



CIJENA  
28.100 KN



# Mini Ducati s japanskim srcem

TEKST: KREŠIMIR PRAŠNIČKI  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

**P**ostoje motocikli za kojima se žudi, zbog kojih nas prolaze trnci pri svakoj pomisli na njih. Ima motocikala koji su, na kraju krajeva, obilježili motociklistički svijet i zauzeli kultno mjesto u njegovoj povijesti. Jedan od takvih motocikala je Ducati 916, koji, iako je predstavljen svijetu prije gotovo 15 godina, još uvijek izgleda nekako svježije i njegove se linije ističu u moru noviteta kojima nas svakodnevno obasipaju japanski proizvođači. Bio je to motocikl čija su tehnička i dizajnerska rješenja mnogi pokušavali kopirati, neki s više, a neki s manje uspjeha. Primjer kopije koji nam prvi pada na um je Cagiva Mito, talijanska dvotaktna jurilica koja je sa svojim oplatama i dvostrukim uskim farovima bila gotovo potpuna replika popularne 916-tice, a samim time i predmet želje brojnih 16-godišnjaka koji su tek dobili vozačku dozvolu.

Imali smo priliku testirati Sachs XTC 125, motocikl naglašeno sportskog karaktera namijenjen vozačima koji tek počinju kročiti u svijet motociklizma i kojima bi mogao poslužiti kao dobra osnova za stjecanje dragocjenog iskustva

## Talijanski uzori

Tako je i Sachs XTC 125 u svom dizajnu potražio uzore kod talijanskog proizvođača, samo što nije išao tako daleko u kopiranju kao Cagivin Mito. Ipak posjeduje brojne sitnice koje nas donekle podsjećaju na slavnog Ducatija i koje će izmamiti uzdah pokojeg maloljetnika kojemu bi ova umanjena verzija karizmatičnog modela 900 SS mogla biti prvi motocikl. A prvi detalji koji nam u tom smislu upadaju u oči su rešetkasti cjevasti okvir, maleni četvrtasti retrovizori i žarko crvena boja u kojoj je došao naš testni primjerak. Ako još uzmemo u obzir da su druge dvije boje u kojima dolazi ovaj

Sachs žuta i crna, tradicionalne boje renomiranog talijanskog motocikla, jasno se vidi namjera proizvođača. A da ne bi sve bilo u znaku Ducatija brinu se prednja svjetla, koja donekle bude sjećanje na stariju generaciju Aprilijinog modela Mille. Doduše, ima tu i nekoliko rješenja preuzetih iz japanske filozofije dizajna, kao što su lažni usisnici za zrak smješteni ispod prednjeg fara ili smiješno niski vjetrobran koji je, ruku na srce, potpuno beskoristan. Možda bi se uz njegovu malo veću površinu dalo izvući koji kilometar na sat više u konačnoj brzini, ali ovako je on tu više ukras nego stvarno aerodinamično pomagalo. Instrument ploča je jednostavnog i







Bočni oslonac predstavljao nam je probleme



Kad se jednom nade na zavojitoj cesti, Sachs ima što pružiti



Instrumenti su veliki i pregledni, iako pomalo čudi odabir različitih boja za obrtnomjer i brzinomjer



Retrovizori su mali i nepregledni



Bočno postavljene stražnje amortizer u kombinaciji s prednjom teleskopskom vilicom čini vrlo dobru cjelinu

pomalo neuglednog dizajna, a njome dominiraju veliki okrugli obrtnomjer i brzinomjer kojemu skala ide do vrlo optimističnih i u stvarnosti nedostiznih 200 km/h. Malo čudi i odabir bijele boje za pozadinu obrtnomjera i potpuno kontrastne crne za brzinomjer, ali tako se bar nećete zabuniti oko toga u koji od dva instrumenta gledate. Krenemo li pogledom dalje prema središnjem dijelu motocikla, primijetit ćemo poprilično dugački i obli spremnik za gorivo zapremine čak 20 litara i vozačko sjedalo od tanke gume koja neodoljivo podsjeća na spužve kakve se koriste na natjecateljskim motociklima. Izgled nas tu malo vara jer je sjedalo na sredini ipak malo deblje podstavljeno. No, to nije od prevelike koristi jer je na njegovim rubovima kruta plastika, što znači da vozač mora biti svjestan da ga čeka gruba vožnja u kojoj će osjetiti baš svaku neravninu na cesti. A da u toj svojoj patnji vozač ne bi bio sam, i suvozač je dobio jednako neudobno sjedalo. Na stražnjoj vilici odmah u oči upada njezina nespreno odabrana neugledna siva boja, koja više podsjeća na temeljnu boju dvorišne ograde nego na nešto što bi bilo primjereno motociklu. Ispuh je, kao što to najnoviji trendovi nalažu, smješten

ispod sjedala suvozača, no ukupni dojam stražnjeg dijela motocikla ipak donekle kvari stop svjetlo zastarjelog dizajna.

Ispod oplata se smjestio Suzukijev četverotaktni zrakom i uljem hlade-

ni motor zapremine 124,5 kubičnih centimetara. Doduše, iako na njemu piše Suzuki, ne proizvodi se u Japanu, već u Maleziji, a Sachu XTC daje 15 konjskih snaga pri 10.500 okr/min. Ne možemo reći da je taj agregat na

nas ostavio osobit dojam, no isto tako nas ničim nije ni posebno razočarao. Jednostavno pruža točno ono što se od njega i očekuje te linearno i jednolično razvija snagu sve do graničnih brojeva okretaja. Ne čini to ni približ-

**Sachs 125 izgledom pomalo podsjeća na Ducatijeve modele, posebno na 900 SS**





Sachs XTC 125 uvjetuje svojim vozačima izrazito sportski položaj sjedenja. Nije da nam je to smetalo



no jako kao njegova dvotaktna braća, no s druge strane, bilo bi nezahvalno to uopće očekivati od njega.

### Nadahnut natjecateljskom stazom

Čim sjednemo na Sachsa XTC postaje nam jasno da je to motocikl čijim su konstruktorima uzor bili nekadašnji GP motocikli male zapremine. Ruke su smještene na nisko postavljenom upravljaču, a tijelo je

ispruženo preko dugačkog i uskog spremnika za gorivo, koji ima udubljenja za ugodan smještaj vozačevih koljena. Oslonci za noge postavljeni su malo prema natrag, tako da nam tijelo automatski zauzima položaj koji opterećuje prednji kraj motocikla. Još ako tome pridodamo već spomenutu tanku i tvrdu spužvu vozačevog sjedala, jasno nam je da je položaj sjedenja izrazito natjecateljski i da možemo zaboraviti svaku pomisao na udobnu

vožnju. No, to i nije neki problem jer je sportska namjena ovog motocikla vidljiva već na prvi pogled. Ali sportska namjena ne opravdava 'šlampavu' izvedbu bočnog oslonca za motocikl. Naime, čim sjednemo na njega i ispravimo ga, oslonac se ničim izazvan sklapa u zatvoreni položaj. To možda i nije nikakav problem kod kretanja, ali je zato potreban priličan oprez prilikom parkiranja. Svaki smo put morali dobro provjeravati stoji li

motocikl čvrsto na osloncu, to jest, je li on izvučen do kraja. Možda je to još jedna poveznica s Ducatijevim motociklima, jer su i njihovi pojedini modeli poznati po problematičnim bočnim osloncima.

### U brišućem letu

Sljedeća stvar koja nas je zasmetala je ručica spojke, koja hvata visoko i ima vrlo usko područje djelovanja. Gotovo kao da se radi o prekidaču koji je u uključenom ili isključenom položaju. Kod normalnog kretanja to nije bilo ništa strašno, ali oštrije je startove bilo malo teže uspješno izvesti.

No dobro, progutali smo lošu izvedbu oslonca za noge te problematičnu ručicu spojke i krenuli. Već u prvim metrima vožnje primjećujemo da je mjenjač tvrd i potrebna je određena doza odlučnosti da bi se ubacilo u željeni stupanj prijenosa. Prijenosni odnosi su relativno blisko nanizani i potreban je čest rad mjenjačem da bi se iz agregata izvukao maksimum. Isto tako primjećujemo i sportski, ukrućeni ovjes, kojem savršeno dobro odgovara oštra vožnja. Stražnji bočno postavljeni monoamortizer ima mogućnost regulacije tvrdoće i izvrsno je usklađen s prednjom teleskopskom vilicom promjera 41 mm. Motocikl, doduše, na neravnine reagira malo grublje, no pritom se ne događa ništa što bi ga izbacilo iz željene putanje ili

Zbog izuzetno dobre ciklistike ostali smo malo razočarani snagom agregata







Veliki prednji disk promjera 316 mm dobro se dozira i kvalitetno obavlja svoju dužnost



Stražnja vilica umanjuje cjelokupni dojam motocikla zbog loše odabrane boje

uznemirilo. Sama ciklistika je prilično agresivna, a dodatno joj pomaže mala težina motocikla od svega 130 kilograma. Zapravo, čak smo ostali iznenađeni njegovom reaktivnošću, obzirom da smo navikli voziti puno teže motocikle, za koje je potrebno više snage da bi ih se spustilo u zavoj. Kod Sachsa XTC to nije slučaj, budući da osjeća svaki, pa i najmanji vozačev pokret, i spremno reagira na njega. Kad smo se jednom navikli na tu njegovu osobinu i počeli ga voziti u skladu s time, otvorio nam se novi svijet užitka u vožnji i vrlo brzo smo zaboravili sve dosad navedene nedostatke. Zapravo, gotovo sve. Naime, iako je pogonski agregat dovoljno snažan i posve se ravnoopravno može nositi sa svojom konkurencijom u klasi, učinilo nam se da bi tako dobar ovjes i ciklistika vrlo lako mogli pod-

nijeti i daleko kapacitetnije agregate. Ovakvo smo ostali malo razočarani kad se kazaljka brzinomjera zaustavila na nekih 110 km/h. No, ukoliko za svoju vožnju odaberete nešto zavojitije ceste ili neku karting stazu, Sachs će vam pružiti dovoljno užitaka da zaboravite sve njegove nedostatke. Pirellijeve gume Sport Demon, u dimenzijama 110/70-17 i 150/70-17, iako sa 'šarama' koje na prvi pogled ne ulijevaju povjerenje, pokazale su se kao dobar odabir, pa nam ni struganje koljenom po asfaltu staze u Novom Marofu nije predstavljalo nikakav problem.

Ukupan dojam upotpunjuje i dovoljno snažan kočioni sustav. Veliki prednji disk promjera 316 mm i čeljust s četiri klipa, te stražnji disk promjera 220 mm ni u jednom trenutku prilikom našega testa nisu pokazivali znake umora. Doziranje

je bilo dobro, a samo kočenje uvijek dovoljno snažno.

Sveukupno gledano, Sachs XTC 125 nas nije razočarao, iako bi se to možda moglo zaključiti iz prvoga dijela ovog testa. Kako ništa na ovom svijetu nije savršeno, tako ćemo i ovom motociklu progledati kroz prste na neke njegove sitnice, vezane uglavnom za završnu obradu nesvojstvenu jednom njemačkom proizvođaču. Ima neke svoje mušice i nedostatke, no isto tako ima dovoljno prednosti da izmami pokoji široki osmjeh na licima svojih vlasnika. Ako tome još dodamo i novoformiranu cijenu od 28.100 kuna, to ga čini 1.800 kuna jeftinijim od njegove izravne konkurencije, Honda CBR 125 R. U svakom slučaju, Sachs XTC 125 je na nas ostavio dojam izvrnog motocikla za početnike. Motocikla koji će ih

vrlo brzo uvesti u tajne svijeta brzinskih motocikala, a pritom ih zbog blagih karakteristika pogonskog agregata ničim neće uplašiti. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 57 x 48 mm
<b>Obujam:</b> 124,5 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,4:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> zračno i uljno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> naprijed klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
<b>Gume:</b> prednja 110/70-17, stražnja 150/70-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 316 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.970, širina 660, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.380, težina 130 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 15 ks (11 kW) - 10.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 20 l

**+** atraktivan izgled, pouzdani agregat, ovjes, ciklistika

**-** završna obrada, neudobnost, spojka, bočni oslonac

