

Aprilia Pegaso 650 Factory

Aprilia je predstavila i radikalniju verziju Pegaso Strade - Factory, čiji hard karakter i sportsko usmjerenje proizlaze isključivo iz obilate upotrebe dodatne opreme i agresivnije kombinacija boja. U odnosu na standardni model puno je spretniji i reaktivniji u vožnji, sprijeda je opremljen žestokim kočionim sustavom radijalnog tipa, udobniji je i svestraniji u primjeni, a sve to po prihvatljivoj cijeni koja ne izlazi iz okvira klase

CIJENA
54.300 KN

Urban Kid

Osim žičanih kotača i drugačije kombinacije boja gotovo da i nema razlike između standardnog Pegasa i ekstremnije projektiranog Factorya



Upravljač otvorenijeg tipa daje osjećaj potpune kontrole, ali i toliko željenu okretnost i upravljivost koja je nedostajala Pegaso Stradi

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Oznaku "Factory" već duži niz godina susrećemo na Aprilijinim vozilima koja se od serijskih modela razlikuju po ekskluzivnijoj opremi, a samim time i po naglašenijem sportskom ustroju. Sukladno tome, oznaka "Factory" je rezervirana isključivo za vrhunac Aprilijine ponude, a u ovom našem slučaju prirodno pristaje modelu Pegaso Strada, krilatom konju iz grčke mitologije, koji kod proizvođača ove talijanske tvornice označava praktičan i zabavan jednocilindrični soft supermoto namijenjen prvenstveno agilnoj gradskoj primjeni i manje zahtjevnim putovanjima. No, za razliku od njegove serijske sestre, kao i sve članove obitelji Factory, «racing» izvedbu Pegaso Factory krasí mnoštvo dodatne opreme zahvaljujući kojoj nudi i puno više uzbuđenja u vožnji, otvarajući time sasvim novu stranicu u primjeni ovog modela. U stvari, Factory zahvaljujući svojim unikatnim komponentama izlazi iz standardnih okvira modela Pegaso i pozicionira se točno na pola puta između konvencionalnih i specijalističkih supermota, naravno, ne gubeći pritom ništa od svoje naglašene svestranosti.

Istini za volju, Pegaso Strada Factory i dalje ne spada u grupaciju punokrvnih racing motocikala, ali je zato opremljen dovoljno obilnom sportskom opremom koja vizualno ostavlja još ekskluzivniji dojam, a u vožnji pruža znatan napredak u pogledu voznih osobina. Zahvaljujući tome Pegaso Factory je najsportski-

ji od svih Pegasa koji su se do danas pojavili na tržištu.

Izgledom se ovaj motocikl gotovo nimalo ne razlikuje od svoje serijske sestre Pegaso Strada 660. Zahvaljujući elegantnim i zaobljenim linijama koje spajaju spremnik goriva i prednju masku motocikl i dalje djeluje vrlo moderno, kompaktno i



Bez obzira na model kojem je pridodana, oznaka Factory upućuje na ekskluzivniju opremu, a samim time i na vrhunac Aprilijine ponude

atraktivno, a značajnijih razlika nema niti u konstrukciji ni u pogledu ciklističkih kota.

Glavni dizajnerski element koji definira ovaj model i dalje ostaje originalno riješena vjetrobranska maskica dizajnirana po uzoru na zaštitne kacige legendarnih rimskih legionara. Neizmijenjena ostaje i atraktivna

i pregledna instrument ploča, koja se sastoji od velikog LC-displeja, analognog mjerača broja okretaja motora i svih najvažnijih kontrolnih žaruljica. U stvari, i dalje je riječ o pravom malom kompjuteru koji u svom izborniku ima mogućnost pregleda na čak 5 različitih jezika. Na spomenutom digitalnom multifunkcionalnom displeju možete očitati i podatke o prosječnoj brzini, prosječnoj potrošnji, ukupnoj i parcijalnoj kilometraži, temperaturi rashladne tekućine, količini goriva u spremniku, napunjenosti akumulatora, a upozorava vas i na svaku grešku koja se javlja u radu motora. Uz sve to na raspolaganju vam stoji i štoperica za mjerenje vremena s ukupnim i parcijalnim vremenima kojom se upravlja preko tipke na upravljaču.

Relativno kratak i ergonomski dobro oblikovan spremnik goriva zapremine 16 l s gornje je strane i dalje opremljen korisnim pretincem za sitnice koji se otvara elektronski, pritiskom na tipku na upravljaču, dok se udobno i veliko sjedalo odlikuje zavidnom razinom udobnosti. U najboljoj maniri modernih supermoto motocikala stražnji kraj završava visoko podignutim repom s integriranim uskim i vodoravno postavljenim stop svijetlom LED tehnologije te istim takvim tankim pokazivačima smjera. Sve u svemu, jednostavno, lijepo i prepoznatljivo. Čak i dva serijska ispušna topa s obje strane motocikla kvalitetno upotpunjuju ukupnu sliku stražnjeg kraja, iako bismo na njihovom mjestu radije vidjeli neki proizvod manjih dimenzija, što bi još više pridonijelo elegantnim linijama kompletnog stražnjeg kraja.

Supermoto utjecaj vidljiv je i po žičanim kotačima, koji se vizualno ističu vrlo upečatljivim zlatnim obručima



Sve ono što smo napisali o pogonskom agregatu za standardnu izvedbu Pegaso Strade vrijedi i ovdje, jer ova dva blizanca dijele gotovo sve elemente osim donjeg postroja i nekolicine sitnica vezanih za ergonomiju. Ipak, osnovne stvari ćemo još jednom ponoviti: motor je moderne generacije i u današnje vrijeme već glasi za vrlo štedljiv i pouzdan proizvod, obzirom da u identičnoj izvedbi osim testiranog modela pokreće još

tri Yamahina i jedan Derbijev model. Riječ je o jednocilindričnom vodom hlađenom Yamaha-Minarellijevom agregatu ukupne zapremine 659 ccm sa 4 ventila i jednom bregastom osovinom. Napajanje gorivom riješeno je sustavom elektronskog ubrizgavanja s leptirastim tijelom promjera 44 mm, koje za fino raspršivanje smjese goriva koristi 12 mlaznica. Zahvaljujući drugačije riješenoj elektronici, ispušnom sustavu i air-boxu motor u

Aprilijinom tijelu razvija ukupnu snagu od 48 KS pri 6.000 okr/min i okretni moment od 6 kgm, koji je dostupan na 5.000 okr/min. Mjenjač ima pet prijenosnih odnosa, a spojka je u uljnoj kupci, dok se elektronsko paljenje i elektrostarter podrazumijevaju za ovakav tip cestovnog vozila. Agregat posjeduje i kontrabalansnu protuosovinu za smanjenje vibracija.

Okvir je izveden od čeličnih cijevi kvadratnog profila s dvije grede iznad

motora kako bi se bolje nosio sa težinom, ali i osigurao što veću krutost motociklu. Obzirom da je podmazivanje riješeno suhim karterom, spremnik ulja je izdvojen i nalazi se u okviru, što je vidljivo i po čepu za dolijevanje i kontrolu razine ulja, koji se nalazi na gornjoj gredi ispred spremnika goriva.

Prema tome, izuzmemo li drugačiju kombinaciju boja i bogati asortimanom dodatne opreme koji naglašava sportsku notu Factorya, teško je naći značajniju razliku između standardnog i specijaliziranog Pegasa. No, i jednojajčani blizanci su gotovo posve identični i u prvom trenutku ih je teško razlikovati, no, nakon što ih malo bolje upoznate odmah postaje jasno da je riječ o dvije potpuno različite individue, koje povezuje jedino njihov vanjski izgled. Isto je i sa ova dva modela.



Izmjene smjera su puno brže i reaktivnije, a motocikl pri tome ostaje miran i čvrsto prati željenu putanju



Prednji kočioni sustav preuzet je sa sportskog modela SXV: radijalna kočiona klijesta tvrtke FTE i radijalna kočiona pumpa djeluju na plivajući disk promjera 240 mm



navedenim izmjenama vozač na Factoryu više ne sjedi "u" motociklu nego "na" motociklu, što u primjeni osigurava još aktivniju vožnju i bolju kontrolu prednjeg kraja. U stvari, vozač sada sjedi puno više, ali i bliže spremniku goriva, dok je gornji dio tijela naglašenije nagnut prema naprijed i postavljen točno iznad upravljača, s ispruženim rukama i potpuno otvorenim laktovima.

Još jedan od pokazatelja supermoto utjecaja na modelu Factory je i kompletan prednji kočioni sustav preuzet s natjecateljskog modela SXV 450/550. Riječ je o sofisticiranim komponentama tvrtke FTE, koje još dodatno naglašavaju sportsku orijentaciju ovog modela. U stvari, "racing" Pegaso je prvi soft supermoto koji je opremljen kočionim kliještima s radijalnim prihvatom kao i radijalnom kočionom pumpom na upravljaču, što već na papiru nagovještavaju trenutačno zaustavljanje plivajućeg diska promjera 320 mm. Za razliku od njih, stražnji disk je sasvim uobičajenog promjera od 240 mm.

Tu su još i klasični žbičani kotači. Oni zamjenjuju serijske aluminijske i teško ih je izostaviti iz ukupne slike motocikla zahvaljujući upečatljivoj boji vanjskih obruča. Osim vizualnog dojma, novi kotači proširuju i područje primjene ovog modela, obzirom da Pegaso Factory nije više isključivo cestovne orijentacije, nego je sposoban i za lakšu terensku primjenu. Isto tako, žičani kotači bolje apsorbiraju nepravilnosti loše podloge, prenose manje vibracija na vozilo, manje su podložni vanjskim oštećenjima, a i jednostavniji su za održavanje. Za razliku od kotača koji naglašavaju različito usmjerenje vozila, dimenzija guma nije mijenjajuća, tako da one i dalje zadržavaju istu veličinu od 110/70-17 sprijeda, te 160/60-17 straga.

Kao točka na "i" koja zaokružuje ovu cjelinu i osigurava hard karakter Factoryu tu su dijelovi vanjskih oplata od ugljičnih vlakana. Za razliku od standardnog Pegasa, "racing" verzija



Zahvaljujući izmijenjenoj ergonomiji i drugačijem položaju vozača, koji više opterećuje prednju osovinu, Pegaso Factory je puno agilniji i upravljiviji od svoje klasične inačice

se može pohvaliti karbonskim prednjim blatobranom, karbonskim štitnicima na ispušnim topovima i karbonskim štitnicima okvira, koji osim estetske funkcije imaju i zaštitnu ulogu. Interesantno je spomenuti i da su svi karbonski dijelovi koji se ugrađuju na ovaj model proizvod renomiranog

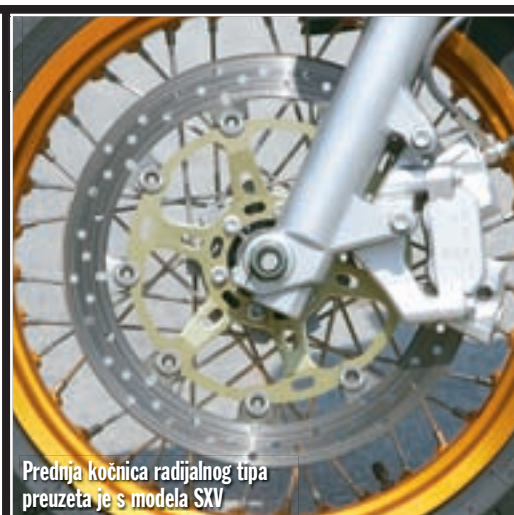
proizvođača ispušnih sustava, slovenske tvrtke Akrapovič, što je vidljivo i po logotipu otisnutom na njima.

Ovako "do zuba" naoružan Pegaso Factory - osim što u podjednakom omjeru izaziva požudu i uzdahe kako slučajnih prolaznika, tako i dobrih poznavatelja moto tehnike - doslovno

Da je riječ o modelu potpuno drugačijeg usmjerenja Factory daje do znanja čim se nađete u njegovom sjedalu. Kao prvo, standardni upravljač, kojem smo na serijskoj inačici zamjerali što je previše zatvoren na krajevima, sada je zamijenjen gotovo potpuno ravnim natjecateljskim cross aluminijskim upravljačem promjenjivog presjeka. Osim što je drugačije izvedbe, upravljač je postavljen i na veću visinu zahvaljujući višim držačima upravljača, "konjčićima", koji neodoljivo nalikuju na one koje vidamo na naked modelu Tuono Factory. Tu je i sjedalo motocikla, koje je drugačije profilirano i bolje podstavljeno, kako bi se ostvarilo još agresivniji položaj vozača. Krajnji rezultat ovog zahvata je nova vrijednost visine sjedala, koje je sa 780 mm podignuto na 800 mm. Zahvaljujući



Provjereni Minarellijev agregat od 660 ccm



Prednja kočnica radijalnog tipa preuzeta je s modela SXV



Instrumenti su kao i na modelu Strada





U odnosu na Stradu, model Factory je puno reaktivniji i okretniji u vožnji, a na vozača prenosi osjećaj sigurnosti i potpune kontrole



mami da ga iz stanja mirovanja prebacite u kretanje i zakotrljate gradskim prometnicama. A upravo su grad, gradska raskrižja i zavojite dionice poligon na kojem se Factory najbolje snalazi i na kojem je u stanju pružiti sve ono čemu je jedan supermoto i namijenjen. Naravno, pod uvjetom da ne zaboravite da ovdje ipak nije riječ o nekoj race replici, već o vozilu koje je prije svega namijenjeno 'civilnoj' upotrebi.

Motocikl u zavoje ulazi puno brže i reaktivnije nego njegova klasična izvedenica, koja je uskraćena za svu silu ovdje opisane sportske opreme. I izmjene smjera se izvode puno brže, a motocikl pri tome ostaje miran i čvrsto prati željenu putanju. Tolika okretnost možda čudi, uzmu li se u obzir dosadašnje karakteristike ovog modela, kojem su više ležali dugi zavoji i otvorene dionice. Najveću zaslugu za to ima upravo izmijenjena ergonomija, koja je uvjetovala i promjene na težištu motocikla.

Ovo ukratko znači da je zahvaljujući novom položaju vozača težište naglašeni prebačeno na prednji kraj, što se u vožnji manifestira kroz bolju kontrolu motocikla, a na vozača prenosi još veći osjećaj sigurnosti. U vožnji se doslovno osjeća svaki centimetar ceste, a hvatljivost guma i kompletan prednji kraj ulijevaju toliko povjerenja, da se uvijek osjećamo kao potpuni vladari situacije. Isto tako, bez obzira na radijus zavoja, motocikl vrlo precizno održava putanju, što je najvjerojatnije zasluga niskoprofilnih cestovnih guma koje imaju obliki profil gazne površine.

Veliku zaslugu za napredak u manevarskim sposobnostima Factorya ima i novi upravljač otvorenijeg tipa, koji daje osjećaj potpune kontrole, ali i toliko željenu okretnost i upravljivost na skućenom prostoru koja je do sada nedostajala. Sve u svemu, po voznim osobinama model Factory djeluje puno zrelije nego što je to slučaj kod standardnog Pegasa. Reaktivniji je, lakši, ali i okretniji za voziti, a kad to shvatite, ovaj motocikl će vam uz već poslovličnu praktičnost pružiti i puno više zabave u svakodnevnoj primjeni.

Pri agresivnijoj vožnji od velike pomoći je i prednji kočioni sustav preuzet sa ekstremno projektiranog modela SXV, o čijim karakteristikama možemo samo reći da se odlikuje velikom snagom i da se može dozirati gotovo milimetarskom preciznošću. U stvari, prednja kočnica reagira dosta žestoko već i na najmanji dodir poluge kočnice, nudeći pri tome veliku zaustavnu moć i mogućnost kočenja duboko u zavoj. Ovu osobinu će najviše cijeniti iskusni vozači navikli na snažne kočnice sportskih motocikala, dok početnicima i onima manje iskusnima preporučamo oprez, barem dok

ne prođu početnu fazu privikavanja i dok ne usklade reakciju stiska poluge s mogućnostima podloge. Nama se osobno sviđjela reaktivnost prednje kočnice jer nam je omogućila da Pegaso Factory muški "podbodemo", kako bismo u potpunosti ispitili sve njegove potencijale, a da se pri tome nikada ne dovedemo u neku opasniju situaciju.

Stražnja kočnica je također snažna, ali ne i brutalna, što znači da se može dobro dozirati i da nema tendenciju blokiranja stražnjeg kotača, naravno, ukoliko se ne pretjera. Prilično je iskoristiva u vožnji jer omogućuje korekciju putanje i pruža dodatnu zaustavnu moć.

Na žalost, žestoka zaustavljanja prednjeg kraja ne prati i ovjes, koji je serijski prilično mekano podešen. Sukladno tome, iako se ovjes Factorya odlikuje dosta kratkim hodom od 140 mm sprijeda i 130 mm straga, on malo previše "tone", kako pri snažnim kočenjima, tako i pri odlučnijem otvaranju gasa. Obzirom da prednja vilica nema sustav za regulaciju tvrdoće, koji bi u ovom slučaju dobro došao, najbezboljnije rješenje ovog problema bilo bi ugradnja tvrdih opruga i gušćeg ulja, čime bi se dodatno ukrtio prednji kraj.

S druge strane, ovako podešen ovjes u kombinaciji sa žičanim kotačima vrlo učinkovito amortizira sve neravnine, kojih definitivno ne nedostaje na našim tzv. "sama jama" prometnicama. U stvari, gotovo je nevjerojatna lakoća kojom ovjes upija sve udarce i poskakivanja, prenoseći pri tome zaista minimalne vibracije na upravljač i oslonce za noge motocikla. Sa Factoryem vozač ima osjećaj kao da se nalazi u sjedalu nekog hard endura, a ne gradskog vozila s ovjesom kratkog hoda. Prema tome, iako ga tvornički set-up ograničava u ekstremnijoj primjeni, Pegaso je zahvaljujući njemu dobio na ukupnoj udobnosti.

Što se motora tiče, već smo spomenuli da se radi o provjerenom i dobro uravnoteženom jednocilindraču moderne konstrukcije, koji snagu razvija vrlo elastično i nježno. U stvari, pogonski agregat Factorya snagu iskazuje potpuno isto kao i Strada, što znači linearno i fluidno, a istodobno i snažno. Kao i standardni model, i testirana "replica" se odlikuje minimalnim vibracijama, a jedino što traži zauzvrat je da ju držite iznad 3.000 okr/min, jer ispod toga "mrmlja" i protestira, tražeći od vozača aktivniju uporabu poluge mjenjača. Ovdje ne možemo, a da Pegasa ne usporedimo i sa Yamahom XT 660 X, njegovim izravnim konkurentom, s kojim dijeli pogonski agregat i klasičnu soft supermoto orijentaciju. Naime, iako ih pokreće isti pogonski agregat, Yamaha u prvi mah ostavlja dojam nešto eksplozivnijeg sprintera. No,

Veliko i prostrano sjedalo modela Factory drugačije je profilirano i povišeno za 20 mm



TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 84 mm
Obujam: 660 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelom promjera 44 mm
Spojka: u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: teleskopska vilica promjera 45 mm, hoda 140 mm; monoamortizer, hod 130 mm
Gume: prednja 110/70 -17, stražnja 160/60 -17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i FTE radijalna kočiona klješta s 4 klipča, straga disk 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.173, širina 810, osovinski razmak 1.479, visina sjedala 800, težina 167 kg
Deklarirano: snaga - 48 ks (35 kW) - 6.000 okr/min, max. okr. moment - 6 kgm (59 Nm) pri 5.000
Spremnik goriva: 16 l.
Max. brzina: cca. 170 km/h

- + položaj vozača, upravljač, sjedalo, manevarske sposobnosti, stabilnost, prednja kočnica, tih agregat s malo vibracija, završna obrada
- mekan prednji ovjes, zaštita od vjetra

radi se samo o dojmju ili bolje rečeno o optičkoj varci zbog koje Aprilija djeluje kao da joj srce nešto slabije "lupa" i da su joj noge teže.

No, Strada je niža i kompaktnija od XT-a, a zahvaljujući čvršćem i krucem okviru puno manje vibrira i fluidnije razvija snage, zbog čega se osjećaj brzine sasvim drugačije manifestira na vozača. U stvarnosti stvari stoje potpuno drugačije od onog što nam govori subjektivni dojam, jer Pegaso kod usporednih ubrzanja ostvaruje bolje rezultate i nešto veću maksimalnu brzinu od 168 km/h.

Naravno, dužu vožnju na tim maksimalnim vrijednostima njegovi će vlasnici vjerojatno izbjegavati, ako ne zbog forsiranja samog agregata, onda zbog dosta skromne zaštite od vjetra, koja u kombinaciji s uspravnim položajem vozača i široko postavljanim upravljačem takvu vožnju čini

previše napornom. No, oni koji će ga voziti po gradu i na kratkim relacijama s ovim problemom se nikada neće susresti, dok onima koje više privlači turizam predlažemo da još jednom posjete svog distributera i s popisa dodatne opreme izaberu viši vjetrobran.

U vožnji nas je malo zasmetao i tvrd mjenjač koji stvara određeni otpor pri agresivnijem mijenjanju brzina, osobito ako smo odlučili ubaciti u viši stupanj prijenosa bez upotrebe spojke. Ipak, mišljenja smo da je to posljedica još nerazrađene mjenjačke kutije, jer ukoliko stupnjeve prijenosa mijenjate školski, mjenjač odmah mijenja svoju čud i postaje mekan i precizan.

Sve u svemu, u verziji Factory model Pegaso napokon postaje kompletan motocikl, okretan, agiln i zabavan, riješen svih onih malobroj-

nih mana koje smo do sada zamjerali standardnom modelu. Istina, sama snaga i težina mu i dalje nisu na razini specijalističkih modela kojima naginje zahvaljujući ugrađenim komponentama i u tom pogledu im i dalje ne može konkurirati. No, Pegaso Factoryu to nije ni bila namjera, jer njegovo osnovno usmjerenje je i dalje civilna upotreba u kojoj se puno više cijene osobine kao što su svestranost, komfor i pouzdanost, a naglašena doza sportskog šarma samo je dodatni bonus koji osigurava još

veću atraktivnost i dodatni užitek u vožnji. Najljepše od svega je što - bez obzira na svu silinu dodatne opreme kojom je opremljen - Factory financijski i dalje ostaje u okvirima svoje klase, obzirom da je 5.400 kn skuplji od Strade (48.900 kn), odnosno, 1.400 kn od svog direktnog konkurenta Yamaha XT 660 X (52.900 kn). Uzmemo li u obzir sve komponente koje su ugrađene na motocikl, njihovu maloprodajnu cijenu i napredak u ciklističkim osobinama koji pružaju, to je više nego prihvatljiv izdatak. ■



Konusni upravljač motocross tipa osigurava puno neposredniji osjećaj u vožnji. Visi "konjići" upravljača nalikuju na one s naked modela Tuono R. Natjecateljsko usmjerenje naglašavaju i mnogobrojni detalji izrađeni od specijalnih materijala

