

Zvijezda početnica

Postoji bezbroj motocikala koji vas nastoje osvojiti svojim performansama, atraktivnim izgledom, vrhunskim voznim osobinama ili karizmom. Kymco Pulsar 125 nije jedan od njih. Njegova glavna prednost je cijena od nepunih 16 tisuća kuna. Imajući to u vidu, ovaj vižljasti, lako upravljiv i štedljiv motocikl dobro ispunjava svoje životno poslanje, te je kao takav sasvim po mjeri početnika plićeg džepa, kao i starijih rutinera koje veseli ušteda svake lipe po prijednom kilometru

CIJENA
15.580 KN



◀ S obzirom na to da se radi o vrlo pristupačnom motociklu, može se reći da Pulsar ima relativno bogatu ploču s instrumentima. Uz brzinomjer i obrtomjer tu je i pokazivač razine goriva, dok centralno mjesto zauzima analogni pokazivač trenutno uključenog stupnja prijenosa



◀ Iako nemaštviti, prekidači relativno dobro obavljaju posao, jedino nas multifunkcionalni prekidač za paljenje pokazivača smjera i dugog svjetla nije oduševio svojom praktičnošću

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIĆ**

Neke su stvari u već u svom korijenu toliko definirane jednostavnošću, da kod njih nema mjesta nikakvom pretjerivanju. Ekonomični goli motocikli iz klase 125 spadaju baš u tu kategoriju. Oni si u svom nastojanju da zavedu kupca povoljnom cijenom, niskim troškovima održavanja i svim ostalim atributima koji čine definiciju praktičnog i pristupačnog prometala, mogu priuštitu samo nizanje pridjeva "jednostavno".

U Kymcu su dobro krenuli u realizaciju takvog projekta. U svoj su model Pulsar - nazvan tako po posebnoj vrsti neutronskih zvijezda - ugradili jednostavan zrakom hlađen četverotaktni agregat i učinili ga nosivim dijelom jednako tako jednostavnog čeličnog okvira, na to su 'pripasali' jednostavnu ciklistiku i sve to upakirali u jednostavan - i kako je u toj klasi sasvim uobičajeno - pomalo zastarjeli dizajn... I sve je trebalo biti na svom mjestu. A onda se netko s prebujnom maštom i viškom vremena dosjetio da bi bilo zgodno montirati kvazi-sportsku maskicu. I pogriješio.

Da su stavili za tu klasu običajeno okruglo svjetlo, eventualno ga čak u naletu maštovitosti obrubili nekom sasvim malenom i lijepo oblikovanom maskicom, možda bi se moglo ustvr-

editi da Pulsar izgleda nostalgичno. Ne baš posebno atraktivno, jer to mu nije ni namjena, ali svakako nostalgичno. A sada, ovakav kakav jest, sa tim svojim visokim čelom, Pulsar djeluje malo previše kineski. Pridodate tome ogromnu polugu stražnje kočnice, veliku kurbu (ne brinite, ima on i elektrostarter) ili pak naplatke koji su puno više retro nego što su to ikad željeli biti, i steći ćete dojam da ovaj Kymco nosi oznaku "Made in China". I biti ćete u pravu. Iako rodoslovljem Tajvanac, Pulsar se doista proizvodi u Kymcovim izdvojenim pogonima u Kini, što u konkretnom slučaju i nije velika sramota. Naime, u zemlji Mao Tse-Tunga se proizvodi i Yamaha YBR 125, koja nije samo najprodavaniji, već i najprestižniji motocikl u svojoj klasi, ako se taj atribut uopće može upotrijebiti za jednu tako rudimentalnu i antiglamuroznu vrstu motocikala.

A kome su takvi motocikli uopće namijenjeni? Bez obzira na to jeste li golobradi junior željan prvih iskustava ili pak vitalni senior kojem već desetljećima u vozačkoj dozvoli beskorisno trune A kategorija, u Kymcu Pulsaru i njemu sličnoj sviti možete prepoznati doista najpovoljniju ulaznicu u svijet motocikala. Zaboravite na skutere ili mope, Pulsar je sa svojom cijenom od 15.580 kuna pristupačniji od većine



Cijena od 15.580 kuna nije samo iznimno pristupačna, nego je i pošteno odmjerena. Motocikl po cijeni skutera



U pokušaju da svom ekonomičnom nakeđu podare i malo sportskog duha, u Kymcu su se odlučili na ugradnju neobične prednje maskice



Iako prvenstveno zamišljen kao praktično gradsko prometalo, Pulsar 125 dopušta i ulazak u umjereno duboke nagibe, te tako bez pretjeranog stresa može pružiti i izvjesnu zabavu u vožnji

KYMCQ QUANNON NAKED 125



A može to i ovako!

Iako već dugo uspješno stvara svoje ime na europskom i američkom tržištu, Kymco je tradicionalno snažan igrač i na svom domicilnom području jugoistočne Azije. Dizajnom i niskom cijenom Pulsar 125 dokazuje da spada upravo u segment namijenjen manje zahtjevnim korisnicima. Za one koji teže modernijim dizajnerskim formama i boljim voznim osobinama Kymco je nedavno predstavio i bitno atraktivniji goli motocikl nastao na osnovama oklopljenog modela Quannon 125. Pritom taj model dugačkog imena Quannon Naked 125 nije samo ogoljela inačica svog već dobro poznatog sportskog brata, već je u nekim dijelovima i blago unaprijeđen. Za pokretanje je i dalje zadužen isti zrakom hlađeni agregat, ali su izvedene određene promjene na usisu i ispuhu, prvenstveno kako bi se dobio ljepši zvuk.

Promijenjeni su prijenosni omjeri unutar mjenjača kako bi se smanjila rupa između pojedinih brzina, a izvršene su i intervencije na samom okviru motocikla, koji bi trebao biti za trećinu lakši i 10% čvršći od onog na oklopljenom Quannonu. Vizualna transformacija sportskog u naked motocikl prošla je vrlo uspješno zahvaljujući ugradnji modernog oblikovanog prednjeg svjetla, bočnih oplata i potpuno nove ploče s instrumentima. Vjerojatno je jako mali broj onih koji bi u svojoj garaži radije gledali Pulsara nego Quannona Naked, no prije nego vam počnu rasti zazubice vodite računa o tome da je ovaj potonji na njemačkom tržištu (gdje se već nalazi u ponudi) čak 1.100 eura skuplji. Zapravo, nešto je skuplji čak i od originalnog sportskog Quannona. ■

njih, a ipak je pravi motocikl. Nije to neka "noćna posuda" s variomatom i agregatom nakaradno obješenim na stražnju vilicu, već prava 125-ica opremljena klasičnim mjenjačem s 5 stupnjeva prijenosa. Znači, nije za "plavuše", treba ga znati voziti i lijevim stopalom.

Pritom to što je za uživanje u vožnji ovog prije svega gradskog prometala potrebno mijenjati brzine ne diskreditira Pulsar kao iznimno praktično prijevozno sredstvo. Štoviše, mjenjač je jedan od najboljih dijelova ovog motocikla, a uz to što se stupnjevi prijenosa mijenjaju mekano i precizno, od pomoći je i to što se u središnjem dijelu ploče s instrumentima nalazi prozorčić u kojem su od gore prema dolje, kao na kakvom liftu starijeg datuma, poredani svijetleći brojevi koji vas obavještavaju o trenutno uključenoj brzini. Sličnu smo stvar vidjeli i kod nekih Pulsarovih konkurenata, no kod Kymca je to ipak izvedeno s nešto više stila.

I inače je ploča s instrumentima dovoljno bogata informacijama, te u skladu s pomalo sportskim duhom - kojim kao da pokušava odisati - posjeduje i analogni brojač okretaja. Njegovo crveno polje započinje već na 8.000 okr/min, iako zrakom hlađeni četverotaktni agregat iz svoje zapremine od 124,1 ccm maksimal-

no raspoloživih 10,2 KS razvija tek pri 8.500 okr/min. No, s takvim smo se zbudjujućim početkom crvenog polja upoznali već kod modela Quannon 125, kojeg pokreće isti taj, samo za 3 KS potentniji pogonski agregat. Kada se već dotičemo njegovog "sportivo" brata, spomenimo i to da u usporedbi s oklopljenim Quannonom ovdje testirani Pulsar gubi u području maksimalnih performansi, ali je zato primjetno elastičniji na nižim okretajima i nema "rupu" između pojedinih stupnjeva prijenosa.

Nježan u duši

Od 9,2 Nm koji se oslobađaju pri 7.000 okr/min bilo bi nerealno očekivati čuda, no Pulsar svejedno vrlo linearno vuče od niskih do visokih okretaja, te tako u nekoj ležernijoj vožnji sasvim eliminira potrebu za razvlačenjem brzina duboko u crveno polje. Nešto više živosti i uvjetno govoreći sportskog dojma može se osjetiti iznad 6.000 okr/min, s time da su ukupne performanse koje agregat pruža sasvim u skladu s klasom kojom pripada i namjenom motocikla. Uz pravovremeno mijenjanje stupnjeva prijenosa Pulsar relativno lako dohvati nekih 90 km/h, nakon čega polako počinje disati na škrge, pri čemu takve smirene performanse i nisu tako loša stvar ako uzmemo u

Sa svojih 117 kg Pulsar je izuzetno okretan i lako upravljiv motocikl. Kod nešto brže vožnje može doći i do laganog lelujanja, koje nije opasno, već vas samo na vrijeme upozorava da ne pretjerujete



obzir da je ovaj motocikl opremljen malenim prednjim diskom promjera 220 mm i kliještima s jednim klipićem, dok se straga nalazi bubanj promjera 130 mm. U nekoj normalnoj vožnji takve kočnice su dovoljno dobre, te se uz to i lako doziraju, no kod cijedenja maksimuma iz pogonskog agregata lako je primijetiti da bi im dobro došla nešto veća snaga ugriza.

Ukoliko ste svejedno spremni prihvatiti nešto više rizika i pritom pokazati određenu dozu strpljenja, kazaljka brzinomjera će na vaše inzistiranje na ravnom djelu ceste pokušati dodirnuti oznaku od 100 km/h. Pritom je, kao i kod svakog motocikla te snage, takva maksimalna brzina izuzetno varijabilne prirode, što će reći da se mijenja sa svakim daškom vjetra ili dodatnim stupnjem uspona. Imajući to u vidu, nismo se toliko iznenadili što smo se uz jednu strmu uzbrdicu penjali s maksimalnih 70 km/h, koliko nas je zatekla spoznaja da smo se na toj istoj dionici, samo u suprotnom smjeru, sjurili niz brijeg gotovo dvostruko većom brzinom.

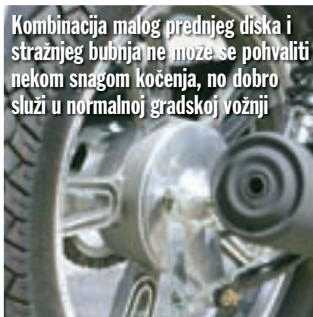
Time ne samo da smo debelo izašli iz sigurnosnih okvira određenih samom koncepcijom

motocikala i snagom kočnica, nego smo kazaljku obrtomjera odveli toliko duboko u crveno područje da je pogonski agregat počeo ispuštati visoki C. I inače je iznad 8.000 okr/min agregat malo prebučan, dok bi ispod toga zvuk mogao biti nešto ljepši i melodičniji, no problemi s akustikom su ujedno i jedna od rijetkih zamjerki koje možemo uputiti jednocilindrašu. Druga zamjerka bi se odnosila na to da Pulsar, u skladu sa svojim imenom, cijelo vrijeme primjetno pulsira, s time da se osim na rukama i stopalima, vibracije agregata vrlo lako mogu osjetiti čak i na koljenima u slučaju da se nogama malo čvršće obujmi spremnik goriva.

Osim tih vibracija, ocjenu za ukupnu udobnost donekle spušta i izvedba sjedala, koje je toliko mekano da je premekano, odnosno ne može kvalitetno amortizirati udar-



Zvuk agregata nije osobito melodičan, a nakon 8.000 okr/min Pulsar postaje i nešto bučniji



Naplatci s pet dvostrukih krakova djeluju malo previše retro



Stražnje svjetlo s integriranim pokazivačima smjera jedan je od modernijih detalja na ovom motociklu



Osim cjelokupnog dizajna duh prošlih vremena zazivaju dimenzije naplataka i uskih guma. Naprijed se tako nalazi guma dimenzija 2,75-18, a straga 3,5-16

ce, budući stražnjica već prilikom sjedanja sasvim propadne u njega. Pridoda li se tome i iznimno kratak hod dvostrukih stražnjih amortizera i naše tradicionalno dobro "uređene" prometnice, povremene udarce u donji dio leđa nemoguće je izbjeći. Bez obzira na to, Kymco Pulsar je za tu klasu vozila dovoljno udoban motocikl, a ukupnoj ugodni za upravljačem pridonosi i dobro odmjeren ergonomija.

Motocikl po cijeni skutera

Sjedalo je smješteno relativno nisko te u kombinaciji s izuzetno uskim strukom motociklom bitno olakšava manevriranje na mjestu, dok je upravljač korektno postavljen te osigurava gotovo optimalan položaj gornjeg dijela tijela, koje je sasvim blago nagnuto prema naprijed. Ugodno su smješteni i donji ekstremiteti, čemu najviše pridonose relativno nisko smješteni oslonci za noge. Srećom, oni nisu i široko razmaknuti, tako da se Kymco Pulsar može umjereno duboko nagnuti prije nego počne osloncima za noge strugati po asfaltu.

Doduše, za pretpostaviti je da velika većina potencijalnih kupaca niti nema namjeru voziti ovaj motocikl tako da ispod njega frcaju iskre, no čak i ako se nađe u rukama nekog malo ambicioznijeg korisnika, Pulsar može pružiti zabavne trenutke u savladavanju prvih lekcija iz sportske vožnje. Vodite samo računa o tome da stražnji ovjes ima izvjesih problema s upijanjem poprečnih neravnina, što može donekle uznemiriti motocikl usred zavoja, kao i da uske gume malo grubljeg profila nisu sasvim kompatibilne s izlizanim asfaltom. Uz to što se sa svojih 117 suhih kilograma relativno lako baca u nagib, Kymco na dobrom asfaltu bez puno odstupanja prati zadanu liniju, a određena lelujanja koja se mogu

osjetiti pri bržim prolascima kroz zavoje ne destabiliziraju motocikl, već samo služe kao svojevrsni alarm kojim vas se obavještava da ste se primakli krajnjim limitima Pulsara.

Motocikl se, dakle, do određene mjere može voziti i nešto agresivnije, no najbolje od sebe daje u gradu, gdje osvaja svojom praktičnošću. Ne mislimo tu na onu praktičnost kakvu vidamo u siromašnim zemljama Dalekog Istoka, u kojima se ovakvi motocikli koriste za prijevoz kabastog tereta, žive stoke, pa i cijelokupne bliže rodbine, nego na to da se Pulsar svojom ukupnom okretnošću, lakoćom upravljanja i smirenim razvijanjem snage čak i u rukama potpunog početnika iznimno spretno probija i kroz najveću gužvu, te da pritom traži doista minimalna financijska ulaganja u pogledu održavanja i potrošnje goriva. Pritom je njegova skromna žed sasvim u suprotnosti s pozamašnim spremnikom goriva zapremine 16 litara, koji će smirenim vozačima omogućiti autonomiju vožnje veću od 500 km.

Iako to ne spada u njegovo osnovno poslanje, Pulsar vas sa svojom takvom automijom može motivirati i na neku ambiciozniju međugradsku vožnju. Prostrano stražnje sjedalo rado će udomiti i vašu ljepšu polovicu, a ako vaša zbirna težina ne prelazi nekih 150 kg, onda možete i s maksimalnih 5 kg opteretiti i

stražnji nosač prtljage, koji, jednako kao i cijeli motocikl, ne osvaja svojom ljepotom izvedbe, ali svakako može biti itekako praktičan. A ima li uopće išta nepraktično na ovom motociklu? Ima. Prekidači pokazivača smjera su mogli biti rješeniji nešto logičnije, dok je bočna nožica opremljena oprugom i kao takva traži nešto više pažnje kod korištenja. No, s druge strane, Yamaha YBR 125 kao svojevrsna referentna vrijednost u toj klasi uopće ni ne posjeduje taj bočni oslonac, iako je skuplja za više od tri tisuće kuna, što u ovoj ekonomičnoj klasi predstavlja pravo malo bogatstvo.

Doduše, mora se priznati da YBR izgleda nešto skladnije i dotjeranije, te sa svojim obiteljskim imenom nosi i bolji imidž, no kada su dinamičke osobine u pitanju, Pulsar Yamahi puše za vrat, a istovremeno uživa popriličnu prednost u odnosu na čistokrvne kineske motocikle slične koncepcije. Suprotno svom zvijezdanom imenu, Pulsar nikada neće postati istinska zvijezda, ali bi svakako mogao zasjati u očima određene brojne nepretencioznih korisnika, posebno onih s naglašenim smislom za praktičnost i ekonomičnost. Oni se mirne duše mogu upustiti u nabavku ovog modela i razveseliti se spoznajom da su sa izdvojenih 15.580 kuna platili običan skuter, a kući odvezli motocikl. ■



Pulsar 125 je izuzetno vitak motocikl dobro odmjeren ergonomije



Od 10 KS se ne može očekivati čuda, no svejedno se može reći da zrakom hlađeni agregat ravnomjerno razvija snagu, te je kao takav, jednako kao i mekani mjenjač, sasvim po mjeri manje ambicioznih početnika

Iako je opremljen elektropokretačem, Pulsar za svaki slučaj ima i golemu kurbu. Poluga stražnje kočnice je predimenzionirana



Performanse motocikla su taman dostatne za sigurnu vožnju otvorenom cestom, a to vas u kombinaciji s dobro odmjerenom ergonomijom i velikom autonomijom može motivirati i na nešto duže izlete. Stvar donekle kviri samo izvedba sjedala

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 56,5 x 49,5 mm
Obujam: 124,1 ccm
Odnos kompresije: 9:1
Razvod: jedna bregasta osovina
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Pokretanje: elektrostarterom i nožno
Napajanje: rasplinjač
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed klasična vilica, hod 130 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 67 mm
Gume: prednja 2,75-18, stražnja 3,5-16
Kočnice: naprijed disk promjera 220 mm i kočiona kliješta s 1 klipicem, straga bubanj promjera 130 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.070, širina 780, osovinski razmak 1.270, visina sjedala 755, suha težina 117 kg
Deklarirano: snaga - 10,2 KS (7,5 kW) pri 8.500 okr/min, max. okr. moment - 1 kgm (9,2 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

+ okretnost i lakoća upravljanja, cijena, linearno razvijanje snage, autonomija, mjenjač

- sjedalo, bočna nožica, vibracije, prekidači

POGLED NA KONKURENCIJU	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Kočnice (sprijeda / straga)	Gume (sprijeda / straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Keeway Speed 125	124	10,2 - 8.250	9 - 7.500	128	1.320	disk / disk	2,75-18 / 3,25-18	n.d.	11	12.490
Kymco Pulsar 125	124,1	10,2 - 8.500	9,2 - 7.000	117	1.270	disk / bubanj	2,75-18 / 3,5-16	755	16	15.580
SYM XS 125 K	124	n.d.	n.d.	130	1.280	disk / bubanj	2,75-18 / 90/90-18	n.d.	14,5	-
Yamaha YBR 125	123,7	10 - 7.800	10 - 6.000	113	1.290	disk / bubanj	2,75-18 / 90/90-18	780	13	18.995