



Maleno svjetlo osebujnog oblika dobro osvjetljava put

Putovanje na ovakvom motociklu vratilo nas je u dane kada je svaki kilometar prijeđen na dva kotača bio poseban, a svijet je bio velik i pun divnih stvari. XR nas je podsjetio na dane kada se putovati iz kontinentalnog dijela zemlje na more i pritom pretjecati velike kamione smatralo avanturom. Maleni motocikli mogu gotovo iste stvari kao i veliki, ali nešto sporije i nježnije

Maleni enduro za velike avanture

PIŠE: **MARKO GUZINA**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK, IGOR KREČ**

Evo jedne živahne pozivnice za ulaz u zabavni svijet vožnje na motociklu. XR 125 L posebno je dizajniran kako bi se svidio mladim europskim vozačima, te da bi one sklone cestovnoj vožnji privukao vožnji po terenu. Izgledom više liči na scramblera nego na čistokrvni enduro, a i dimenzije guma 90/90-19 sprijeda i 110/90-17 straga podupiru tu tvrdnju. Konkurentna Yamaha XT 125 R s gumama promjera 21 cola sprijeda i 18 cola straga bliže je našem pojmu enduro

motocikla, iako su im vozne osobine uglavnom iste. Prednji blatobran izgledom asocira na onaj s natjecateljskog modela CRF450R, dok plastične oplate spremnika goriva također ukazuju na srodstvo s natjecateljskim modelima. One u praksi služe za bolje hlađenje robusnog agregata. Prednje svjetlo snage 35W odlično osvjetljava put, čak i na otvorenoj cesti po noći. To možemo zahvaliti kristalno čistoj leći od polikarbonata, koja nije samo funkcionalna, već i lagana. Prednje svjetlo se smjestilo u malenu plastičnu maskicu, iza koje se nalazi brzinomjer „retro“ izgleda sa 3 kontrolne

žaruljice. Brzinomjer radije opisujemo kao „retro“ nego kao predmet zastarjelog izgleda, iako je linija između tih dvaju opisa tanka. Kontrolne žaruljice će vas informirati o tome kada su upaljeni pokazivači pravca ili dugo svjetlo, te kada je mjenjač u praznom hodu. U brzinomjer je ukomponiran i neizostavni brojač prijeđenih kilometara, i to dnevni i ukupni. Cijeli dojam je posve drugačiji u usporedbi s pokazivačem od tekućih kristala na Yamahi XT 125 R. Budući da se Yamahin sklop pokazao kao „lažljiv“, nekako smo skloniji ovom, provjerenom i „iskrenom“ brzinomjeru. Prekidači



Posve sposobna prednja kočnica



Instrumenti su sve osim moderni



Stražnja kočnica je ostavština iz prošlih vremena



Praktičan stražnji nosač ima umjerenu nosivost

CIJENA
25.990 KN

Ne dajte da vas zavarava! XR može strugati nožnim osloncima



Gume su, kao i cijeli motocikl, spremne za blažu terensku primjenu

na upravljaču su funkcionalni, iako nešto niže kvalitete nego na većim, odnosno skupljim modelima Honde. U retro stilu je izveden i poklopac spremnika goriva, sjajno kromiran, sa poklopcem bravice koji se miče u stranu. Iako se ne uklapa posve u cjelokupni izgled, barem kako smo ga mi doživjeli, djeluje smislenije od ugrađenog brzinomjera. Kombinacije boja su svježje i daju izvjestan šarm ovom simpatičnom motociklu, a završna obrada je na uobičajeno visokom nivou.

Sjedalo na XR-u je široko i udobno, pa će se na njega lako smjestiti vozač i putnik, iako će se tada maleni agregat doista namučiti. S visinom od 820 mm i dugim hodom ovjesa ovaj motor je pristupačan vrlo širokoj publici, a upravo je udobnost i visina sjedala bitna prednost u odnosu na konkurentnu Yamahu XT125R.

Iza sjedala se nalazi praktični nosač prtljage od čeličnih cijevi. Na njega ćete lako pričvrstiti neki veći predmet koji prevozite, ili će poslužiti kao rukohvat za suvozača.

Pogonski agregat ovog modela ne može se pohvaliti da je nov. Ne radi se ni o kakvom tehničkom dragulju, već o vrlo pouzdanom i provjerenom sklopu čiji bliži i daljnji rodaci pogone zapanjujući postotak svjetskih motocikala. Naime, ovakvi



1

(1) Prekidaci nisu na razini skupljih modela
(2) Sjajni poklopac spremnika za gorivo pomalo odudara
(3) Stražnji amortizer dugog hoda
(4) Provjerena konstrukcija sa robusnim čeličnim okvirom



2



3



4

zrakom hladeni, četverotaktni agregati su zbog svoje izdržljivosti, štedljivosti i jednostavnosti vrlo omiljeni u mnogoljudnim i siromašnim zemljama poput Kine. Ako ste imali priliku putovati Bliskim i Dalekim Istokom ili makar pogledati neki od putopisa na televiziji, zacijelo ste primijetili rijeke motocikala pogonjenih upravo takvim motorima. Osmišljen da pruži najviše na nižim i srednjim okretajima, ovaj agregat zapremine 124 kubična centimetra prije svega se može pohvali-

ti gotovo beskrajnom pouzdanošću. Kao i ostali agregati ovakve koncepcije, nikoga neće oduševiti iznenadnim provalama snage ili međuubrzanjima od kojih će vam se istežati ruke. S druge strane, možete računati da dok god imate goriva u prostranom 12 litarskom spremniku goriva, ovaj mali div neće stati. Potrošnja od prosječnih 4 litre goriva na 100 kilometara je i očekivana, a ako XR-u malo popustite gas, biti će i manja. Jednostavna računica nam govori kako ćete moći prijeći kojih 300

kilometara prije nego što ćete morati napojiti ovog Tamagochija. Pokretanje je iznimno lako zahvaljujući elektropokretaču i korisnom digitalnom paljenju. Ako je hladan, trebat će aktivirati čok, a ako ne, već kratki pritisak na tipku elektropokretača bez muke će probuditi ovaj mali, vrijedni motor. S obzirom na ispušni lonac velike zapremine, morat ćete napregnuti uši da bi spoznali da motor zaista radi. Nekima će taj tihi rad smetati, ali oni koji se u tišini žele dovesti do svojeg omiljenog mjesta



Simpatičan motocikl za opuštene ljude

Ako prilagodite svoja očekivanja, XR neće razočarati



za pećanje ili lov znati će to cijeliti. Kako je i uobičajeno, u istom kućištu s motorom nalazi se i mjenjačka kutija, koja je u ovom slučaju 5 - brzinska. Iako već spomen „samo“ 5 brzina podsjeća na neka prošla vremena, više stupnjeva prijenosa bi bilo korisno kao i čokoladni čajnik. Prijenosni omjeri su dobro izabrani, pa se malena snaga motora može dobro upotrijebiti, dok bi duži prijenos znatno oslabio i tako skromna ubrzanja, a na krajnjoj brzini se ne bi dobilo. To možemo potkrijepiti činjenicom da XR polako dostiže svoju krajnju brzinu od 105 km/h. Jasno, duge nizbrdice i pažljivo sakrivanje iza malene maske će vas ubrzati i do 120 km/h, ali već izravnavanje ceste će vas vratiti u stvarnost motocikala male zapremine. S druge strane, svaka naznaka uzbrdice će se direktno odraziti na brzinu kojom se krećete, a kod malo značajnijih uspona morat ćete se pomiriti sa 70 do 80 km/h u četvrtom stupnju prijenosa. Iako vrlo umjerenih sposobnosti, ovaj agregat ima bitnu vrlinu da djeluje kao da će tako kako radi raditi do smaka svijeta, a ako u spremniku ostane još goriva, i nakon toga.

Kočnice na XR-u na prvi pogled ne djeluju uvjerljivo jer se radi o disku promjera 240 mm i čeljusti sa dva klipića prijedla, te bubanj kočnici promjera 110 mm straga. Dok je prednji disk 20mm većeg promjera nego kod konkurentne Yamaha XT 125 R, stražnji bubanj je korak unazad u usporedbi s diskom kod Yamaha. Da sve nije tako crno uvjerali smo se prilikom vožnje, a kako se ipak radi o svega 115,5 kg teškom motociklu namijenjenom skromnim brzinama, kočnice su se pokazale posve adekvatne. Možda jedinu manu možemo pripisati poluzi za aktiviranje stražnje kočnice. Naime, kada se takva kočnica aktivira sajлом, ne dolazi do prenošenja oscilacija ovjesa, ali u ovakvom slučaju se poluga kočnice i stražnja vilica ponašaju kao paralelogram. To znači da prilikom kompresije ovjesa

propada i nožica kočnice, pa na to treba biti spreman, jer se kod rastećenja ovjesa nožica vraća prema nozi vozača i sama pojačava stisak.

Možda smo mi svi danas pomalo

razmaženi, pogotovo ako uzmemo u obzir da su generacijevozi-

le motoci- kle prije pojave nazubljenih diskova s radijalnim klještim i pumpama.

Gume koje se ugrađuju na XR odlično su odabrane i jasno govore za kakav omjer cestovne i terenske vožnje je ovaj motocikl namijenjen. Kao i cijeli motocikl, gume se najbolje snalaze na asfaltu, a budući da ipak imaju profil namijenjen enduro motociklima, mokra cesta i povremeni izlet u prirodu im neće smetati. Za ozbiljnije pohode u šumu možda bi bilo dobro izabrati gume agresivnijeg profila ili još bolje, posve drugi motocikl.

Na uskoj silueti se ističe prostrano i udobno sjedalo

Pouzdan agregat nikoga neće oboriti s nogu, ali niti ostaviti na cjedilu



Okvir robusne konstrukcije u kombinaciji s ovjesom dugog hoda osigurava osjećaj sigurnosti i lakoću upravljanja na cesti i izvan nje. Široko, udobno postavljeno sjedalo doprinosi udobnosti, dok široki upravljač s dobro postavljenim komandama dopunjuje popis prednosti ovog motocikla.

Ovaj mali, ali zabavan Hondin motocikl kombinira okretnost urbanog scramblera s umjerenim sposobnostima izvan ceste. Pogonski agregat djeluje toliko trajno, da biste ga mogli ostaviti unucima, a oni štedljivi će biti privučeni prihvatljivom cijenom i vrlo malom potrošnjom. Praktičan stražnji nosač prtljage omogućuje da ponesete potrepštine za izlet u prirodu ili za obavljanje posla na drugom kraju grada. U gradskim uvjetima okretni XR će zablistati, a s obzirom na često spominjanu kvalitetu naših prometnica, kao da je izmišljen za takvu upotrebu. Kada vam dosadi zapinjati za retrovizore automobila u gužvi, uvijek ćete lako moći odjurići u prirodu i dati si oduška. Treba imati na umu da će XR-u više odgovarati vožnja po travnatom polju ili cvjetnom proplanku nego ozbiljno penjanje po kamenju i valjanje po blatu. S druge strane, jasno je da motocikl spreman za takve ekstremne uvjete ne bi ponudio niti približno toliku udobnost na cesti. Kao i sve drugo u životu, XR je kompromis, a odgovara li ovaj kompromis vama, na kraju ipak morate odlučiti sami. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 56,5 x 49,5 mm
Obujam: 124 ccm
Odnos kompresije: 9,5:1
Razvod: 1 bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 22 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 31 mm, hoda 180 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 160 mm
Gume: prednja 90/90-19, stražnja 110/90-17
Kočnice: naprijed disk promjera 240 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga bubanj promjera 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.060, širina 810, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.350, težina 115,5 kg
Deklarirano: snaga - 11,2 ks (8,3 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 10 Nm pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 12 l

+ pouzdanost, mala potrošnja, kvaliteta

- mala snaga, stražnja kočnica