

# [Aprilia Pegaso 650 Trail]

Na tržište je stigao novi Aprilijin soft enduro, Pegaso 650 Trail, nastao na osnovama gradskog fun-bike modela Strada. Adekvatan je nasljednik legendarnih Pegasa, Trail nema pretjeranih terenskih ambicija. Štoviše, kada bi soft-enduro motocikle stavili na lijevu, a hard-enduro motocikle na desnu stranu skale, onda bi Trail bio ekstremni ljevičar. Talijanskom je Cheguevari teško pronaći manu u okvirima klase kojoj pripada, a u nekim nas je stvarima oduševio i više od strogo cestovne inačice Strada. Idealan je za makadamske putove i otkrivanje raznih prijevoja. Osim toga, nema plaže na Jadranu do koje ne možete pristupiti s ovako malim putnim endurom

CIJENA  
51.990 KN



# Na dobrom



PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
 FOTO: **BORIS PUŠČENIK**

**P**ovijest nas uči da su supermoto motocikli oduvijek nastajali na osnovama enduro modela, a ne obratno. Aprilia je prije dvije godine okrenula pilu naopako i prvo predstavila soft-supermoto ili fun-bike motocikl pod imenom Strada, da bi na njegovim osnovama za ovu sezonu predstavila i soft-enduro inačicu koja u nastavku svog imena ima oznaku Trail.

Takav razvoj događaja neobičan je samo na prvi pogled. Naime, već je prvi Pegaso, predstavljen prije 15-tak godina, uvjetno rečeno bio daleki predak klase Supermoto, koja je tada bila još daleka budućnost, barem što se tiče serijske proizvodnje. Za razliku od ondašnjih enduro motocikala poput Yamahe XT 600 ili Honde XL 600, Pegaso je od svoje najranije mladosti bio strogo cestovno orijentiran i kao takav blizak klijenteli koju nije zanimala terenska vožnja, već je tražila dopadljiv, spretan i pristupačan motocikl kojim će se tijekom tjedna hladiti u gradskom prometu, a za vrijeme vikenda ili godišnjeg odmora udobno i relativno brzo osvajati nove meridijane i paralele.

Dakle, Pegaso je od još od svoje najranije mladosti preferirao asfaltnu podlogu, a kada tome pridodamo da posljednjih nekoliko godina na tržištu jednocilindričnih motocikala srednje zapremine supermoto filozofija sve više zatire klasično soft-enduro poimanje motocikala, potpuno je razumljivo što je Aprilia prvo predstavila verziju Strada. Imajući to u vidu, moglo bi se reći da je Strada s aspekta stanja na današnjem tržištu i važecih modernih trendova logična evolucija prvog Pegasa, dok je verzija Trail legitimni nasljednik i čuvar duha originalnog "Letećeg Konja".

Kada govorimo o izvedbi Trail, dužnost nam nalaže da ga usporedimo s bratskim modelom Pegaso, a zdrava nam logika govori da je nemoguće da se makar povremeno ne ulovimo u zamku uspoređivanja s vjerojatno najljucim tržišnim

Svojim vanjskim oblikom Trail ne odstupa od smjernica koje je zadao model Strada



protivnikom, Yamahom XT 660 R, jer dijele srce i dušu, odnosno pogonski agregat i klasičnu soft-enduro koncepciju. Kako bi usporedbe između Pegasa Trail i Yamahe XT poprimile realnije okvire, treba odmah na početku spomenuti da svijetu soft-enduro motocikala Aprilia ima nešto izraženiju cestovnu crtu, dok u tijelu Yamahe ima nešto više gorštackog karaktera i ljubavi prema prašnjavim neutabanim stazama.

Prva se usporedba s bratskim modelom Strada nameće već kod analiziranja vizualnog dojma. Verzija Trail je nešto manje upadljiva od super-

moto verzije, no izuzmemo li smireniju paletu boja, žbičane naplatke, visoko podignuti prednji blatobran i nešto veći vjetrobran, teško je pronaći istinsku razliku koja bi razdvajala jednojajčane blizance. Izgled testnog Traila bio je oplemenjen bogatim asortimanom dodatne opreme, uključujući set kofera i bisaga koji su ovom motociklu udahnuli turistički duh bez da su pritom svojim dimenzijama narušavali elegantne linije motocikla. Tako je i dalje kao glavni dizajnerski element oko kojeg se vrti cijeli izgled ostala originalno riješena prednja maskica, izražena po uzoru



Zdravih 48 KS na 168 kg suhe težine znači da Trail nije opaka jurilica, no svojim je umjerenim i lako dostupnim performansama sasvim u okvirima klase kojoj pripada

# tragu



Testni je model bio dodatno opremljen tank-torbom, setom bočnih bisaga i velikim koferom koji su naglasili turističko usmjerenje cijelog motocikla



na bojnu kacigu iz vremena Rimskog Carstva, na koju se sada decentno nadovezuje viši vjetrobran kao dio serijske opreme.

Jednako kao i spomenuta maskica, i ostatak motocikla izveden je u najboljoj talijanskoj maniri i sve je dizajnerski doradeno do posljednjeg detalja, a tretman uljepšavanja nije mimoišao ni pogonski agregat, kod kojeg ispušne cijevi ne prolaze jednostavno i nezanimljivo ispod agregata, kao kod Yamahe XT, već zajedničkim snagama vijugaju kroz motocikl pri-

je nego se ponovo razdvoje ispod sjedala i svaka od njih krene put svog ispušnog lonca.

No, nemojte misliti da su se Talijani tu povodili isključivo za vizualnom komponentom. Naime, upravo je promijenjeni ispušni sustav u kombinaciji s drugačijim sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva i promijenjenom zračnom kutijom zaslužan za to da je prve godine proizvodnje Aprilia deklarirala maksimalnu snagu od okruglih 50 "letećih konja" pri 6.250 okr/min. Te su vrijednosti bile

jednake kao na modelu Strada, ali su istovremeno i za 2 KS veće nego kod Yamahe XT, koja iz istog tog Minarelijevog agregata izvlači 48 KS. No, sve strože ekonomske norme su s protokom godina sve više uzimale svoj danak, pa tako danas Trail jednako kao i XT razvija 48 KS pri 6.000 okr/min uz 59 Nm pri 5.000 okr/min.

### Ugodan u vožnji

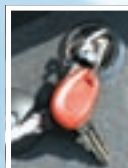
Na papiru razlike dakle ne postoje, no u vožnji se ipak donekle mogu osjetiti. Iako je agregat koji se ugrađuje u Yamahu jedan od boljih u svojoj klasi, ovaj je još fino doradeno, tako da imamo osjećaj da je nešto zabavniji i spremniji za vrtanju. Po mnogočemu se radi o tipičnom i dobro uravnoteženom modernom jednocilindrašu koji vuče linerano i bez ikakvih iznenađenja ili pretjeranih vibracija, a jedino što traži zauzvrat je da ga držite iznad 3.000 okr/min, jer ispod toga buči, trešti i udara, te vam jasno daje do znanja da se trebate poigrati polugom mjenjača.

Na sam mjenjač nismo imali ozbiljnijih primjedbi, budući se odlikuje mirnoćom i brzinom, a uz to je sa svojim dugačkim prijenosnim omjerima dobro usklađen s karakteristikama pogonskog agregata i cijelog motocikla. To znači da je ovisno o prosječnoj brzini dovoljno odabrati odgovarajući stupanj prijenosa i uživati u svim blagodatima koje pruža elastičan agregat u svom radnom rasponu od 3.000 do 7.000 okr/min lišenom bilo kakve rupe ili nagle provale snage. Pri tom je moguće da ćete se postojanja mekane poluge mjenjača sjetiti tek onda kada se aktivira limitator broja okretaja, a to je situacija u kojoj će se - obzirom na evidentnu živost agregata - lako naći oni koji se i na ovakvom motociklu povremeno zažele "napetije" vožnje i iskorištavanja svih potencijala koje nudi ovaj stroj.

U odnosu na Stradu sjedalo je povišeno za 40 mm i tako je dobiven udobniji i spretniji položaj vozača. Gledano u cjelini, Aprilia je udoban motocikl koji će lako zavoljeti vikend putnici







Koristan petinac s gornje strane spremnika goriva omogućuje vam da na sigurno pospremite vrijedne sitnice



Za Pegaso Trail će se u prvom redu odlučiti ljudi koje žele praktičan putni enduro motocikl i ne žele se u gradskoj vožnji zamarati dodatnom težinom koju sa sobom donose dvocilindrični enduro motocikli slične zapremine



Prednji disk je manjeg promjera nego na modelu Strada i to se, nažalost, lako može osjetiti u vožnji





Na zavojitim je dionicama motocikl lako upravljiv i od svog vozača ne traži previše angažmana



Forsiranje visokih okretaja i razvlačenje brzina do samog kraja rezultirat će zadovoljavajućim vrijednostima ubrzanja, iako se od agregata koji raspolaže s 48 KS zaduženih za pokretanje 168 kg ne mogu očekivati sportske performanse. Agregat je taman dovoljno snažan da si možete priuštiti i neko riskantnije pretjecanje, no ne treba biti posebno pametan kako bi se zaključilo da je Pegaso Trail u prvom redu gradski dečko i povremeni turist, a nikako sportaš željan stalnog dokazivanja. Motocikl solidno vuče sve do oko 140 km/h, da bi se nakon toga stvari počele razvijati u osjetno smirenijem tonu. Brzina od 160 km/h je relativno lako dostižna, dok za postizanje maksimalnih 170 km/h treba biti oboružan strpljenjem ili blagoslovljen blagom nizbrdicom i daškom vjetra u leđa. No, juriti takvim brzinama znači inzistirati na tipu vožnje koja Pegasu nije upisana u radnu knjižicu, budući je ovo ipak motocikl kojem uz svakodnevno guranje gradskim ulicama najviše odgovara ležerna vožnja zavojitim ruralnim krajolicima

U takvim će uvjetima najlakše doći do izražaja njegove elementarne prednosti, a to su primjerena udobnost i lakoća upravljanja. Iako se to u prvi mah ne bi očekivalo, Trail se u takvom okruženju po pojedinim svojim elementima pokazao nadmoćnijim i od bratskog modela Strada. Razloga za to bi moglo biti nekoliko, no nama se najvažnijim čini sjedalo. Naime, modelu Strada smo već kod prvog druženja zamjerali sjedalo koje je postavljeno prilično nisko za tu klasu vozila i koje će se sigurno svidjeti nižim ljubiteljima motocikala, no ono uvjetuje neobičan položaj vozača koji nije baš najspretniji, posebno u kombinaciji s preblizu postavljenim upravljačem.

Jednom enduro motociklu, pa makar on to bio samo na papiru, nikako ne pristaje takav položaj i stoga nas je obradovala činjenica da je sjedalo kod Traila postavljeno na 820 mm, odnosno 40 mm više nego na originalnom modelu. Položaj vozača je sada puno prirodniji i što je najvažnije, spretniji, a čini nam se da je i samo sjedalo udobnije izvedbe, iako još uvijek ima ponešto prostora za napredak. Pohvalu zaslužuju i oslonci za noge, koji nisu u tipičnom enduro stilu izbačeni malo prema naprijed, već su blago povučeni unazad i tako nude položaj nogu kojeg će lako prepoznati svi oni koji su naviknuti na cestovne motocikle tipa naked ili sport-touring.

Spretniji položaj vozača i umjerena težina najzaslužniji su za to da se u zavojima ovaj motocikl vozi izuzetno lagano i ni u jednom trenutku nije potrebno angažirati pretjeranu silu kako bi mu se promijenio smjer kretanja ili da bi ga se usmjerilo



u zavoj. Svejedno, uvijek treba računati s time da prednji kotač promjera 19 cola traži da se u oštrijim zavojima pravodobno pripremite i odaberete nešto obliju putanju. No, čak i ako se pogriješi u procjeni, pa u zadnji tren treba "lomiti" zavoj, nema razloga za paniku: Trail će spremno pasti u nagib bez da se pritom na bilo koji način naruši stabilnost. Iako se u rukama pravog znalca ovaj motocikl može zavojima voziti poprilično "šarf", Trail daje najbolje od sebe u uvjetima smirene do umjereno brze turističke vožnje. U takvim je smirenijim režimima jednako dobar, ako ne i bolji, od modela Strada, no to vrijedi samo tako dugo dok vožnja ne dobije na žestini, budući u graničnim uvjetima dolaze do izražaja sve prednosti koje sa sobom nosi Stradina strogo cestovna ciklistika i isto takve gume.

### Strada bolje koči

Kad smo već kod granične vožnje, spomenimo i kočenje, odnosno kočionu infrastrukturu. Iako Trail ima samo 20 mm manji promjer prednjeg diska od modela Strada, moramo reći da se ta razlika nažalost može lako osjetiti. Trail koči u tipičnom enduro stilu, što znači da se prilikom pritiskanja poluge prednje kočnice ne morate bojati da će vam oči iskočiti iz svojih duplji. Štoviše, s obzirom da se Trail u svom životu neće nagle dati previše off-road terena, mišljenja smo da su bez straha mogli ostaviti prednji disk kakvog ima fun-bike Strada, jer smo se ovako često našli u situaciji da suprotno našim uobičajenim navikama posežemo za polugom stražnje kočnice ne bi li skratili prilično dugi zaustavni put i tako spriječili da nam otkucaji srca prijeđu u crveno područje. Uspoređujući ga sa XT-om, Trail koči nešto odlučnije, no svejedno to još uvijek nije sasvim u skladu s onim što bismo željeli vidjeti na jednom modernom motociklu.

Pričom o kočnicama polako smo ušli u područje u kojem se Trail ponajviše razlikuje od modela Strada, ali u kojem jasno dokazuje da je upravo on pravi nasljednik starog Pegasa. Naime, dimenzijama kočnica i guma (100/90-19 i 130/80-17) ni milimetra ne odstupa od ostavštine starog modela, a ne razlikuje se primjetno ni međuosovinskim razmakom od 1.479 mm, koji je identičan onome na modelu Strada i samo 1 mm kraći od onog na starom Pegasu. Slično bi se moglo reći i za hod ovjesa. Iako su deklarirane vrijednosti veće od onog na Stradi, skromnih 170 mm hoda naprijed i straga samo potvrđuju našu tezu da je Pegasu Trail teren gotovo nebitan element. Ipak, iako prilikom vožnje terenom ne može izbjeći svoja ograničenja nametnuta profilom guma i ovjesom skromnog hoda, to ne znači da neće dobro poslužiti za odlazak do zabačene plaže ili udaljenog vikend odredišta kojeg sa civilizacijom povezuju samo čari makadamske ceste. Štoviše, Trail je u tim uvjetima puno sigurniji i jednostavniji za rukovanje od, primjerice, novodobnih maxi-enduro motocikala, u prvom redu zbog svoje umjerenije težine.

Osim ograničenih terenskih mogućnosti, ovu Apriliju s maxi-enduro motociklima povezuju zavidna udobnost i solidna ponuda serijske opreme, koja uključuje (za takvu vrstu motocikala neobičajeno bogatu) ploču s instrumentima oplemenjenu brojačem okretaja, kao i svim drugim informacijama potrebnim za neobavezno krstarenje od točke A do točke B. Budući su satovi preuzeti s modela Strada, zadržana je i pomalo neobična grafika digitalnog pokazivača trenutne brzine, kao i korisni pretinac smješten s gornje strane spremni-



Svojim vanjskim oblikom Trail ne odstupa od smjernica koje je zadao model Strada, a razlike su najuočljivije u žbicanim kotačima, visoko postavljenoj prednjoj blatobranu i nešto većem vjetrobranu



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 100 x 84 mm
<b>Obujam:</b> 659 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 44 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> klasična teleskopska vilica s cijevima promjera 45 mm, hod 170 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 170 mm
<b>Gume:</b> prednja 100/90-19, stražnja 130/80-17
<b>Kočnice:</b> naprijed jedan disk promjera 300 mm i kočiona čeljust sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipčićem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.160, širina 810, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.479, težina 168 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 48 KS (35 kW) - 6.000 okr/min, max. okr. moment - 6,01 kgm (59 Nm) pri 5.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 16 l

**+** udobnost, dizajn, živahan agregat

**-** kočnice, cijena u odnosu na neposrednu konkurenciju

ka goriva, koji vam omogućuje da pored čepa za nadolijevanje oktanskog sirupa na sigurno pospremite vrijedne sitnice za koje želite da vam budu nadohvat ruke. Taj se prostor automatski zaključava kada izvadite ključ iz kontakt brave, a vrlo lako mu možete pristupiti pritiskanjem odgovarajuće tipke na lijevoj strani upravljača. To je još jedan prilog tvrdnji da je ovom Talijanu turizam draži od avanturizma.

#### Sudar s konkurencijom

Kada se sve zbroji i oduzme, radi se o dobro usklađenom motociklu ugodnom za vožnju, koji svojim neospornim vrlinama pokazuje da nije samo nusprodukt modela Strada, već zaslužuje da mu se posveti puna pozornost. Bez obzira na njegove brojne kvalitete, uopće ne sumnjamo da će svoj život na tržištu provesti u debeloj sjeni "šminkerske" sestre, jer ga osim gradskih

"playboya" koji će prednost dati upravo atraktivnijoj Stradi, na svom radaru neće vidjeti ni ljubitelji vrhunskih performansi ili zavidnih terenskih karakteristika. No, sigurno će barem na tren zapeti za oko svim smirenim korisnicima i ljubiteljima tradicionalnih vrijednosti koji žele spojiti praktično i pristupačno s udobnim i zabavnim.

A upravo oni spadaju u probrano društvo potencijalnih korisnika koji bi u ovom motociklu lako mogli pronaći svoje zadovoljstvo. Naime, kada izuzmemo slabša kočnice, koje su tipična boljka njemu sličnih motocikala, gotovo da i nema ozbiljnih mana u okviru klase kojoj pripada. Zanimljivo li ograničene terenske mogućnosti, koje jesu i nisu mana u klasi soft enduro motocikala, onda mu tražeći dlaku u jajetu možemo kao ozbiljniju zamjerku navesti tek cijenu. Ne radi se o tome da je motocikl nešto posebno skup, već da nije osobito jeftin. Trail se može braniti činjenicom da je za njega potrebno izdvojiti gotovo 20.000 kuna manje negoli za jedan BMW G 650 Xchallenge, no priča se bitno mijenja kada ga usporedimo s glavnim konkurentom, Yamahom XT 660 R, koja je jeftinija približno 5.000 kuna.

Moglo bi se stoga dugo raspravljati je li cijena od 51.990 kuna posebno povoljna ili ne, no realisti će sigurno reći da se s takvim svežnjem novčanica u rukama može razmišljati i o nabavci osjetno snažnijih i uzbudljivijih motocikala. Svejedno, štovatelji tradicije jednocilindričnih cestovnih endura bez puno razmišljanja će izdvojiti navedenu svotu za ležerno druženje s najudobnijim pripadnikom klase koja polako izumire. I neće pogriješiti. ■

Nema te plaže na Jadranu do koje ne možete s ovako malim putnim endurom. Idealan je za makadame i teško dostupne vikendice

