

**Cala di Volpe (zaljev
lisica) bio je središte
prezentacije
najnovije Aprilije**



Aprilia Pegaso 650 Strada



CIJENA
54.000 kn

Japanско srce u talijanskom odijelu

Tvornica koja drži aktualnu svjetsku krunu u klasi Supermoto, predstavlja potpuno nov cestovni model Pegaso koji sa starim ima malo što zajedničko. Njegovo srce više nije Rotaxov agregat s pet ventila, već Yamahin s četiri preuzet s modela XT. Nema više nikakvih dodirnih točaka sa endurom, a to mu i ime jasno govori. Isprobali smo ga na mondenom talijanskom ljetovalištu, otoku Sardinija na svjetskoj prezentaciji

PIŠE: ŽELJKO PUŠĆENIK

COSTA SMERALDA: Nakon 15 godina, od kada je prvi Pegaso sišao s proizvodnih traka, i mnogih zatezanja bora tijekom godina, danas iz temelja mijenja svoj dizajn i namjenu. Raskrstivši s prošlošću, odriče se svakog izleta van asfalta a njegov dizajn je sada suvremen i ponovno vrlo privlačan. Plavi naplaci kakve imaju jedino čuveni Factory primjerci modela Mille i ostali detalji govore da ovo nije tek jedan Pegaso u nizu.

Više od 50.000 komada prodano je od 1990 godine, a te brojke daju težinu kada samo i spomenemo ime Pegaso. Pegaz, kriлати konj iz grčke mitologije nosio je Apriliju svih ovih godina i donio joj slavu na tržištu jednocilindričnih modela. Osim toga Pegaso ima poseban značaj u ovoj talijanskoj porodici kao prvi "veliki" Aprilijin motocikl, a opstao je na tržištu svih ovih godina zahvaljujući pogodnom odnosu uloženo-dobiveno.

Iako su njegovi predhodnici proizašli iz terenskih modela, danas on nema više nikakvih dodirnih točaka sa endurom, a to mu

Glavni nedostaci na starom modelu, buka agregata i makana prednja vilica uklonjeni su i sada Pegaso predstavlja vrh ponude na tržištu



Japanska kvaliteta, talijanski dizajn i hrvatska cijena dobitna je kombinacija za uspjeh na tržištu. Definitivno "best buy"



i ime jasno govori (Strada - tal. cesta). Pegaso je prvi Supermoto model koji nije izveden iz blizanca hard enduro. Strada sada okreće novu stranicu povijesti jednocilindričnih talijanskih motocikala, a stvoren je za maksimalnu zabavu u gradskim vrevama i okruženju uglastih raskrižja.

Ako su mu do sada konkurenti vremesne tehnologije bili Honda Dominator ili Kawasaki KLE 500, sada on ulazi u jednu sasvim novu dimenziju u kojoj napada prije svih začetnika ove kategorije njegovo veličanstvo KTM Dukea II 640, a potom i njegove sljedbenike Yamahu XT 660 X, BMW Scarver F 650 CS, Hondu FMX 650, pa čak i dvocilindričnu Multistradu 620. No čini se da baš Pegaso ima pobjedničku kombinaciju: japansko srce i očaravajući talijanski dizajn!

Ova klasa motocikala po mnogima ima optimalnu zapreminu. Uostalom i rast tog segmenta je najveći u Europi, čak 23%. Nije odviše skupa kako u nabavi tako i pri redovitom održavanju, lagana je za upravljanje a još uvijek pruža neslućena zadovoljstva svakom tko ga malo žešće potjera.

Pegaso Strada označava prekretnicu i po pitanju agregata. Zadnja značajnija izmjena bila je davne 1992 godine kada je zapremina povećana sa 600 na 650 ccm, a 2001 elektronsko ubrizgavanje goriva zamijenilo je klasičan rasplinjač. Danas je izmjenjen iz temelja, a njegovo poznato Rotaxovo srce s 5 ventila izvađeno, te transplantirano potpuno novo iz jednog modela XT serije. Riječ je o Yamaha-Minarellijevom agregatu od 659 cm³ s 4 ventila, pogonjenih jednom bregastom osovinom i lancem, hlađenim tekućinom, sa suhim karterom te dodatim elektronskim ubrizgavanjem goriva. Deklarirana maksimalna snaga sada je 50 KS koje razvija pri 6.250 okretaja, a okretni moment je 6,25 kgm pri 5.200 okr/min. Dakle, jači je 3 KS od starog modela, a 2





Jedini od hrvatskih novinara imali smo prilike isprobati najnoviji Aprilijin uradak. Zabavan je i optimalan za svakodnevnu upotrebu. Niti turizam mu nije stran, pa nas je zabavljao po čitavoj Sardiniji od njenog vrha St. Marije do Olbie

Potpuna zabava, to je zadaća nove Aprilie Pegaso Strada



valili toliko kilometara s tom prosječnom brzinom, potrošili toliko goriva a sutra morate na servis". Dakle, taj digitalni multifunkcionalni displej daje podatke o prosječnoj potrošnji, prosječnoj brzini, ima štopericu za mjerenje vremena po krugu s ukupnim i parcijalnim vremenima kojima se upravlja preko tipke na upravljaču. Također prikazuje ukupnu i parcijalnu kilometražu, temperaturu rashladne tekućine, količinu goriva u spremniku, napunjenost akumulatora, te javlja upozorenjem svaku grešku, primjerice ukoliko ispušni plinovi nisu dobri, a upozorit će vas i kada trebate ići na servis. Dovoljno? Nije? Osim njega instrumenti sadrže i jedan veliki analogni mjerač broja okretaja motora.

Pegaso Strada koji upravo ovih dana kreće u prodaju, od predstavljene izvedbe na Intermotu u Münchenu, razlikuje se po pokazivačima smjera koji su žute trokutaste forme zamijenili pravokutni izduženi pokazivači sada bijele boje a u njima su LED diode umjesto žaruljica.

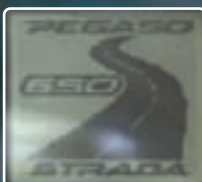
Još jedna korisna stvar a koja je nas najviše oduševila; na spremniku goriva s gornje strane nalazi se integriran pretinac za odlaganje manjih predmeta kao što su novčanik, mobitel, ključevi ili kartice za plaćanje cestarine za koju nikada ne znamo gdje ćemo je staviti. Otvara se pritiskom tipke na upravljaču koja upravlja električnom bravom. Zašto nam je to toliko dobro? Pa zato što inače u rukavicama nikad ne možemo izvući iz džepa baš ono što nam treba,

KS od modela XT, čiji je agregat preuzeo.

Aprilijini stručnjaci na prezentaciji na Sardiniji razložili su nam razloge ovako radikalne promjene; više ne koriste austrijske agregate radi zadovoljavanja Euro 2 homologacionih normi. Kažu da bi ih razvoj previše stajao i da im je jednostavnije preuzeti jedan takav provjereni od konkurencije. Ionako se ovi Minarelli agregati proizvode se u Italiji, a od modela XT promjenjena je samo kutija airbox-a, ispuh i elektronika. Stoga je i snaga u konačnici minimalno porasla. Dodaju kako su Stradu u njenom razvoju testirali SXV vozači koji se natječu na svjetskom Supermoto prvenstvu s najnovijim Aprilijinim V2 agregatom i da je pogodna za sve tipove vozača.

Agregat posjeduje i kontrabalansnu protuosovinu u svrhu smanjenja vibracija. Spojka mu je u uljnoj kupci a njena komanda je preko sajle. Pristup svjećici je vrlo jednostavan s desne strane, a jednostavan je i pristup air-box-u.

Ono najbolje na njemu je svakako pogled s vozačevog sjedala. Po nama ovo su najbolji instrumenti u klasi i sadrže baš sve što možete poželjeti. Dostupan vam je pravi mali putni kompjuter koji u svom izborniku ima mogućnost biranja čak 5 jezika s kojim ćete se dalje služiti i dobivati brojne podatke. Ako naše tržište jednog dana proguta dovoljno komada, možda u opciji bude i hrvatski tako da će vam na vašem jeziku moći podnesti izvještaj: "Danas ste pre-



Instrumenti prikazuju toliko informacija da ih je teško sve nabrojati, a postoji i mogućnost biranja između pet svjetskih jezika

Na spremniku goriva s gornje strane nalazi se integriran pretinac za odlaganje manjih predmeta kao što su novčanik, mobitel, ključevi ili kartice za plaćanje cestarine za koju nikada ne znamo gdje ćemo je staviti. Otvara se pritiskom na tipku na upravljaču koja upravlja električnom bravom, a unutar njega se nalazi i otvor s čepom za dolijevanje goriva



● U rujnu na salonu u Parizu biti će predstavljeno 6 novih Aprilijinih V2 modela. U verzijama Supermoto, Hard enduro i Cross ugrađivat će se zapremine od 450 do 550 ccm. Aprilijini menageri povjerali su nam da će koštati 5% više od jednocilindrične konkurencije. U Parizu ćemo vidjeti i novi Tuono te jedno veliko iznenađenje koje nam nisu željeli otkriti.

Prozirni vjetrobran sa spiska dodatne opreme pretvara ovaj urbani Supermoto u gutača kilometara



dok nam istovremeno kaciga skriva pogled prema dolje, prema džepu. Ovako nismo primorani skidati niti kacigu niti rukavice. Na Sardiniji smo taj "čudesni" elektro pretinac koristili za smještaj fotoaparata, tako da nam bude uvijek lako dostupan kad god bismo zaželjeli pejzažne fotografije, a ovaj čudesni talijanski otok svakako ima što za slikati. Taj pretinac se može otvoriti samo ako je kodirani ključ u bravi, a unutar nje ga se nalazi i otvor s čepom za dolijevanje goriva. Drugi pretinac se nalazi pod sjedalom koji je, iako mali, dovoljan za smještaj, primjerice, kišnog odijela.

Pegaso je zadnji puta doživio restyling 1997 godine. Dizajn novog modela Strada sada je potpuno osvježen iako nove oplata i dalje spajaju masku sa svjetlom i spremnik goriva kao na svim dosadašnjim modelima Pegaso. U Apriliji su željeli napraviti jedan kompaktan motocikl vrlo uske građe, agiln i krajnje lagan. Stoga je prednja maska minijaturnih dimenzija, a kratak je i stražnji kraj. Novost je i potpuno tamni vjetrobran. Stra-

du karakteriziraju fantastični aluminijski naplatci koji su preuzeli dizajn s modela Mille R Factory. Pegasovi naplatci su nešto uži kako bi primili gume manjih dimenzija: sprijeda 110/70-17 i straga 160/60-17. No to je ipak mnogo šire nego što je imao model '04 straga - 130. I ispušni topovi djeluju kao da su netom skinuti s modela RSV. Sasvim novi i moderan vizualni dojam daju stražnja svjetla u LED tehnologiji s prozirnim staklom, te već spomenuti vrlo mali pokazivači smjera. Spremnik goriva može primiti 16 litara (stari 21 l.) goriva od kojih su 3,5 l rezerva.

Model Strada je konstruiran za korisnike koji žele iznimnu lakoću u vožnji, a to mu omogućava i ukupna masa od svega 168 kg (stari 175 kg suh ili 194 kg sa svim tekućinama). Ženski dio publike nije zaboravljen zahvaljujući niskom sjedalu od svega 780 ccm od tla (prije 817 mm). Tvornica tvrdi da je upravo ta pozicija idealna za vozače do 180 ccm visine. Oni viši mogu naručiti sjedalo povišeno za 30 mm,

koje diže udaljenost od tla na 810 ccm, a košta 80 Eura.

Ciklistika se nije mnogo mijenjala po dimenzijama; međuosovinski razmak mu je 1.479 mm. Okvir je i dalje od čeličnih cijevi iako je potpuno novo konstruiran. Prednja vilica je klasičnog tipa i ne može se regulirati sa standardne podešenosti, ima promjer 45 mm a hod joj je skraćen na 140 mm. Na naše pitanje zašto svoje mjesto ovdje nije našla jedna up-side down vilica, menageri u Apriliji odgovaju da bi to u konačnici proizvod poskupjelo za 300 Eura, a oni to nikako nisu htjeli.



Podmazivanje je riješeno suhim karterom, a to znači da je spremnik za ulje izdvojen i nalazi se u okviru. Na slici je čep za dolijevanje i kontrolu ulja u motoru



Originalno austrijsko srce Pegasa sada je zamijenjeno japanskim sa Yamaha XT





U klasi urđanih motocikala lakih za upravljanje ove godine biti će se velika bitka. Nakon opjevanog austrijskog modela Duke, preteče urđano-trendovskih motocikala, te njemačkog Scarvera F 650 CS i japanskog XT660X ove godine u ring ulazi potpuno nov talijanski Pegaso 650 u verziji Strada

Stražnji se pak Sachs amortizer može podešavati, i to u dvije opcije: preko opruge na predopterećenju i preko hidraulike na povratu. Njegov je hod također reduciran i sada iznosi 130 mm. Kočnice su klasične na Aprilijama Brembo serije Oro preuzete s modela Tuono s tim da Pegaso ima samo jedan disk naprijed. On je većeg promjera nego na standardnom Pegasu, odnosno sa 300 mm popeo se na 320 mm na koji djeluju čeljusti s 4 klipića. Straga je pak jedan disk istog promjera - 240 mm.

U vožnji je vrlo lagan i agiln

No kako se sve to ponaša u vožnji? Kao i na većini premijernih testova na koje putujemo i ovom prilikom smo jedini iz Hrvatske dobili pozivnicu na Olbiu. Ali nije nam radi toga bilo dosadno, jer imali smo pravog partnera za ples po odličnim cestama Sardinije. Čim smo krenuli s parkirališta "Cala di Volpe" (zaljeva lisica) uočili smo iznimnu mekoću komandi i osjećaj koliko je novi pegaso Strada upravljiv motocikl. Naime, elektro prekidači su od najfinije plastike i za svaku su pohvalu jer malo odskaku od standardnih i pomalo dosadnih kakve susrećemo na svim japanskim proizvodima. Agregat je tih i ne proizvodi gotovo nikakvu buku, za razliku od starog Rotaxovog, i odaje povjerenje vozaču da ga neće baš nikada ostaviti na cjedilu.

Mjenjač je brz, precizan i mekan, tipično japanski. Njegovi odnosi prenosa su dugi, a agregat nema vibracija na niskim okretajima motora. Na višim doduše ima iako ne iritiraju niti smetaju. Daju tek potreban šarm. Ovaj Minarelli agregat može se voziti dosta opušteno i na niskim okre-

tajima jer počinje trzati tek ispod 3.000 okretaja motora. Motor prilično dobro vuče za jedan cilindar te smo ostali malo iznenađeni. Treba, dakle, zaboraviti one stare jednocilindrične motore koji su kašljucali na niskim okretajima a vibrirali na visokim. Strada s japanskim srcem vrlo lično vuče od početka do kraja. No za maksimalnu brzinu od nešto sitno preko 170 km/h treba ipak malo pričekati. Ali kad ste na godišnjem odmoru vremena ima na pretek. Šalu na stranu, živ je osobito u nižim brzinama, a 10 km/h je u konačnici brži od starog modela.

Nakon upoznavanja s njim htjeli smo ga i malo podbosti, a tu vidimo neke detalje koje bismo odmah nakon kupnje "personalizirali" po vlastitom ukusu. Upravljač bismo poželjeli malo dalje od sebe da možemo bolje osjetiti prednji kotač i ispravili bismo ga u Supermoto stilu. Osobno nam se čini kako je dosta savijen prema nazad. Sjedalo nam je malčice nisko za visinu našeg test vozača (187 cm) pa bismo pohitali kod distributera s kreditnom karticom po sjedalo s popisa dodatne opreme. Kad je ovako nisko čini nam se i premekano, osobito za našu težinu. Sve je ostalo na svom mjestu.

Kroz uglate zavoje Coste Smeralde i Olbie, Strada se ponaša odlično. Brz na ulasku u zavoj, odlučan na izlasku. Osim toga i Pirellijeve gume imale su odličnu hvatljivost pa je jurcanje turističkim središtima bilo vrlo zabavno i od punog povjerenja prema motociklu. Kad sve štima, čovjek se i lagano opusti.

Prednja kočnica je kao i kod većine konkurencije solidna i ne odstupa niti lijevo niti desno, ali moramo pohvaliti stražnju koju inače rijetko koristimo. Kako je položaj tijela vozača nešto uspravniji nego na Supermoto motociklima ili sportskim nakedima, ovdje svo težište pada na stražnji kotač te stražnje kočnica može pokazati svoje kvalitete. Dakle, ona je vrlo snažna a istovremeno se dobro dozira tako da kotač ne blokira, ukoliko vozač to ne želi.



2004 godine Aprilija je debitirala u utrkama Supermoto i odmah osvojila svjetsko prvenstvo. Isto želi prenesti i na cestu potpuno novim modelom

Ovjes mekan ali solidan, ne ponire na kočenjima da bi to ikoga na cesti zasmetalo. Stoga iako prednja vilica nema mogućnost podešavanja, Stradi to nije nužno. I da ima tu mogućnost, mi ne bismo ništa mijenjali. S druge strane upija sve neravnine kao pjesmicu i nakon cjelodnevnih vožnje vozač ne osjeća umor, niti u leđima, niti u stražnjici, niti u rukama. Tu otkrivamo njegovu turističku namjenu. Ali oni koji misle putovati još jednom moraju pojuriti s kreditnom karticom do distributera i naručiti viši vjetrobran koji, uzgred rečeno, vizualno djeluje odlično. Zaštita od vjetra u serijskoj postavi je nedostatna ili gotovo nikakva, pa je viši vjetrobran nužan za brzine preko 140 km/h. Uostalom skuplja mušice na sebi, a ne na našem klokanovom odijelu. No, oni koji će ga voziti po gradu i na kratkim pri-

gradskim relacijama s ovim problemom se neće nikada susresti. Pegaso daje najbolje od sebe na kratkim i ostrim zavojima. Dakle, strada a ne autostrada. Glavni nedostaci na starom modelu, buka agregata i malka prednja vilica, sada su uklonjeni pa Pegaso Strada predstavlja vrh ponude na tržištu. Iako je sam agregat tih, muzika koja dolazi iz dva ispušna topa je odlična i ugodna je za cjelodnevno slušanje, baš kao opuštajuće pjesme Norah Jones ili Sade.

Pogled u retrovizorima je odličan, a oni su širom rasmaknuti. Tko traži motocikl za turizam pa čak i sa suvozačem našao je dobrog partnera. I oni koji se vole odvajati od motocikla, sada ne moraju odviše brinuti: nova Strada ima kodirani ključ i elektronski protivprovalni uređaj. U opciji se nalaze još i ABS kočnice, karbonski štitnik za ruke, putni kovčez i ispušni sustav Akrapovič.

Pegaso vam postaje prijatelj čim se odlučite za njega, dolaskom na blagajnu. Negova cijena od 54.000 kn apsolutno je "best buy" na našem tržištu. Najveći konkurent od koga je preuzeo agregat Yamaha XT660X stoji 60.000 kn, a Hondin lijep ali slabašni FMX 58.000 kn. Cijenovno potpuno nemjerljivi su mu KTM Duke II sa 68.800 kn i BMW F650 CS sa 71.000 kn. Da budemo iskreni, ovako je drastično jeftiniji od direktne konkurencije samo u Hrvatskoj, politikom niskih maloprodajnih cijena njenog zastupnika za RH tvrtke IngKart. Na kraju i jedan savjet: ako namjeravate kupiti ovakvo vozilo požurite još ove godine jer, ako bilo kojim slučajem Piaggio (od ove godine je stopostotni vlasnik Aprilije) bude narednih godina preuzeo distribuciju, lako bi se moglo desiti da cijena znatno poskoči i izjednači se s konkurencijom, baš kao na polju skutera. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 84 mm
Obujam: 659 ccm
Odnos kompresije: 10 :1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 44 mm
Spojka: s višestrukim diskovima
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 140 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 110/70-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.160, širina 810, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.479, težina 168 kg,
Deklarirano: snaga - 50 ks (37 kW) - 6.250 okr/min, max. okr. moment - 6,25 kgm (61,31 Nm) pri 5.200 okr/min
Spremnik goriva: 16

+ instrumenti, kočnice, ovjes, okretnost, pretinac na spremniku goriva, mjenjač, tih agregat, cijena, kvaliteta izrade

- sjedalo je vrlo mekan i nisko, pozicija upravljača, zaštita od vjetra