

Isprobali smo i njemačko supermoto ostvarenje iz (za današnje doba) vrlo oskudne klase malih četverotaktnih motocikala zapremine 125 ccm namijenjenih prvenstveno mladim vozačima za prva sportska iskustva i svakodnevnu upotrebu. Osim esencijalnog dizajna i naglašeno sportskog karaktera, Sachsov X-Road 125 se može pohvaliti i vrlo snažnim kočnicama, izrazito krutom konstrukcijom, kao i natjecateljski tvrdim ovjesom. No, za tako dobru konstrukciju agregat bi trebao biti potentniji



# Dobra osnova

C I J E N A  
28.590 KM

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

**N**akon što su u prošla dva desetljeća motocikli zapremine 125 ccm ostvarili veliki "boom" na tadašnjem moto tržištu, uslijedio je poduži period apstinencije koji donosi veliku prazninu u klasi namijenjenoj prvenstveno mladim vozačima i početnicima koji tek otkrivaju čari motociklizma. Osim što ih je osudio na vrlo oskudnu ponudu, ovakav razvoj događaja je adolescentskoj populaciji željenoj pravih motocikala uskratio i tzv. "pripremnju" fazu, jer upravo su motocikli zapremine 125 ccm bili i ostali neizostavna karika na putu na kojem mladi vozači stječu dragocjeno iskustvo i pripremaju se za jača vozila. Određenu krivnju za takvo stanje zasigurno snosi i napuštanje ekološki neprihvatljive te neekonomične dvotaktne tehnologije koja je činila okolicu sadašnje ponude, ali i sve manja zainteresiranost proizvođača, koji su svoj razvoj masovno usmjeravali pre-

ma sve popularnijim, čitaj: finansijski isplativijim, skuterima. Ipak, na sreću mnogih šesnaestogodišnjaka, u ovoj klasi su od skorije prošlosti sve primjetniji i izvjesni pozitivni pomaci, no još uvijek je ponuda ovih motocikala vrlo skromna, a same proizvode i njihove proizvođače se može nabrojati na prste jedne ruke.

Jedan od takvih, kod nas još uvijek nedovoljno poznatih proizvođača koji svoju proizvodnju baziraju upravo na motociklima manje zapremine je i njemački Sachs, koji uz mnogobrojne mopede i bicikle s pomoćnim motorom nudi i nekoliko modela iz gore opisane klase.

U jednom od prethodnih brojeva Moto Pulsa testirali smo XTC 125, model kojeg karakterizira sportska orijentacija, a u ovom broju ćemo predstaviti X-Road 125, "mali-veliki" motocikl sve popularnijeg supermoto usmjerenja.

Ljubitelji modnih trendova možda neće očarati njegov dizajn, koji je dosta neobičan i esencijalan, ali je

zato praktičan, hrabar i unikatan. U svakom slučaju, Sachsov supermoto na prvi pogled djeluje upečatljivo i vrlo ozbiljno.

## Minimalistički dizajn

Prednjim krajem X-Road dominira četvrtasto svjetlo integrirano u malu vjetrobransku maskicu od "špricane" plastike, iza koje je smještena digital-

na instrument ploča s multifunkcionalnim displejom i najosnovnijim kontrolnim žaruljicama. Kao i na kapacitetnijim predstavnicima hard supermoto klase, spomenuti digitalni element se odlikuje vrlo malim dimenzijama, a na njemu se mogu očitati informacije o trenutačnoj brzini, ukupnom i parcijalnom broju prijenosnih kilometara te o količini

**Pouzdan i nezahitjevan zračno hlađeni pogonski agregat ostvaruje sasvim solidne performanse, a za postizanje maksimuma više voli više okretaje**



Osim esencijalnog dizajna, upečatljivom siluetom motocikla dominiraju masivni okvir od čeličnih cijevi i neobično smješten prigušivač ispušnog sustava

>>>



Digitalni instrumenti su izvedeni po uzoru na kapacitetnije predstavnike hard supermoto klase, što znači da su malih dimenzija i potpuni, ali i slabo vidljivi

goriva u spremniku, dok će vas četiri kontrolne žarulje informirati o tome kada su upaljeni pokazivači pravca, dugo svjetlo, o praznom hodu mjenjača i o nedostatku ulja u motoru. Jedino što nedostaje je mjerac broja okretaja, ali to je element koji se često izostavlja i na većim predstavnicima ove klase.

Minimalističkom izvedbom se odlikuju i klasični pokazivači pravca, koji zahvaljujući svojim skromnim dimenzijama niti malo ne narušavaju ukupnu siluetu motocikla, kao i stop svjetlo LED tehnologije.

Plastični spremnik goriva ima zapreminu 13 litara i dosta je uske i kompaktne izvedbe, kako bi dozvolio neometano kretanje nogu vozača, dok je sjedalo, smješteno na visini od 815 mm od tla, dovoljno dugačko i dobro predstavljeno. Prema već ustaljenim supermoto smjernicama prednji blatobran je visoko podignut, asocirajući time na svoje terenske korijene, za razliku od stražnjeg blatobrana, kojeg ni nema, a njegovu funkciju

na ovom modelu preuzima za ovu klasu neobično smješteni prigušivač ispušnog sustava. Zahvaljujući tome, ali i nemaštovito obojanim trokrakim aluminijским kotačima koji su ugrađeni umjesto klasičnih i po našem mišljenju puno atraktivnijih žičanih kotača, na koje se ugrađuju cestovne gume dimenzija 110/70-17 sprijeda i 150/70-17 straga, ovaj Sachsov model vizualno više nalikuje na neki scrambler ili naked nego na agresivni supermoto motocikl.

Taj dojam dodatno naglašava i jedan od najupečatljivijih elemenata testiranog vozila - okvir skrojen od dvostrukih čeličnih cijevi koje su međusobno isprepletene, što je rješenje koje već tradicionalno susrećemo na Ducatijevim proizvodima. Ovakvo rješenje ne samo da izgleda atraktivno i vrlo moćno, već motociklu osigurava i veću krutost, a samim time i bolju stabilnosti na višim brzinama i prilikom učestalih promjena pravca.

Što se ovjesa tiče, motocikl se sprijeda oslanja na teleskopsku vilicu s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm, dok se straga nalazi jednostruki amortizer hoda 120 mm, koji nije postavljen centralno, već bočno, s lijeve strane motocikla.

### Ekonomičan agregat klasične koncepcije

U skladu s današnjim smjernicama, za pokretanje ovog njemačkog supermota je zadužen četverotaktni zrakom i uljem hlađeni motor malo starije koncepcije i ukupne zapremine 125,4 ccm. Ovo rješenje možda ne spada među najmodernije tehnološke

Motocikl se u zavoju ponaša vrlo stabilno, što je prije svega zasluga tvrdog ovjesa i iznimno krutog okvira, ali i guma cestovnog dezena, te preglednog položaja vozača





Vrlo snažan prednji kočioni sustav s diskom promjera 320 mm i njemu pripadajućim kočionim klijestima sa 4 klijesta



**Kao i kod svakog supermota, vožnja je to zabavnija što su zavoji oštriji**

novotarije, ali je zato pouzdano, ekonomično i financijski puno isplativije. Motor razvija skromnu ukupnu snagu od 13,3 KS pri 9.000 okr/min, a napajanje gorivom je riješeno putem klasičnog rasplinjača.

Kao i kod većine motocikala ovog usmjerenja, položaj vozača je prilično pomaknut prema naprijed, što pridonosi većoj sigurnosti i čvrstoći prednjeg kraja, dok široki upravljač ostavlja dojam potpune kontrole nad motociklom. Ovdje ne možemo ne spomenuti da bi nam bilo draže da je upravljač postavljen malo više, te da su oslonci za noge postavljeni previše unatrag, ali taj dojam nestaje već nakon početnog privikavanja.

Za pokretanje X-Road 125 dovoljno je samo dodirnuti tipku startera i motor će se odmah javiti dubokim, ali pomalo lijenim zvukom svojstvenim jednocilindričnim četverotaktnim agregatima male zapremine. Ovdje moramo skrenuti pozornost i na prvo jutarnje paljenje: ono će biti uspješno samo uz upotrebu ručnog čoka za hladno paljenje, koji je u obliku pomične poluge smješten pored električnih komandi s lijeve strane upravljača. Nakon početnog zagrijavanja i prvih par taktova koji djeluju dosta neuvjerljivo, odnosno nekako lijeno dok motor potpuno ne "uhvati", s daljnjim radom motora nema nikakvih problema.

Iako je riječ o četverotaktnom motoru, za uspješno kretanje s mjesta ipak je potrebno malo više gasa, nakon čega se snaga dalje razvija vrlo linearno i fluidno. Ipak, želimo li

izvući maksimum iz motora, okretaje moramo držati u višim režimima rada i to u vrlo uskom području u kojem je prisutan najveći okretni moment. Isto tako, želite li duže vrijeme držati visoki tempo vožnje, zbog navedenih razloga nikada ne zatvarajte ručicu gasa do kraja, nego je jednostavno držite u potpunosti otvorenu.

No, bez obzira na ove upute, X-Road se u konačnici može pohvaliti solidnim performansama i brzinom

od 104 km/h, a one će u potpunosti zadovoljiti većinu korisnika kojima je i namijenjen.

Kao i na svim vozilima ovakve zapremine, za ostvarivanje maksimalnih performansi potrebno je i učestalo koristiti polugu šest brzinske mjenjačke kutije, a upravo je mjenjač jedan od elemenata koji nas je svojim radom ugodno iznenadio. Naime, mijenjanje stupnjeva prijenosa se izvodi vrlo lako i mekano, izmjene su

precizne, poluga mjenjača ima kratak hod, a u vožnji je moguće mijenjati brzine na više bez upotrebe spojke, baš kao i na natjecateljskim modelima.

### Uzak i agiln za provlačenje u gradu

U vožnji se X-Road 125 odlikuje velikom agilnošću i brzim promjenama pravca, u čemu su mu od pomoći njegova uska koncepcija, položaj

Završna obrada bi mogla biti i bolja



**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 po cil.
<b>Hlađenje:</b> zrak-ulje
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> naprijed klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straža monoamortizerom, hod 120 mm
<b>Gume:</b> prednja 110/70-17, stražnja 150/70-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 320 mm i kočiona čeljust sa 4 klipčića, straža disk 215 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.016, širina 838, osovinski razmak 1.380, visina sjedala 815, težina 121 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 13,3 ks (9,8 kW) - 9.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 13 l.
<b>Max. brzina:</b> 104 km/h

**+** snaga kočnica, ovjes, krut okvir, mjenjačka kutija, ciklistika

**-** bočni oslonac, nepregledni instrumenti, daleko postavljena poluga prednje kočnice, umjerena snaga



Klasičan zračno hlađeni agregat ne odlikuje se obiljem snage i momenta, pa je ručica gasa ovog SM-a gotovo stalno otvorena, a stalna uporaba mjenjača neizostavna

vozača pomaknut prema naprijed i mala težina od 121 kg. Tu su još i niskoprofilne gume cestovnog dezena, zahvaljujući kojima se s ovim motociklom mogu izvoditi zaista respektabilni nagibi. Ako se u zavoju još koristi i motocross tehnika prolaska zavoja sa ispruženom nogom i položajem gornjeg dijela tijela postavljenim suprotno od motocikla, tada se čini kao da motocikl zaista nema granicu u ostvarivanju nagiba.

Prilikom izvođenja ovih radnji puno više od ostvarenog nagiba oduševljava osjećaj stabilnosti i sigurnosti koji motocikl prenosi na vozača. Naravno, ovako sigurni i stabilni prolasci kroz zavoj zasluga su tvrdo, gotovo natjecateljski, podešenog ovjesa vrlo kratkog hoda, ali i izrazito krutog okvira. On motociklu daje iznimnu čvrstoću i sigurnost zbog koje je zadanu putanju moguće pratiti kao po "tračnicama". Sachov supermoto je vrlo stabilan i na brzim dionicama, na kojima nismo primijetili nikakve oscilacije inače karakteristične za supermoto motocikle opremljene manje kvalitetnim komponentama ovjesa ili nedovoljno krutim okvirima.

Za ovu klasu vrlo visokim, ili bolje rečeno: ekstremnim performansama se odlikuje i kočioni sustav i to pogotovo prednja kočnica, koja je iznenađujuće snažna i agresivna. Isto tako, dosta je kratkog hoda, što zahtjeva profinjen osjećaj za doziranje i nježnu ruku, jer se u suprotnom može vrlo lako pretjerati. No, nedostatak prednje kočnice je u tome što je njezina poluga postavljena vrlo daleko od ručice gasa, a nema mehanizma koji bi omogućio njezino podešavanje, pa će oni s manjim rukama imati problema dok se naviknu na nju. Stražnja kočnica se odlikuje nešto dužim hodom i nije toliko osjetljiva, što će najviše znati cijeniti manje iskusni vozači koji tek počinju savladavati tehniku kontroliranog proklizavanja, slidinga, stražnjim krajem kroz zavoj.

Sve u svemu, Sachovo ostvarenje u klasi malih gradskih supermota svojom izvedbom i srcem pokazuje da je, bez obzira na oskudniju zapreminu, ipak riječ o pravom motociklu velikih mogućnosti i iste takve osobnosti. Osim praktičnosti i pouzdanosti, odraslim korisnicima može pružiti i mnoštvo zabave u vožnji, a svojim sadržajima zasigurno neće razočarati niti zahtjevnije odlikaše. Možda se ne

može pohvaliti ekstremnim performansama ili dizajnom kakav mogu osmisliti samo talijanski majstori, no zato posjeduje neke sasvim druge attribute poput ekonomičnosti, kvalitetnih voznih osobina te pouzdane ciklistike, dok je cijena od 28.590 kn sasvim u okvirima klase, odnosno za otprilike 1.500 kn viša od aktualne konkurencije poput Derbia Sende 125 SM, Tomosa SM 125 ili Yamaha XT 125 X. ■

Za podizanje na prednji kotač potreban je samo malo jači stisak ruke

Identično kao i na XTC-u, Sachovom modelu sportske orijentacije, i na supermotu je stražnji amortizer postavljen s desne strane, pod nagibom

