puta može izazvati neugodu. Ovaj motocikl i dalje predstavlja jednu od referentnih točki u klasi, pa iako nije toliko dobro usklađen kao MT-03, nudi više udobnosti, a o vozaču ovisi koja mu je od tih osobina na višem mjestu na popisu prioriteta.

YAMAHA MT-03 Pravi roadster

Svakako najupečatljiviji motocikl na testu s najboljim imidžom, a velika pohvala ide njegovim tvorcima zbog nevjerojatne pažnje posvećene izgledu detalja. Već naplatci od lake legure, iako djeluju viđeno, donose nešto svježije i dinamično. Prednja teleskopska vilica ne predstavlja vrhunac tehnologije ovjesa, ali njezin dizajn sa zadebljanima na mjestima gdje se prihvaćaju kočiona kliješta pokazuje da se ne radi o prosječnom motociklu. Prednji blatobran ne donosi revoluciju, ali uklopljen je u cjelinu i ipak ne djeluje svakidašnje.

Nosači prednjeg svjetla posve su druga stvar, pa ostavljaju dojam kao da je netko proveo mjesec dana doradujući njihov oblik, kako bi izgledali kao sada izgledaju. Prednje svjetlo započinje temu streetfightera koja se proteže sve do stražnjeg svjetla, a na testiranom motociklu se nad njime našao tamni vjetrobran s popisa dodatne opreme. Iza vjetrobrana je kontrolna ploča s pokazivačem broja okretaja te LCD-om koji pruža ostale informacije. Iako ne nudi sve što i Derbi te Aprilija, MT-03 je ovdje bolji od XT, a čini nam se da više informacija nije nužno. Tu su pokazivači smjera identični onima na XT-u, baš kao i retrovizori te prekidači.



Bez pogovora najvozniji motocikl na testu pokazat će dobre osobine ovjesa u gradskoj gužvi i na zavojitim prometnicama. Što je cesta kojom putujete otvorenija, to se više pokazuje nedostatak snage



Derbi se može brzo voziti, ali za to treba ponešto navikavanja i nije toliko intuitivan poput Yamaha MT-03 ili Aprilije

Upravljač je na ovom motociklu iznimno širok, a dokazivanju napadačkog raspoloženja dobro služe i štitnici za ruke, koji također dolaze tek uz doplatu. Vizualnom dojmu svakako doprinosi spremnik ulja, koji se nalazi ispred agregata, a stražnji amortizer žarke boje ostavlja dojam skupocjenog unikatna, a ne serijskog motocikla. Lijeva strana motocikla je nešto manje atraktivna jer se tamo nalazi "samo" ispušni sustav. On pak ispod vozačkog sjedala ulazi u osebujni ispušni top ispod sjedala, koji završava dvjema cijevima. Sjedalo vozača presvučeno je materijalima u dvije boje i naglašeno šavom u trećoj boji. Odlično je profilirano i uopće se ne kliže, ali na duže pruge vozač bi se mogao požaliti tek na njegovu tvrdoću. Odvojeno sjedalo suvozača zaista je visoko, a završava gotovo iznad stražnje osovine, dok se pored njega nalaze rukohvati za suvozača. Ovako kratak stražnji kraj dodatno naglašava ljepotu stražnje vilice, koja također izgleda zanimljivije s desne strane jer se tu nalazi poluga kojom se hvata za amortizer. Iza suvozačkog sjedala se smjestilo pomalo polegnuto i izduženo stražnje svjetlo, koje kao da zajedno sa blatobranom pokušava ispuniti normu i ne dozvoliti da ovaj lijepi motocikl prerano završi.

Snaga svježine

Tehnički ovaj motocikl ne donosi toliko revoluciju, koliko odabrane komponente odlično povezuje u vožnji i kada je izložen pogledima pratilaca. Prednja teleskopska vilica predstavlja odličan odabir, a svojim progresivnim djelovanjem do kraja iskorištava hod od 130 mm, te se nadovezuje na stražnji ovjes. Slično je i sa kočnicama koje na papiru ne predstavljaju ekskluzivu, ali dva diska (jedini na testu) promjera 298 mm te dvoklipna klijesta s klasičnom kočionom pumpom na ovom motociklu odlično rade. Ne samo da nude obilje sile kočenja, već je kočnicu moguće dozirati do u tančine, pa je zadovoljstvo koristiti se njome. Zanimljivo je da upravo ovaj motocikl deklarira najmanju snagu iz Minarelli agregata, pa tako 45 konjskih snaga oslobađa pri 6.000 okretajau minuti, ali u usporedbi s, primjerice, Aprilijom teško je primijetiti manjak od 10%. Čelični okvir od okruglih cijevi gotovo da se i ne vidi ispod raznih vizualno-funkcionalnih elemenata, a jedino ovaj model ima izdvojeni spremnik ulja koji nije sastavni dio okvira. Specifičan je i ispušni sustav koji objedinjava dvije ispušne grane

Visoko uzdignuti spremnik goriva te nisko sjedalo ostavljaju dojam sjedenja "u" motociklu, što nije idealno kada je u pitanju osjećaj za vožnju



i četiriventilski agregat te dovodi jednu debelu cijev do ispušnog topa velikog volumena. Rezultat je vrlo ugodan zvuk koji dopire iz dvije izlazne cijevi, koje simuliraju dva zasebna ispuha. Stražnja vilica predstavlja još jedno odlično vizualno i funkcionalno rješenje, jer osim što čini gotovo centralni dizajnerski element motocikla, Sachs- ZF amortizer koji njome upravlja savršeno se nadovezuje na prednji ovjes.

Dobra u vožnji i pred kafićem

Kako nedostatak snage nije pitanje kojim bismo se bavili na ovom testu jer testirani motocikli variraju svega nekoliko konjskih snaga, tako MT-03 ostaje u minusu jedino kada govorimo o manama. Dok će netko možda prigovoriti tvrdom sjedalu, koje doista izaziva umor nakon dulje vožnje, ta ista vožnja je toliko zabavna da ćete umor teško primijetiti. Kada se vozač jednom smjesti na sjedalo, koje od upravljača odvaja samo kratki spremnik goriva, te se primi za široko postavljene ručke, uz kralježnicu mu se počinje javljati osjećaj kakav obuzima djecu kada čine neku vragoliju.

Iako vizualno "najobičniji" od testiranih modela, XT uzima formu klasičnog endura pa ju na prepoznatljiv način ukrašava modernim elementima. Privlačan motor koji neće privlačiti previše pogleda



Kada je u pitanju omjer dobivenog i uloženog, pobjeđuje Aprilia, jer za korektnu cijenu daje puno dobrih osobina



motociklima, ali svaki od njih ipak naginje na svoju stranu.

Tako nam se, primjerice, dugi hod ovjesa na Yamahi XT više svidio od onog prekratkog na Derbiju, dok između dobro odmjerenih parametara na Apriliji i Yamahi MT-03 ovaj potonji model ipak predstavlja bolje uravnoteženu cjelinu. Kada je u pitanju položaj vozača, možda je najteže donijeti presudu, jer tu dolazi do izražaja primarna namjena za koju vam je motocikl potreban, pa tako XT svakako nudi udobnost, ali uz nešto manje stila. Ostala tri motocikla nude više stila, ali svakako manje udobnosti, ali bitna razlika je u širokom otvorenom upravljaču na MT-03 te na užim i zatvorenijim upravljačima na Apriliji i Derbiju. Dok će vas XT vjerojatno uvjeriti da je vrijeme za opuštanje, drugu krajnost predstavlja drugi Yamahin model, zbog kojeg ćete se visoko podignutih laktova smješkat i od uha do uha dok agresivno vozite među automobilima. To ne znači da isto nećete htjeti i moći na ostalim motociklima, samo da će vam na MT-03 to prije pasti na pamet. Slično je i s terenskom vožnjom, pri kojoj ovoga puta kocka pada u korist XT-a, koji je jedini enduro na testu, pa kao takav u ovom području nema konkurenciju. Derbi

KONAČNI POREDAK

1. **YAMAHA MT-03**
2. **APRILIA Pegaso Strada**
3. **DERBI Mulhacén**
3. **YAMAHA XT 660 R**

ima izvjesne sklonosti ka izlasku sa asfalta, ali zbog kratkog hoda ovjesa treba biti umjeren u očekivanjima. Pegaso kao pravi funbike, odnosno blaga supermoto izvedba, može preći izvjesne dionice po makadamu, a cestovne gume znače da blato valja izbjegavati. Kako dijele isti agregat, razlike u ubrzanjima, međuubrzanjima i krajnjoj brzini su minimalne, pa sva četiri motocikla dosežu brzinu od približno 170 km/h, a na autocesti se tada među njima odvija mrtva utrka. Sitne razlike u deklariranoj snazi su zanemarive jer ishod svakog nadmetanja prilikom kretanja sa semafora ovisi o vozačkom umijeću. ■

MT-03 ima najčvršći osjećaj za upravljačem i djeluje najsigurniji. Svi smo se složili da je najbolji za asfalt i zavoje, a u vožnji vrlo zabavan. Najveća težina na papiru niti malo se ne osjeti u vožnji, čak naprotiv. Yamaha MT-03 je po voznim osobinama slična Pegasu, ali s boljim položajem vozača, što mu dopušta više aktivnosti. Po zatvorenim zavojima i kroz gradsku gužvu MT-03 pruža osjećaj svemoći i ne osjeti se manjak snage na papiru prema ostalim sudionicima testa. Ali, radi te smanjene snage agregat mu je najmekši i najsladši od testne četvorke i ne lupa ispod 3.000 okretaja kao XT. Aprilija i XT nude nešto bolju zaštitu od vjetra, dok MT-03 bez dodatnog vjetrobrana kao i Derbi na tom području ne zaslužuju hvalu. Ova Yamaha je tim neznodnija pri krajnjim brzinama jer ima najširi upravljač od testiranih modela, pa vozača izlaže strujama zraka poput zmaja na uzici.

S druge strane, s ovom Yamahom ne pomišljajte sići s asfalta. Od svih testiranih motocikala

ona se tu najlošije snalazi. S druge strane, dvije Yamahe se mogu pohvaliti preglednijim retrovizorima jer su smješteni na nešto širim upravljačima. Da zadovoljstvo ne prestaje kada vožnji dođe kraj brine se izgled ovog motocikla, koji će lako plijeniti pozornost parkiran ispred vašeg omiljenog motociklističkog okupljališta ili bilo gdje drugdje. Poznavaoći će uživati u zanimljivim detaljima, a laici u promišljenoj cjelini.

TAKO SLIČNI, A TOLIKO RAZLIČITI: XT-u teren, MT-03 cesta, Mulhacenu dizajn, a Pegasu svestranost

Kako je ovo početak kraja našeg druženja s ova četiri motocikla, treba napomenuti kako razlike među njima prije svega proizlaze iz namjene, jer se neosporno radi o kvalitetnim i svestranim



**YAMAHA XT 660 R****APRILIA PEGASO STRADA 650****DERBI MULHACEN 659****YAMAHA MT-03****MOTOR**

<i>tip agregata</i>	Jedan cilindar, četverotaktni	Jedan cilindar, četverotaktni	Jedan cilindar, četverotaktni	Jedan cilindar, četverotaktni
<i>promjer x hod (mm)</i>	100 x 84	100 x 84	100 x 84	100 x 84
<i>zapremina</i>	659,7	659,7	659,7	659,7
<i>kompresija</i>	10:1	10:1	10:1	10:1
<i>tip razvoda</i>	4 ventila po cilindru, SOHC	4 ventila po cilindru, SOHC	4 ventila po cilindru, SOHC	4 ventila po cilindru, SOHC
<i>hlađenje</i>	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
<i>napajanje</i>	elektronsko ubrizgavanje promjera 44 mm	elektronsko ubrizgavanje promjera 44 mm	elektronsko ubrizgavanje promjera 44 mm	elektronsko ubrizgavanje promjera 40 mm
<i>max. snaga KS(kW)-o./min.</i>	48 (35,3) - 6.000	50 (37) - 6.250	48,6 (35,7) - 6.250	45 (33,4) - 6.000
<i>max. okretni moment Nm (kgm)-o./min.</i>	58,4 (5,95) - 5.250	61 (6,25) - 5.200	55 (5,6) - 5.500	56,2 (5,73) - 5.250
<i>spojka</i>	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<i>br. brzina</i>	5	5	5	5
<i>završni prijenos</i>	lanac	Lanac	Lanac	lanac

CIKLISTIKA

<i>okvir</i>	Čelični cijevasti	Čelični cijevasti	Čelični cijevasti	Čelični cijevasti
<i>prednji ovjes</i>	Teleskopska vilica promjera 43 mm	Teleskopska vilica promjera 45 mm	Upside-down vilica promjera 43 mm	Teleskopska vilica
<i>hod prednjeg ovjesa</i>	225 mm	140 mm	120 mm	130 mm
<i>stražnji ovjes</i>	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
<i>hod stražnjeg ovjesa</i>	200 mm	130 mm	120 mm	120 mm
<i>prednji kočioni sustav</i>	disk ø 298 mm sa dvoklipnim klještima	disk ø 320 mm sa četveroklipnim klještima	disk ø 320 mm sa radijal. četveroklipnim klještima	dva diska ø 298 mm sa dvoklipnim klještima
<i>stražnji kočioni sustav</i>	disk promjera 245 mm	disk promjera 240 mm	disk promjera 245 mm	disk promjera 245 mm
<i>guma prednja</i>	90/90-21	110/60-17	110/80-18	120/70-17
<i>guma stražnja</i>	130/80-17	160/60-17	150/70-18	160/60-17

DIMENZIJE

<i>međuosovinski razmak</i>	1.505 mm	1.479 mm	1.386 mm	1.420 mm
<i>duljina</i>	2.240 mm	2.160 mm		2.070 mm
<i>širina</i>	845 mm			860 mm
<i>visina sjedala</i>	865 mm	780 mm	810 mm	805 mm
<i>spremnik goriva</i>	15 l	16 l	13 l	15 l
<i>težina (suha)</i>	165 kg	168 kg	165 kg	174,5 kg
<i>krajnja brzina</i>	170 km/h	170 km/h	170 km/h	170 km/h

CIJENA**47.985 kn****49.900 kn****59.950 kn****59.995 kn****Yamaha XT 660 R**

+ Najbolji na terenu, sjedi se visoko, ovjes mekan, odličan za makadam i rupe, najveći i najudobniji na testu, stražnja kočnica

- Prednja guma je veliki hendikep na cesti, Prednja kočnica je zadovoljavajuća za teren, ali loša na cesti. Na maksimalnoj brzini (175 km/h) počne malo lelujati, što je svojstveno enduro motociklima, previsok za niže stasom

Aprilia Pegaso Strada 650

+ Ovjes, kočnice, snaga, pretinac na spremniku goriva, vozne osobine, udoban za one nižeg stasa, cijena, odnos: uloženo-dobiveno,

- Oblik upravljača, nisko sjedalo za više vozače

Derbi Mulhacen 659

+ Dizajn, položaj za niže stasom, ugrađene komponente, instrumenti, posebnost

- Grije za lijevu nogu, mekani i kratki ovjes lako dođe do kraja hoda, prejaka prednja kočnica u sprezi sa lošom gumom, cijena

Yamaha MT-03

+ Najčvršći osjećaj za upravljačem, najbolji za asfalt i zavoje, najmekši i najsladi agregat - ne lupa ispod 3.000 okretaja kao XT, kočnice, vozne osobine, dugački spisak dodatne opreme, imidž

- Cijena, vožnja izvan asfalta, zaštita od vjetra

