

Hyosung Aquila GV650

PIŠE: SANDI CENOV
SNIMA: ŽELJKO PUŠČENIK

Kada su mi iz redakcije javili da na test dolazi Hyosung Aquila GV650, nisam zaista imao blagog pojma što je to, kako izgleda i odakle dolazi... Jedino saznanje koje sam imao, a čak ni u to nisam bio presiguran, bilo je da ima dva kotača i da valjda (sudeći po cifri u imenu) ima 650 ccm. Eto, još nisam ni počeo s testom, a već evo prve zamjerke uvozniku: ako ja, koji uvelike pratim moto svijet, nemam pojma kako dotično vozilo izgleda, onda to neće znati ni potencijalni kupci, kojih će, nadam se, zahvaljujući ovom tekstu ipak biti podosta. Naime, uzimajući u obzir staru narodnu: koliko para - toliko muzike, ovaj me stroj poprilično oduševio voznim karakteristikama i atraktivnim custom izgledom. No, kako je ova marka tek odnedavno prisutna na našem sve gladnijem moto tržištu, nadam se da će se pojaviti i ozbiljnija reklamna kampanja za ovaj svakako isplativ proizvod.

Kako smo mi Hrvati već poslovično nepovjerljiv i ponosno prepotentan narod, držim fige da reklama uspije! Naime, pouzdano znam da će svaki novopečeni biker svome susjedu, curi, lokalnim pijancima i dečkima s biljara s više gušta i sa sjajem u očima reći da si je priskrbio neku Yamahu, Suzukija ili već neki brand za koji sva ta ekipa

Zakleti Harleyjaš Sandi Cenov, svima nama znani kao pjevač i zabavljač, za Motopuls piše o najnovijem Hyosungu Aquili. Bivši vlasnik BMW-a Customa, Buella, a sadašnji Harley Davidsona V-Roda otkriva koliko ovaj jeftini motocikl nalikuje pravim muscle bikeovima uvezenima preko bare



I ključ u bravi okreneeeem...

CIJENA
51.916 KN

MOTO PULS



zna i pri čijem spomenu znački klima glavom, nego da mu je u garaži "neki tamo" novi Hyosung. I moj prvi susret s ovim simpatičnim Korejancem počeo je tako da sam na tren i sam bio jedan od tih Hrvata koji s gnušanjem i odmahivanjem ruke prezrivo gleda na sve novo i nepoznato.

Naime, čim je urednik Moto Pulsa dojahao na ovoj crnoj masivnoj (za tu zapreminu ovo je poprilično masivan motocikl) zvjerci, odmah sam se sjetio činjenice da sam ga već puno puta vidio na svojim hodočašćima po europskim Harley-Davidson susretima. Svaki puta bih se okrenuo za njim «s upitnikom iznad čela», pitajući se kakva li je ovo prerada, i od kojeg je izvorno dvokotača napravljena. Međutim, kada bih došao bliže i vidio nepoznatu mi oznaku na njemu, samo bih otišao dalje, ni ne pogledavši nešto što možda zaista vrijedi pogledati, provozati...

Vrijedi ga pogledati

Dakle, kad sam zajahao ovu "pilu", u prvih stovjesto metara nestale su sve predrasude i svi tragovi našeg hrvatskog neprihvatanja bilo čega što nije na neki način markirano poznatim nam brandom. Počnimo od nečega što je vrlo bitna komponenta custom filozofije: izgled. Ruku na srce, ovi motocikli prepuni kroma i raznoraznih oku ugodnih detalja su i napravljeni da se voze polako, ali da ostave dojam. Prvo što upada u oči na našoj testnoj Aquili je obilje kroma, koje najbolje dolazi do izražaja upravo u ovoj kombinaciji s crnom bojom. Taj krom izgleda zaista impresivno, no kad se malo bolje pogleda, dosta je tih sjajnih površina zapravo plastično, ali opet ću morati pot-

gnuti onu staru: za te pare...

Dakle, vizualno se ovdje radi o relativno velikom i ozbiljnom customu - on nije od onih smiješno malih motocikala, koji bez vas u sjedalu izgledaju sasvim OK, no kad na njih sjedne bilo tko viši od 160 cm, izgledaju kao igračke. A nagledao sam se takvih pomalo apsurdnih scena! Nekako mi se čini da je za to najzaslužniji međuosovinski razmak od 1.700 mm, što je dosta i za cruiser preko 1.000 ccm. O ciklistici koju pruža tako dugačak motocikl ćemo malo kasnije, jer sad još skeniramo vizualno. Druga komponenta koja daje dojam da je Aquila još veća nego što to zaista jest je široki spremnik goriva, koji u kombinaciji sa širokim i povinutim upravljačem stvara dojam da ste zaista na moćnom stroju. Taj dojam upotpunjuju i veliki retrovizori, koji možda neće dobiti nagradu za dizajn, ali jako dobro ispunjavaju funkciju. Ma koliko vi širili ruke (ne bi li "pila" pod vama izgledala još šira i moćnija) u retrovizorima se osim tih vaših ruku vidi i podosta prometa iza vas.

Izgleda skuplje

Naplatci su za jedan custom vrlo moderni, usudio bih se čak reći - i sportski, pa navode na zaključak da su korejski dizajneri uspjeli u svom naumu da naprave futurističko-klasičan motocikl. Nadam se da se štovatelji klasike kao što je jedan BMW sada neće uvrijediti što ću napraviti jednu usporedbu, ali tim klasično-futurističkim dizajnom Aquila me malo podsjetila na dizajnersko remek-djelo Bavaraca, BMW R1200C - cruiser, kojega mnogi zovu i nadimkom James Bond (istoimeni ga je špijun jahao u jednoj od svojih nevjerovatnih akcija, a iza i oko njega bila je jedna preslatka "mala





žuta", čisto da se sjetite o kojoj se sceni radi... Uh!) Ti umjetni kromirani usisi uz taj široki spremnik goriva, obilje modernih elemenata, kao što su aluminijски trokraki naplatci, izokrenuta vilica i kočiona kliješta, zaista malko dizajnerski 'furaju' na spomenuti BMW (samo što je BMW-ov agregat položeni bokser, a ovdje je klasični V-twin), no sve one koji se uvrijede na ovu usporedbu podsjećam na cijenu BMW-ovog cruisera i cijenu Hyosunga, pa ću opet upotrijebiti staru narodnu, koja kod ovog motocikla zaista iskazuje svu svoju težinu i istinitost: «Koliko para - toliko muzike.»



Tehnika po najboljoj custom shemi

Malo ćemo baciti oko i na deklarirane tehničke karakteristike ovog zanimljivog customa, prije nego krenemo u subjektivni dojam, koji uvijek počinje rečenicom: Okrećemo ključ u bravi... Sasvim je jasno da se ovdje radi o dvocilindričnom agregatu u V konstrukciji, što je svojstveno većini custom strojeva. Razvođen je s dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru, a istiskuje 80 KS (59,3 kW) pri 9.000 okr/min i razvija 62 Nm pri 7.000 okr/min. Ubrizgavanje je elektronsko, hlađenje - tekućinom, "šalta se" u pet brzina, ima 220 kg i deklariranu maksimalnu brzinu od 190 km/h. Spomenimo i to da spremnik goriva ima kapacitet 16 l, što mu daje sasvim pristojnu autonomiju, s obzirom na potrošnju od cca 5 l/100 km. Dodajmo još i to da je testni primjerak bio opremljen nekim dodatnim dijelovima, kao što su vjetrobransko staklo, naslon za suvozača i rešetka za prtljagu. Te mu komponente lijepo pristaju, ali i bez toga bi njegov izgled bio jednako atraktivan.

Još je jedna tehnička specifičnost Aguille, koju nikako ne smijemo zaboraviti, a to je završni prijenos, koji je u skladu s najpoznatijim proizvođačem ovakve vrste motocikala (naravno, Harley-Davidson) izveden remenom. Mala je zamjerka to što je taj detalj (koji mi okorjeli pobornici customa toliko volimo) poprilično skriven iza štitnika remena, pa se baš mora obratiti pozornost da bi se zamijetio taj pogonski remen.

Ključ u bravi

A sad, kao u refrenu jedne moje stare pjesme: "I ključ u bravi okreneeeem..."

Dva cilindra zabrundaju onim poznatim V-twin ritmom. Jasno je da bi 'custom-uhu' bio ugodniji otvoreniji ispušni sistem, ali kako neke norme u broju decibela i količini ispušnih plinova moraju biti zadovoljene, proizvođač ga, naravno, isporučuje tako da ga možete dovesti u svoju garažu bez najave otvorenog rata susjedima i bez straha od svježih rajčica kojima bi vas mogli gađati Zeleni ako slučajno prolazite kraj njihovog mitinga...

Široki volan, mekana spojka, u prvu 'kao u putar' - i gas... Moram priznati da kod jedne «šestopedesetice» nisam očekivao toliko snage odmah, u niskim okretajima, ali "šus" od nule je sasvim pristojan, pa mislim da bi nekim početnicima koji su ga kupili "šminke radi" okretanje ručice gasa moglo biti i puno zabavnije nego što su se nadali te bi im vjerojatno trebao plastični kirurg da im s lica skinje osmijeh zbog činjenice da su za tu količinu novca dobili ozbiljno vozan bike... Za moj ukus ovjes je malo premekan, no mislim da većina ljudi koji se odlučuje za custom bike itekako želi upravo to: da je sve fino mekano i podatno i da u petoj lagano gledaju šumu oko sebe, udišu sve proljetne miomirise i, naravno, osjete iza sebe dah novopečene bikerice, kojoj je bilo malo već dosta skutera i koja napokon razmišlja o odlasku u krevet s vama, jer sad ste vas dvoje napokon pravi bikeri... A za istu tu lovu mogli ste ostati i skuterai, pa bi vas na svakom semaforu i dalje nervirao čeznutljivi pogled vaše suvozačice za svakim iole ozbiljnijim bike-om. A ovako... No, vratimo se mi spomenutom ovjesu, koji bi, da je malo tvrđe podešen, mogao podnijeti i ozbiljnije naginjanje u zavoj, imajući



u vidu dugački međuosovinski razmak koji tako čezne za dugačkim i otvorenim zavojima.

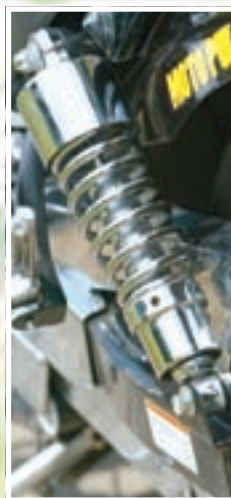
Digitalno doba

Što se instrumenata tiče, digitalno je doba očito došlo i u Koreju, pa je cijela instrumentalna ploča digitalna i ne može se reći da nije pregledna, ali meni je ipak tako nedostajao klasični analogni obrtomjer, jer u visokim okretajima se Hyosung može razvrtiti i više nego što se to po zvuku agregata u prvi tren čini. Prava mala zvijer, vjerujte! I opet mi dolazi da napišem istu stvar, mada znam da sam već pomalo dosadan, ali: za te pare... Ne, nisam zaboravio spomenuti kočnice, ali nekako nemam što reći o njima. OK. Niti predobre, niti preloše. Ispunjavaju funkciju i to je to.

Eto, tih nekoliko dana koliko sam Aquilu imao na testu prošlo je u trenu, a to što je moj voljeni

Harley-Davidson spavao u garaži, nisam osjetio kao neku tešku kaznu, jer ovaj je custom zadovoljio sve moje bikerske apetite u tih nekoliko dana, a ti apetiti su poveliki - od imidža i udobnosti preko dobre ciklistike do lake upravljivosti po gradu. Skrušeno priznajem i da sam Aguilu posudio za "dir" svome kumu, koji bi u slijedećih nekoliko dana mogao zakucati na vrata Eurorenta i potražiti svoj Hyosung GV650 Aguilu, jer njegovom oduševljenju ovim strojem nije bilo kraja. A vjerujte mi na riječ: kum jako dobro zna baratati omjerom uloženo-dobiveno! Savjetovao sam mu samo da požuri, jer sam vraćajući "pilu" s testa u kutiji vidio i '30Aniversary' Aguilu, koja je u svojoj mat crnoj boji još atraktivnija od testne. Proizvedena je u ograničenoj količini, s pločicom na koju se potpisao majstor Korejanac...

Za te pare... ■



TEHNIČKI PODACI

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor: dvocilindrični, V konstrukcije sa kutem od 90 stupnjeva, četverotaktni |
| Promjer x hod: 81,5 x 62 mm |
| Obujam: 647 ccm |
| Odnos kompresije: 11,6:1 |
| Razvod: DOHC, 8 ventila, dvije bregaste osovine |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje |
| Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 5 brzina, završni prijenos remenom |
| Ovjes: preokrenuta vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 130 mm podesiva na hidraulici po oba parametra; straga dva amortizera hoda 90 mm podesiva na opruzi |
| Gume: prednja 120/70-ZR18 59W, stražnja 180/55-ZR17 73W |
| Kočnice: naprijed poluplivajući diskovi promjera 300 mm, straga disk od 270 mm |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.430, širina 840, visina 1.150, visina sjedala 705, osovinski razmak 1.700, težina 220 kg |
| Deklarirano: snaga - 80 KS (59,3 kW) pri 9.000 okr/min, okretni moment 62 Nm pri 7.000 okr/min |
| Spremnik goriva: 16 l. |
| Max. brzina: 190 km/h |

 cijena, dizajn, snaga

 imidž