

TEKST:
KREŠIMIR
PRAŠNIČKI
FOTO:
MARKO
GUZINA

Družba mala,



USPOREDNI TEST

**NAKED
125 CCM**

Četiri motocikla koja su se ovaj puta našla na našem testu na prvi su pogled vrlo slične koncepcije, no zapravo im je osim radne zapremine vrlo malo toga zajedničko. Dok su tri testirana modela po svojoj filozofiji svojevrsni scrambleri, jedan od njih je klasični naked. Dva su hladena zrakom, jedan uljem, a jedan tekućinom. Različitosti ima napretek, kako po pitanju performansi, tako i po tehničkim rješenjima

ali odabrana



Motocikli zapremine 125 kubičnih centimetara predstavljaju ulaz u pravi svijet motociklizma i svih čari koje su nam ova prometala na dva kotača u stanju pružiti. Doduše, uvijek bi se moglo reći da postoji nemali broj motocikala i manje zapremine, koja kreće već od 50 ccm, no velika većina njih po svojim je karakteristikama bliža mopedima nego pravim motociklima. Za razliku od njih, za četiri 125-aka na našem testu bez imalo dvoumljenja možemo reći da su pravi motocikli i nude sve što nude i njihova veća i jača braća. Razlika je samo u zapremini, koja ih čini dostupnima mlađoj generaciji koja je tek stekla pravo na polaganje vozačkog ispita, te su kao takvi česti predmet njihovih želja. Iako ćemo kao zaljubljenici u brzine spremno

zaključiti da ovi motocikli sa svojim četverotaktnim agregatima nisu ni do koljena 'nabrijanim' dvotaktnim jurilicama, kojih su do prije samo nekoliko godina bile pune prometnice, pred nama je novo doba ekološke osviještenosti koje za njima polako zatvara vrata povijesti. No, to još uvijek ne znači da su nas ova četiri motocikla razočarala ili ostavila ravnodušnima. Naprotiv, vrlo brzo smo shvatili da u njima ima više nego dovoljno živosti i da je svaki od njih vrlo dobar za svakog početnika. No, da ne duljimo s uvodom, krenimo s upoznavanjem junaka ove naše male priče.

Šarolika ponuda

Prije svega treba razjasniti kategoriju motocikala koji su se našli na našem testu. Oni su, naime, scrambleri. Svi osim Keeway Speeda 125, koji je

svim svojim bićem istinski naked, a ako se pitate što radi na ovom testu, odmah ćemo vam reći da smo ga među ovo šaroliko društvo ubacili jednostavno kao alternativu koja bi se mogla pokazati kao dobar izbor za neodlučne. Naime, iako bi scrambler motocikli trebali podjednako dobro funkcionirati na svim podlogama, radna zapremina primjeraka koje smo ovom prigodom testirali pokazala nam je da najbolje funkcioniraju na asfaltu, a tu i mali Keeway nije potpuno izvan konkurencije. I dok po performansama i elementima ovjesa i okvira sam po sebi ne predstavlja gotovo nikakvu konkurenciju ostaloj trojici testiranih, cijena gotovo upola manja od najbližeg konkurenta njegov je najveći adut.

Ako vam se izgled ovog simpatičnog Kineza učinio poznatim, to je zato što je on vrlo vjerna kopija

Bez obzira na malu zapreminu, Mulhacén, Hyosung i Derbi Cross City po svojoj su koncepciji istinski scrambleri, dok Keeway Speed predstavlja pravu definiciju naked motocikla



Derbi Cross City zahvaljujući vrhunskoj ciklistici oduševljava prolascima kroz zavoje



Yamahinog modela YBR 125 i morat ćete se dobro pomučiti da uočite razlike između ova dva motocikla. Čak je i logotip proizvođača na spremniku goriva gledan iz malo veće udaljenosti vrlo nalik Yamahinom znaku. Odlikuje se vrlo jednostavnim i klasičnim dizajnom, koji gotovo da predstavlja utjelovljenje svih istinskih nakeda, od nastanka ove klase pa sve do današnjih dana. To znači da ga krasi obile i blago zaobljene linije koje baš ničim ne ističu bilo koji dio motocikla. Naprijed je teleskopska vilica jednostavne konstrukcije, koja će svakom malo boljem poznavatelju motociklističke tehnologije odmah dati do znanja da brza vožnja zavojima ovom motociklu nije jača strana. Taj dojam će upotpuniti i vrlo jednostavan čelični okvir, čiji se donji dio veže izravno za agregat, koji tako i sam čini sastavni nosivi dio okvira. Straga su isto tako jednostavni dvostruki amortizeri, a sve to upotpunjeno je gumama tanašnih dimenzija 2.75-18 sprijeda i 3.25-18 straga. No, da nije sve tako crno uvjerila nas je oprema kojom Keeway raspolaze, a tu u prvom redu mislimo na njegovu izrazito bogatu ploču s instrumentima. Iako nije zadnja riječ tehnike i zapravo je, kao uostalom i sve ostalo na ovom motociklu, vrlo jednostavno i



DERBI CROSS CITY 125



HYOSUNG RT 125 D



KEEWAY SPEED 125



MULHACÉN 125

Izbor pogonskih agregata je različit. Derbi Cross City i Keeway Speed imaju agregate hlađene zrakom, Hyosung RT 125 D ima kombinaciju uljnog i zračnog hlađenja, dok je Mulhacénov agregat sa svojim hlađenjem tekućinom najnapredniji u skupini



Provincijske prometnice savršeno pogoduju ovim motociklima i mi smo istinski uživali u vožnji Hrvatskim Zagorjem

staromodno, za nju se nikako ne može reći da nije bogato opremljena. Tu su okrugli brzinomjer i mjerac broja okretaja, a između njih se smjestio mali analogni pokazivač količine goriva u spremniku. No, ono po čemu se Keeway Speed 125 razlikuje od svih testiranih motocikala, a uzgred budi rečeno i od većine motocikala na tržištu, je pokazivač odabranog stupnja prijenosa. Priznajemo da nas je taj mali 'feature' ugodno iznenadio. Osim tog zgodnog dodatka, tu je i mjenjač izveden u obliku

klackalice, kao na velikim custom motociklima, koji omogućava mijenjanje stupnjeva prijenosa i prstima i petom. I za kraj nemojmo zaboraviti i praktični nosač kofera, koji bi mogao biti presudan čimbenik za one koji traže praktičan mali, gradski motocikl.

No za razliku od Keeway, koji svojom pojavom i praktičnošću želi ugoditi svima, preostala tri motocikla imaju bitno drukčiji pristup.

Scrambleri dušom i tijelom, svi se vrlo uspješno

pridržavaju osnovnih pravila koja definiraju tu klasu i nude sve što se od jednog takvog motocikla očekuje. No, od ovoga trojca izdvojili bismo Hyosungu RT-a 125 D, koji kao da je izronio iz nekih prošlih vremena. Kad ga gledamo, prvi motocikl koji nam pada na pamet je Suzuki Van Van, koji se već godinama prodaje na tržištima širom svijeta. Hyosung je vrlo specifičan zbog svojega golemoga stražnjeg kotača vrlo neobičnih dimenzija. Priznat ćete da je guma dimenzija 180/80-14 prilično neuobičajen



Štedljivi mališani

Kako bismo vam što detaljnije dočarali što možete očekivati od ovih motocikala, odlučili smo im izmjeriti maksimalnu brzinu, a izmjerili smo i prosječnu potrošnju goriva. Činjenica je da ovim prometlima na ostale sudionike u prometu nećete ostavi-

ti osobit dojam obaranjem brzinskih rekorda, no isto tako možete biti uvjereni da ćete moći postizati posve pristojne putne brzine i da nikome nećete smetati. Naravno, osim ako se nadete na autocesti, no mislimo da vam takva zamisao neće pasti na pamet.

Dakle, najveću brzinu izmjerili smo Mulhacénu i ona iznosi 115 kilometara na sat. Ni puno ni malo, ali ovdje vas još jednom podsjećamo na ograničenja koje sa sobom nosi mala zapremina u kombinaciji s četverotaktnom tehnologijom. No, mi smo stvarnu maksimalnu brzinu izmjerili pomoći GPS uređaja, dok je na brzinomjeru stanje bilo bitno drukčije: u Mulhacénovom slučaju, brzinomjer je pokazivao 130 km/h, što nije malo odstupanje.

Drugi najbrži motocikl na testu bio je Keeway Speed 125, što je za nas bilo vrlo ugodno iznenađenje budući da je Keewayev agregat ujedno i najslabiji od svih testiranih. No, nešto duži prijenosni odnosi u mjenjaču i tanje gume omogućili su mu postizanje prilično respektabilne krajnje brzine. Pritom je njegov brzinomjer bio lažljiv gotovo kao i Mulhacénov i pokazivao je brzinu od 128 km/h.

Derbi Cross City na našem je testu postigao maksimalnu brzinu od 109 km/h, ponajprije 'zahvaljujući' slabšom zrakom hlađenom agregatu, ali i zbog mjenjača s pet stupnjeva prijenosa, koji su proračunati tako da se najviši stupanj prijenosa niti ne može zavrtjeti do maksimalnih okretaja. Ipak, Derbijev brzinomjer je s pokazanih 115 km/h najtočniji na testu.

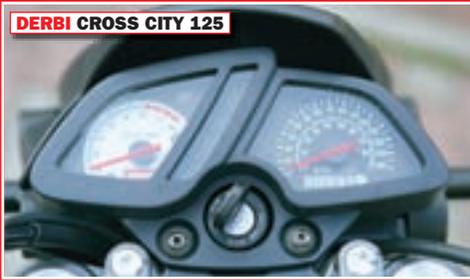
Hyosungu RT-u 125 D izmjerili smo maksimalnu brzinu od svega 107 km/h,

a i njegov je brzinomjer bio najlažljiviji, budući da je pokazivao 127 km/h, što je za punih 20 km/h više od stvarnoga stanja stvari. I za Hyosungovu malu maksimalnu brzinu možemo okriviti mjenjač, ali iz razloga posve suprotnoga onome kod Derbija. Naime, dok su na Derbiju prijenosni odnosi predugački za tako slabašan agregat, na Hyosungu su oni kratki, što mu omogućava vrlo solidna ubrzanja, koja su gotovo u rangu s Mulhacénovim, ali zato peta brzina prerano dolazi do maksimalnog broja okretaja.

Osim maksimalne brzine, našim smo motociklima izmjerili i potrošnju goriva, budući da je to u današnje vrijeme jedna od vrlo važnih stavki prilikom kupnje motocikla. Na tom području uvjerljivo vodi Keeway Speed 125 s potrošnjom od svega 2,9 litara goriva na prijeđenih 100 kilometara. Neznatno rastrošniji od njega je Derbi Cross City s 3,1 potrošene litre na 100 km, dok Hyosung RT 125 D s potrošnjom od 3,6 litara donekle odskoče od ovoga dvojca. No potrošnju goriva će najviše osjetiti vlasnici Mulhacéna 125, koji je na testu uspio potrošiti 'čak' 4,1 litru na sto kilometara. No dobra vijest je da Mulhacén ima i najveći spremnik goriva, tako da bi to moglo barem malo odgoditi učestalost posjeta benzinskim crpkama. ■

	Derbi Cross City 125	Hyosung RT 125 D	Keeway Speed 125	Mulhacén 125
Maksimalna brzina	109 km/h	107 km/h	113 km/h	115 km/h
Potrošnja goriva	3,1 l/100	3,6 l/100	2,9 l/100	4,1 l/100

DERBI CROSS CITY 125



Ploča s instrumentima na Derbiju Cross City vrlo je maštovitog i suvremenog dizajna, iako se proizvođač odlučio za klasične analogne instrumente. Prekidači su anatomski dobro oblikovani, iako je smještaj trube iznad pokazivača smjera pomalo neuobičajen



HYOSUNG RT 125 D



Vrlo jednostavna ploča s instrumentima na Hyosungu nudi samo najosnovnije informacije i najsiromašnija je od svih testiranih motocikala, a i prekidači na upravljaču bi mogli biti bolje izvedeni



KEEWAY SPEED 125



Keeway Speed 125 na svojoj ploči s instrumentima nudi obilje informacija, uključujući i pokazivač količine goriva u spremniku, kao i indikator odabranog stupnja prijenosa, no ipak su njegovi instrumenti, kao i prekidači na upravljaču, veoma zastarjelog dizajna





Iako ne nude performanse za obaranje brzinskih rekorda, ovaj četverac zapravo nudi posve pristojne putne brzine

izbor za jedan motocikl, osobito ako je njegova radna zapremina svega 125 kubičnih centimetara. Ipak, unatoč tom golemom komadu crne mase, RT 125 D je vrlo živahan motocikl, no toj temi ćemo se vratiti na dijelu teksta posvećenom vožnji. Zasad ćemo se samo zadovoljiti opisom ovog nesvakidašnjeg prometala. Naime, nije samo stražnji kotač masivan na ovom motociklu. Sve na njemu djeluje nekako veliko, kao da mu agregat ima u najmanju ruku dvostruko veću radnu zapreminu. Tome doprinose i veliko sjedalo iz jednoga komada namijenjeno vozaču i suvozaču, kao i za ovu klasu pozamašni ispušni sustav, a i narančasta boja testiranog primjerka ističe ga iz gomile i ostavlja dojam većeg motocikla. Ukupan dojam kvare tek klasično tanka teleskopska vilica i jednostavno okruglo i

nesrazmjerno malo prednje svjetlo. Za razliku od Keeway Speed, koji ima zastarjelu instrument ploču s gomilom informacija, ovdje nailazimo na diametralno suprotan pristup konstruktora. Naime, ploča s instrumentima na Hyosungu, ako bismo je tako uopće mogli nazvati, sastoji se od vrlo modernog, ali oskudnog digitalnog displeja na kojemu ćete moći očitati samo brzinu i broj prijeđenih kilometara, oko kojega su smještene lampice pokazivača smjera, dugog svjetla i praznoga hoda. I to je sve. Nema čak ni mjerača broja okretaja. Zapravo je taj displej poveznica koja spaja motocikle iz nekih prošlih vremena sa sadašnjicom.

Dok je Hyosung spoj prošlosti i sadašnjosti, posljednja dva motocikla koja ovdje predstavljamo vrlo su suvremene izvedbe i polako nam daju

naslutiti u kojem će se smjeru razvijati budući motocikli male zapremine. Radi se o dva proizvoda koja zapravo dolaze iz iste tvornice i iako posjeduju neka poprilično različita tehnološka rješenja, zapravo su po svemu vrlo slične koncepcije i fizički im se izgled razlikuje svega po nekoliko detalja, od kojih je najprimjetnije sjedalo. Dok Derbi Cross City ima ravno sjedalo dovoljno prostrano da se na njega smjeste i vozač i suvozač, Mulhacén 125 ima vozački dio sjedala udubljen, dok je suvozač prepušten nemilosti vrlo malenoga povišenoga dijela, iako - ruku na srce - udobno podstavljenoga. Sljedeću veliku razliku između ova dva motocikla možemo pronaći u odabiru njihovih okvira. Tako Mulhacén ima okvir u potpunosti izrađen od čeličnih cijevi, dok na Derbiju



Mulhacén 125 na svojem će digitalnom displeju nuditi sve potrebne informacije vozaču, iako je digitalni obrtomjer zapravo vrlo neprecizan i tu je više radi 'šminke', nego što je doista koristan. Prekidači su gotovo identični onima na Cross Cityju





Zbog vrlo male težine i relativno širokih upravljača na svim motociklima oštri se zavoji savladavaju kao od šale

Cross Cityju nailazimo na okvir od aluminijskih greda. Nadalje, ukoliko se nadete za Derbyjevim upravljačem, naići ćete na vrlo maštovito oblikovanu analognu ploču s instrumentima, dok ćete na Mulhacénu naći jednostavni displej od tekućih kristala, veoma nalik onome na Hyosungu RT-u, doduše, s jednom bitnom razlikom u obliku pojednostavljenog i ne odviše preciznog brojača broja okretaja. Ostala vizualna rješenja na ova dva motocikla zapravo se bitno ne razlikuju, osobito ako pogledamo gotovo identična prednja svjetla s tek neznatno drukčijim stilom minijaturne prednje maske.

No, ukoliko im posvetimo malo više pozornosti, uočiti ćemo puno više suptilnih razlika, osobito ako nam pogled privuku oplate koje obavijaju spre-

mnik goriva na Mulhacénu, a ispod kojih se skriva hladnjak rashladne tekućine.

Različiti tehnološki pristupi

Naime, Mulhacén po pitanju performansi ima veliku prednost u odnosu na ostale motocikle na ovom testu, a ostvaruje je zahvaljujući svojem naprednijem agregatu, koji je za ovu tvornicu razvio Piaggio. On jedini u ovom društvu ima hlađenje tekućinom, a uz to je tu i tehnologija od četiri ventila, što spada u sam vrh ponude u ovoj kategoriji motocikala. To potvrđuje i 15 'konja' maksimalne snage, što Mulhacéna 125 stavlja za stepenicu iznad ostalih testiranih motocikala. Za razliku od njega, agregati Derbyja Cross City i Keeway Speeda hlađeni su zrakom, a Hyosung se

smjestio negdje između sa svojim agregatom hladnim uljem i zrakom. Nadalje, Mulhacén isto tako jedini ima mjenjačku kutiju sa šest stupnjeva prijenosa, što mu daje još jednu prednost po pitanju ubrzanja, budući da svi iz ostatka društva imaju mjenjače sa svega pet stupnjeva prijenosa.

Kao što smo već rekli, Mulhacénov najslabiji suparnik, Derbi Cross City, ima zrakom hlađeni agregat i ne razvija ni približno toliko snage, no zato je ostatak Derbyja vrlo nalik Mulhacénu. Prije svega, oba motocikla koriste istu prednju vilicu promjera 37 mm i hoda 130 mm, a i prednji kočioni sustav na oba motocikla čini isti disk promjera 280 mm. Straga ćemo pronaći razliku u izboru amortizera, pa on tako na Cross Cityju ima hod 145 mm, a na Mulhacénu 130 mm. Straga je kočenje na Derbyju povjereno disku promjera 220 mm, dok je na Mulhacénu disk neznatno manji i njegov promjer iznosi 218 mm. Dimenzije guma i kotača od 100/90-18 naprijed i 130/80-17 straga iste su na oba motocikla, a oba motocikla imaju i istu ukupnu težinu od svega 110 kg, što ih čini znatno lakšima od Hyosunga i Keewaya. No, razlike možemo pronaći u spremnicima goriva i u tom slučaju prednost opet ide na Mulhacénovu stranu, budući da mu 13 litara dragocjene tekućine teoretski daje veću autonomiju vožnje od Derbyja, u čiji spremnik stane samo 8,5 litara goriva. Mulhacénovih 1,326 mm međuosovinskog razmaka također obećava puno živahniju i reaktivniju vožnju od 1,394 mm, koliki je razmak među osovinama Derbyja Cross City 125. Zanimljivo je da, iako su ova dva motocikla vizualno veoma nalik jedan drugome, Derbi ima najdulji međuosovinski razmak, a Mulhacén gotovo najkraći. Sve u svemu, i Derbi i Mulhacén su već na prvi pogled motocikli sa svim detaljima kakve nalazimo i na prometlima znatno veće zapremine, a i završna obrada im je na visokoj razini, što se itekako odrazilo na njihovoj cijeni. Tako je za Derbi Cross City potrebno izdvojiti 24.995 kn, a za Mulhacén 125 čak 27.995 kn, što je znatno više od 20.216 kn koliko stoji Hyosung RT 125 D.

No, Hyosung već samom svojom robusnom pojavom ostavlja dojam spartanskog motocikla.



Mulhacén 125 nudi gotovo iste vozne osobine kao i Derbi Cross City, no njegova velika prednost počiva u znatno snažnijem agregatu

Pronađite uljeza...
Jedino Keeway Speed
svojom koncepcijom
odskake od ostalih



On na sebi ima samo ono najnužnije, za razliku od Derbija i Mulhacéna, koji su naćčkani množtvom ukrasnih dijelova plastičnih oplata. No, čak i bez ijednog dijela viška Hyosung ipak teži nemalih 125 kilograma, čak 15 više od maloprije opisanoga španjolskog dvojca. Hyosungov najveći adut je njegov uljem i zrakom hlađeni pogonski agregat s dvije bregaste osovine i četiri ventila, koji razvija 11,75 KS pri visokih 10.000 okr/min. Nije jak kao, primjerice, Mulhacén, ali preostala dva testirana motocikla dobro će se pomučiti da ga nadmaše po pitanju performansi. Mjenjačka kutija s pet stupnjeva prijenosa uobičajen je izbor za ovu klasu, a ukupan dojam pomalo kviri tanašna teleskopska vilica, koja na prvi pogled teško može parirati Derbijevoj ili Mulhacénovoj. Kočioni sustav, koji se sastoji od jednoga diska promjera 240 mm naprijed i bubnja promjera 130 mm straga, također na papiru ne djeluje osobito uvjerljivo za borbu sa sportski nastrojenim Španjolcima, ali razlike u ovoj klasi ipak nisu tako velike da bi to moglo imati preveliki utjecaj na ukupne zaustavne performanse. Hyosung RT 125 D se sa svojih 1,350 mm međuosovinskog razmaka smjestio negdje u sredinu testiranoga društva, od kojega se najviše izdvaja svojim neobičnim izborom kotača. I dok prednja guma u dimenzijama 130/80-18 i nije nešto neuobičajeno za ovakav motocikl, dimenzije stražnjega kotača od 180/80-14 to svakako jesu.

Za razliku od svega gore navedenoga, Keeway Speed 125 posve je neambiciozan uradak koji sa svojom cijenom od 12.490 kuna predstavlja jeftinu alternativu ovom 'ušminkanom' društvu. Agregat mu je jednostavan dvoventilski 'zračnjak' koji razvija svega 10,2 KS pri 8,250 okr/min, dok mu je okretni moment 9,3 Nm pri 7.500 okr/min. S 1.320 mm međuosovinskog razmaka je najkraći u klasi, ali njegovih 128 kg suhe težine čini ga ujedno i najtežim. Spremnik goriva zapremine 11 litara omogućava mu veliku autonomiju vožnje i u tom pogledu ga nadmašuje jedino Mulhacén 125.

Umjereni agresivci

Nakon što smo se upoznali sa svim tehničkim pojedinostima našega simpatičnoga društva, na

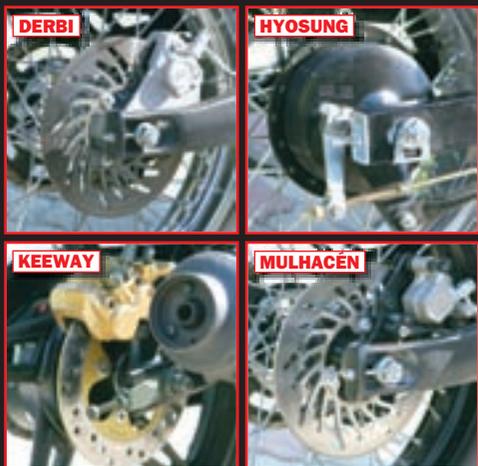
red dolazi i nama najzanimljiviji dio testa, a to je - pogodili ste - vožnja. Kako će svi junaci naše priče uglavnom svoj životni vijek provoditi na gradskom asfaltu, naravno da smo se i mi uglavnom usredotočili na gradsku vožnju, no nismo se ograničili samo na vozikanje od semafora do semafora, nego smo se uputili i na izlet u prirodu, točnije na zavojite prometnice kojima obiluje okolica Zagreba. Iako su Mulhacén i Hyosung cijelom dušom i tijelom pravi scrambleri, a Derbi Cross City koketira s ovom klasom, kao što mu to uostalom i samo ime govori, Keeway Speed se ne bi najbolje snašao na zemljanim terenima, pa smo stoga našu vožnju ograničili na asfaltirane prometnice. No, i to je bilo dovoljno da steknemo sve dojmove ova četiri zanimljiva motocikla.

Prije svega moramo reći da smo, iako se u našem poslu često susrećemo s puno većim i jačim motociklima, i u vožnji ovih mališana doživjeli dovoljno uzbuđenja da nam na lica izmame osmijeh. No iako bismo voljeli reći da im unatoč maloj zapremini snaga i brzina nisu nepoznati pojmovi, to, nažalost, nije slučaj. Četverotaktna tehnologija ipak je učinila svoje i ukoliko očekujete uzbuđenja nalik onima koja su pružali dvotaktni motocikli iste zapremine, bojimo se da vas očekuje razočaranje. Ipak, ukoliko ove motocikle sagledamo u realnim okvirima njihovih mogućnosti, stanje i nije tako loše.

To osobito vrijedi za Mulhacéna, koji je sa svojim agregatom barem za dva koplja ispred ostatka društva. Piaggio se doista potrudio i razvio ugladeni stroj za koji ovdje predstavljena konkurencija

Hyosung RT 125 D nudi najneutralniju ciklistiku, no isto tako najteže 'pada' u zavoj





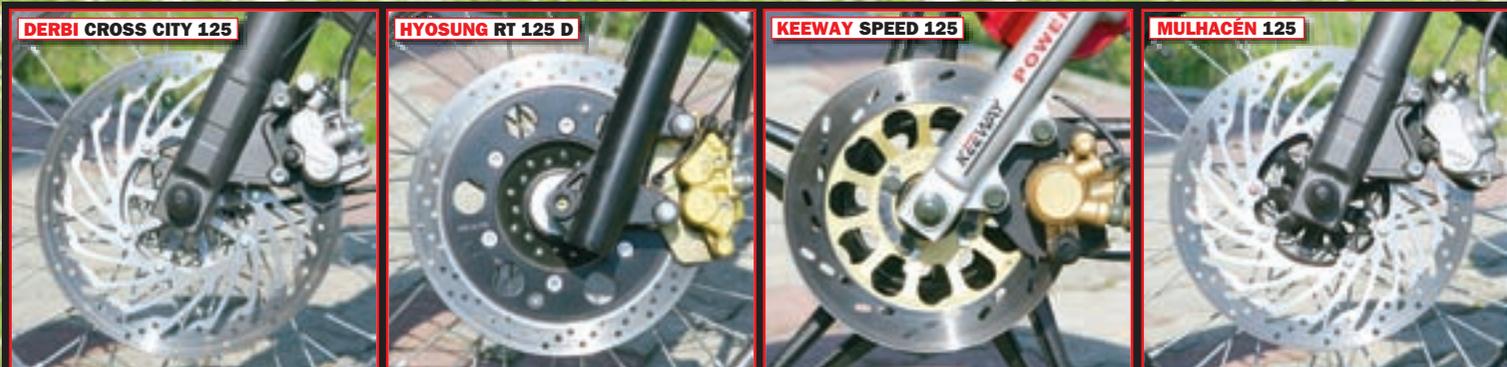
Stražnju hubanj kočnicu naći ćete jedino na Hyosungu, dok su na ostalima diskovi, no valja napomenuti da smo na najbolje performanse stražnje kočnice naišli na Keewayu. Derbi i Mulhacén, iako su vizualno vrlo slični, zapravo imaju različite dimenzije stražnjega diska. Kod Derbija je on promjera 220 mm, a kod Mulhacéna 218 mm

jednostavno nema pravi odgovor. Čim okrenemo ručicu gasa i otpustimo polugu spojke, Mulhacén ostali trojac ostavlja daleko iza sebe i zadržava tu prednost sve do krajnje brzine motocikla, koja u njegovom slučaju iznosi 115 kilometara na sat. Mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa dodatno mu pomaže, kako prilikom ubrzanja, tako i pri postizanju krajnje brzine. Jedini nedostatak koji možemo pripisati agregatu je taj da ga najbolje od sebe daje ako ga se uvijek drži u visokim okretajima, što znači da je stalan rad mjenjačem obvezan.

No, agregat nije jedina Mulhacénova prednost, budući da sve na ovom simpatičnom motociklu predstavlja sam vrh ponude ove klase. Kočnice, ovjes, ciklistika... sve je na vrlo visokoj razini. Prije svega moramo pohvaliti udobno anatomski oblikovano vozačko sjedalo, koje vozača ne umara ni nakon velikog broja prijeđenih kilometara. Tome doprinosi i položaj upravljača i oslonaca za noge, koji definiraju uspravni položaj sjedenja, pružajući pritom vrlo dobar oslonac, a kako je sjedalo

od poda udaljeno svega 790 mm, to jednostavno mami na brzu vožnju. Pritom Mulhacénu uvelike pomaže vrlo kvalitetan i dobro izbalansiran ovjes, koji omogućava dobro upijanje neravnina i ostavlja kotače u kontaktu s površinom sve dok se doista ne pretjera s brzinom. Zahvaljujući kratkom međuosovinskom razmaku ovaj scrambler je vrlo brz u izmjenama smjera i svojim će voznim osobinama vrlo vjerojatno na asfaltiranim prometnicama biti oštar konkurent i supermoto, pa čak i sportski orijentiranim motociklima ove zapremine.

Za razliku od njega, Derbi Cross City se u praksi zapravo bitno razlikuje od svoga brata, iako je vizualno, a i po elementima ovjesa vrlo nalik Mulhacénu. Iako će mu mnogi dati prednost u pogledu dizajna, neka njegova ergonomska rješenja pokazala su se u najmanju ruku čudnima. Zapravo je vrlo neobično kako ta dva motocikla iz iste kuće pružaju toliko različit osjećaj u vožnji. Prvenstveno nas je iznenadilo neudobno sjedalo,



Prednje kočnice najimpresivnije su na Derbiju i Mulhacénu, čiji diskovi promjera 280 mm nude vrhunsku zaustavnu moć. Hyosung ne zaostaje puno za njima sa svojim diskom promjera 240 mm, ali Keeway je znatno lošiji od ovog društva

koje jednostavno gura vozača na spremnik goriva već pri prvom kočenju, dok noge ostaju na inače dobro smještenim osloncima. Tako ste primorani neprestano se namještati na motociklu, što nakon nekog vremena jednostavno postane prenaporno. Što se tiče samih elemenata ovjesa, tu Derbi od nas dobiva čistu peticu. Prednja vilica identična je kao i na Mulhacénu, a to omogućava vrlo dobar i direktan osjećaj za prednji kotač u zavojima, dok zadnji amortizer ima i nešto duži hod, što pruža čak i nešto veću udobnost u odnosu na Mulhacén, dok su vozne osobine i dalje ostale na razini. Nadalje, zahvaljujući međuosovinskom razmaku od 1.394 mm, najduljem od testiranih motocikala, Derbi je vrlo stabilan u zavojima, iako ovdje doista govorimo samo o nijansama. Ono što nas je malo začudilo kod Cross Cityja 125 je osjećaj na kočnici, opet zato što je prednja kočnica identična kao na Mulhacénu. Dok na Mulhacénu nismo imali nikakvu primjedbu na nju, na Derbiju je ona bila dosta tvrđa i zahtijevala je znatno odluč-

Mulhacén 125
nudi najbolji spoj
brzine, ergonomije
i udobnosti



DERBI CROSS CITY 125



HYOSUNG RT 125 D



KEEWAY SPEED 125



MULHACÉN 125

Koncepcija scramblera nalaže da ispušni sustavi budu smješteni ispod sjedala, a ovi se motocikli bez pogovora drže te zadane smjernice. Jednako tako, Keeway Speed prati formu nakeda, pa je stoga i njegov prigušivač ispušnog sustava smješten sa strane



Dok Keewayu više odgovara opuštenija vožnja, ostalom trojcu nije stran ni malo živahniji tempo

niji stisak da bi se postigla ista snaga kočenja. No, sve to i ne bi imalo previše veze da je agregat barem približno na razini Mulhacénovog, što nažalost nije slučaj. Zrakom hlađeni dvoventilski motor jednostavno nije dovoljno jak da bi mogao konkurirati svome pobratimu. Ubrzava jednolično i kroz cijeli raspon raspoloživih okretaja djeluje pomalo anemično i neuvjerljivo. Možda bi u ubrzanju i imao neke šanse da su mu konstruktori podarili mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa, no ovako je tehnološka razlika među agregatima jednostavno nepremostiva za Derbija. Ipak, ukoliko uspijete naći dovoljno dugačku ravnicu, Derbi Cross City 125 će postići najveću brzinu od 109 km/h, što i nije tako loš rezultat ako uzmemo u obzir sve maloprije navedeno.

Kako Cross City i Mulhacén dolaze iz iste kuće, tj. Derbija, koji je već godinama renomirani proizvođač motocikala male zapremine, očekivali smo

da će i Mulhacén i Cross City na svim poljima poraziti konkurenciju. I dok se ta tvrdnja pokazala istinitom za Mulhacén, Cross City je djelovao znatno manje uvjerljivo. Osobito ako ga uspoređujemo s Hyosungom RT 125 D, neobičnim azijskim uratkom koji predstavlja vrlo uspješan spoj retro stila i suvremene tehnologije. Iako se na njemu vidi da je puno jeftiniji motocikl od dva Španjolca, s daleko manje pozornosti posvećene završnoj obradi, ipak ostavlja dojam dovršenog proizvoda na kojemu je sve na svojem mjestu. Čak smo mu skloni oprostiti neke nedostatke, ponajviše zbog poprilično atraktivnog izbora jarko narančaste boje testiranog primjerka, koja dodatno naglašava njegovu sportsku prirodu. Vrlo je zanimljiv i Hyosungov agregat, koji, iako razvija samo 11,75 KS (za razliku od 15 Mulhacénovih), ipak ostavlja dojam vrlo snažnog motocikla i jedinog na testu koji koliko-toliko može konkurirati

Mulhacénu. Za razliku od Cross Cityja, Hyosung se s Mulhacénom nosi donekle ravnopravno uglavnom zbog vrlo dobrog rasporeda prijenosnih odnosa u mjenjaču. Doduše, najveća izmjerena brzina na našem testu Hyosungu je iznosila 107 km/h, što je najmanje od svih testiranih motocikala, ali zato je RT 125 D kralj ubrzanja i međubrzanja i ima najiskoristiviju i najravniju krivulju snage i okretnog momenta kroz cijeli raspon raspoloživih 10.000 okretaja. Jedino nam je u početku bilo problem odrediti pogodan trenutak za mijenjanja stupnja prijenosa, budući da Hyosung jedini na testu nije imao mjerac broja okretaja. Drugi problem kod ovog inače dobrog agregata je to da stvara poprilično velike vibracije, koje se dosta osjete na nogama. Na kraćim gradskim relacijama taj nedostatak i nije previše primjetan, no nakon duže vožnje zna postati zamorno, osobito ako u kombinaciju ubacimo i pretvrdo i neudob-



Na Hyosungu su nam najviše smetale izražene vibracije na osloncima za noge



Keeway Speed je bez premca najudobniji motocikl od testiranih, ali u brzini se snalazi kao riba na suhom

Dok Hyosung i Keeway nude pomalo zastarjeli dizajn, Mulhacén i Derbi Cross City u tom pogledu nude najsvremenija rješenja koja se trenutačno mogu naći na tržištu



S obzirom na malu potrošnju goriva, posjeti benzinskim crpkama neće biti tako česta pojava



no sjedalo vozača. Sama ciklistika na Hyosungu je najneutralnija od svih testiranih motocikala, a razlog za to bismo vrlo vjerojatno mogli pronaći u širokoj stražnjoj gumu, koja, doduše, pruža veliku stabilnost, no isto tako donekle smanjuje reaktivnost motocikla. No, to i ne mora nužno biti loša osobina, budući da su svi ovi motocikli vrlo lagani za upravljanje, a u Hyosungovom slučaju to znači samo da je potrebno malo više snage da bi ga se spustilo u zavoj ili brzo promijenio smjer kretanja. Sve u svemu, iako je u vožnji nešto tromiji i od Cross Cityja i od Mulhacéna, Hyosung RT 125 D vozaču u nekim slučajevima ulijeva čak više povjerenja upravo zbog svoje mirnoće. Iako je sa svojih 125 kilograma suhe težine punih 15 kilo-

grama teži od Španjolaca, a uz to ima i na papiru neuvjerljivije kočnice, prednji disk promjera 240 mm i stražnji bubanj promjera 130 mm ne ostavljaju dojam da Hyosung imalo zaostaje po pitanju kočenja. U svakom slučaju, RT 125 D je na nas ostavio vrlo dobar dojam, osobito ako uzmemo u obzir njegovu cijenu od 20.216 kuna, čime je za gotovo četiri i pol tisuće kuna jeftiniji od Derbija i za čak osam jeftiniji od Mulhacéna.

No, motocikl kojemu po cijeni nijedan od ovoga trojca ne može parirati svakako je Keeway Speed 125. Cijena od 12.490 kuna znači da je definitivno 'best buy' od cijeloga društva i ako bi vam to bio jedini čimbenik prilikom kupnje, dileme za vas zapravo i ne bi bilo. No, Keeway posve opravdano ima

manju cijenu, budući da u gotovo svim segmentima nudi znatno manje od ostalih. Kažemo: gotovo svim segmentima, budući da usprkos daleko najslabijem agregatu u klasi, kako po službenim podacima, tako i po osjećaju u vožnji, Keeway postigne gotovo najveću krajnju brzinu od 113 km/h. Od njega je bolji jedino Mulhacén sa svojih 115 km/h. No, ipak treba uzeti u obzir da Keeway tu brzinu postigne samo zahvaljujući vrlo dugačkim prijenosnim odnosima u mjenjačkoj kutiji, tako da mu je za postizanje iste potrebno kudikamo više ravnice nego Mulhacénu. Za Keeway je zapravo vrlo teško odrediti koliko je dobar ili loš motocikl. Ukoliko bismo ga izdvojili iz ovoga društva koje, ruku na srce, ima znatno kvalitetnije komponente ovjesa i

Sjedalo na Cross Cityju ne nudi najbolji oslonac prilikom kočenja, tako da se vozač neprestano mora odgurivati od spremnika goriva



Dok su stražnja svjetla na Derbiju i Mulhacénu moderne izvedbe, na Hyosungu je to vrlo jednostavan četverokut, dok se na Keewayu vidi da je prioritet bila što jeftinija izrada

DERBI CROSS CITY 125



HYOSUNG RT 125 D



KEEWAY SPEED 125



MULHACÉN 125



Ovi motocikli odlikuju se i prilično malom težinom, iako ćemo među njima samima naići na relativno velika odstupanja. Dok su Cross City i Mulhacén sa svojih 110 kg posve poravnati, Hyosung se sa svojih 125 kg dobrano odmakao od njih, a Keeway je po tom pitanju najlošiji sa 128 kg suhe težine

ciklistike, Keeway Speed zapravo i ne bi imao previše nedostataka. Na njemu se vrlo udobno sjedi, što vrijedi i za vozača i za suvozača, a za jedan tako maleni motocikl je i prebogato opremljen, budući da njegovi instrumenti osim pokazivača količine goriva u spremniku imaju i indikator odabranog stupnja prijenosa (što, uzgred budi rečeno, nema nijedan drugi testirani motocikl). Zatim je tu i već spomenuta poluga mjenjača u obliku klackalice, koja omogućava mijenjanje stupnjeva prijenosa i prstima i petom. Za kočenje je opremljen diskom i naprijed i straga, dok čak i Hyosung straga ima samo bubanj kočnicu. Zapravo, Speed 125 ima gotovo sve što se očekuje od jednog punokrvnog nakeda, pa čak i više od toga. No ipak su njegovi

konstruktori prvenstveno imali namjeru napraviti što jeftiniji proizvod za široke mase, dok je kvaliteta izrade posve pala u drugi plan. Tako ovaj azijski uradak u vožnji zapravo ni po čemu ne može parirati ostatku društva, a ako na njega sjednete neposredno nakon što ste vozili bilo koji od druga tri motocikla, mogao bi vas dočekati niz neugodnih iznenađenja. Prije svega, konstrukcija Keewayevog okvira rezultira neugodnim uvijanjima motocikla prilikom svakog oštrijeg spuštanja u zavoj, a katkad je i samo malo nagliji pokret dijelom dovoljan da se Speed 125 uznemiri. A taj nagliji pokret biste mogli načiniti i kada posegnete za polugom mjenjača koja ima izuzetno dugačak hod, tako da morate dobro zgrabiti nogom prilikom mijenjanja stupnja prijenosa. Ne pomaže previše ni što je taj mjenjač izveden u obliku klackalice, budući da je poluga namijenjena peti postavljena predaleko da bi se u praksi mogla koristiti. Zapravo, za nekoga tko ima nogu poput, recimo, Franje Arapovića, to i ne bi bio preveliki problem, no doista bi

bilo zanimljivo vidjeti nekoga te veličine na ovom motociklu. Nadalje, kočnice su primjetno najslabije na ovom testu i zahtijevaju odlučan stisak, ali i on prije svega rezultira vrlo izraženim propadanjem prednje vilice i dodatnim uznemiravanjem motocikla, da bi se tek zatim motocikl počeo zaustavljati. Potrebno je mnogo hrabrosti da bi se ovaj motocikl vozio brzo, iako s njim zapravo nikada nismo ni

Brža vožnja kod Keeway Speeda izaziva neugodna uvijanja ovjesa



Svi se testirani motocikli mogu pohvaliti modernim dizajnom pokazivača smjera, osim Keewaya, čiji su pokazivači smjera znatno veći nego na ostalima



došli u neku pravu kriznu situaciju. No, dok smo na ostala tri testirana motocikla uvijek željeli još malo snage, na Keewayu nam je bilo dovoljno i ovo što smo imali. Više bi doista bilo previše. No, ne trebamo strogo suditi o ovom Kinezu budući da smo ga u ovu klasu smjestili tek kao jeftinu alternativu scramblerima, koji vrlo uspješno koketiraju sa supermoto klasom. Keeway je ipak motocikl za smireniju generaciju koja će znati uživati u laganim tempu vožnje ili koja će ga shvatiti prije svega više kao prijevozno sredstvo, a manje kao vozilo kojim će jurcati od zavoja do zavoja.

Cijena zadovoljstva

I tako smo se, eto, našli na kraju još jednoga usporednog testa, a to znači i da je vrijeme da odredimo pobjednike i gubitnike. U ovom slučaju, vjerovali ili ne, pobjednika zapravo ima puno, ovisno o kriterijima koje si želite postaviti prilikom odabira. Ukoliko bismo tražili apsolutno najbolji motocikl, nema nikakve sumnje da bi to bio Mulhacén 125, koji je na ovom testu apsolutno dominirao, bilo da govorimo o pogonskom agregatu, ovjesu, kočnicama ili voznim osobinama općenito. No Mulhacén ima jedan veliki nedostatak, a to je njegova visoka cijena od 27.995 kuna. Za samo 125 kubičnih cen-

timetara zapremine, to nije malen novac i mnoge bi potencijalne kupce upravo cijena mogla odvratiti od njega.

No, ruku na srce, ukoliko bi nam 27.995 kuna ipak bilo previše, vjerojatno bismo se umjesto za Mulhacéna 125 radije odlučili za Hyosunga RT-a 125 D. Za 20.216 kuna to je doista komad motocikla. Istina, završna obrada mu definitivno nije na Derbyjevoj razini, no zato posjeduje izvjestan spartanski šarm i robusnost koja će zasigurno imponirati mladim vozačima. Još ako tome pridodamo agregat koji razvija sasvim pristojnu količinu snage i golemu stražnju gumu koja će na njega bez sumnje skretati pozornost, teško mu je odoljeti.

Treće mjesto na našem testu pripada Derbyju Cross City 125 i to ponajviše zbog njegove ipak malo previsoke cijene. Dok Mulhacén svojom kvalitetom donekle još i može opravdati svoju visoku cijenu, Hyosung se za gotovo tisuću eura manje nameće kao puno razboritiji izbor. Derby Cross City se sa svojom cijenom od 24.995 kuna smjestio negdje između, no s tom svojom cijenom bi kupce doista mogao navesti na razmišljanje. Nemojmo pogrešno shvatiti, kvaliteta ovog motocikla na jednakoj je razini kao i na Mulhacénu, a i vozne osobine su im vrlo slične, no ako uzmemo u obzir pogonski agregat

koji u svakom pogledu zaostaje za Mulhacénovim, a i za Hyosungovim, radije bismo ili posegnuli dublje u džep i izvukli još tih dodatnih tri tisuće kuna za Mulhacéna ili još bolje, uštedjeli taj novac i odvezli se na Hyosungu. No, ako novac nije u pitanju i bira samo srce, Derby i Hyosung vode vrlo izjednačenu borbu i teško je, ako ne i nemoguće, odrediti koji je od ta dva motocikla bolji.

Za kraj nam je ostao Keeway Speed 125, kojega bismo mogli istodobno proglasiti i pobjednikom i gubitnikom. Opet, ako zanemarimo cijenu, ostala tri motocikla bez problema će ga poraziti na svim poljima, osim ako za glavno mjerilo uzmemo udobnost vožnje. No razmislimo i o ovome: 12.490 kuna, koliko Keeway košta, točno je pola cijene jednoga Derbyja Cross City, a on je na ovom testu tek jedno mjesto ispred Speeda 125.

Kad ispod svega podvučemo crtu, stvari se više i ne doimaju tako jednostavnima, no ono što često ponavljamo na kraju naših usporednih testova jest da o kupnji pojedinog motocikla puno češće odlučuje srce nego razum. Mi smo vam samo pokušali podastrijeti njihove prednosti i nedostatke kako smo ih sami uočili, ali činjenica je da će vam najbolji motocikl biti upravo onaj koji kupite. A tu odluku jednoglasno prepuštamo vama. ■



PREDNOSTI NEDOSTACI		
1. Mulhacén 125	udobnost, snažan agregat, okretnost, kočnice	cijena, siromašni instrumenti
2. Hyosung RT 125 D	položaj vozača, spretnost, dizajn	loše sjedalo, vibracije na nogama, završna obrada
3. Derbi Cross City 125	okretnost, solidan ovjes, čvrstina, dizajn	loše sjedalo, položaj vozača, tvrda kočnica, snaga
4. Keeway Speed 125	položaj vozača, udobno sjedalo, oprema	snaga, ciklistika, kočnice, dug hod mjenjača

	Derbi Cross City 125	Hyosung RT 125 D	Keeway Speed 125	Mulhacén 125
Motor i prijenos				
Tip agregata	jedan cilindar, 4T, 2 ventila	jedan cilindar, 4T, 4 ventila	jedan cilindar, 4T, 2 ventila	jedan cilindar, 4T, 4 ventila
Promjer x hod (mm)	56,5 x 49,5	n. d.	56,5 x 49,5	58 x 47
Zapremina (ccm)	124,1	124	124	124,2
Hladenje	zrakom	zrakom i uljem	zrakom	tekućinom
Napajanje	rasplinjač promjera 26 mm	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač promjera 30 mm
Maks. snaga KS (KW) pri o./min	n. d.	11,75 (8,7) pri 10.000	10,2 (7,5) pri 8.250	15 (11) pri 9.250
Max. okr. moment Nm pri o./min	n. d.	n. d.	9,3 pri 7,500	n. d.
Spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupki	višestruki diskovi u uljnoj kupki	višestruki diskovi u uljnoj kupki	višestruki diskovi u uljnoj kupki
Broj brzina	5	5	5	6
Ciklistika				
Okvir	aluminijски	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
Prednji ovjes	vilica Ø 37 mm, hod 130 mm	teleskopska vilica	teleskopska vilica	vilica Ø 37 mm, hod 130 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, hod 145 mm	monoamortizer	dvostruki amortizer	monoamortizer, hod 130 mm
Prednji kočioni sustav	disk promjera 280 mm	disk promjera 240 mm	disk	disk promjera 280 mm
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm	bubanj promjera 130 mm	disk	disk promjera 218 mm
Guma prednja	100/90-18	130/80-18	2.75-18	100/90-18
Guma stražnja	130/80-17	180/80-14	3.25-18	130/80-17
Dimenzije				
Međuosovinski razmak	1.394 mm	1.350 mm	1.320 mm	1.326 mm
Duljina	2.040 mm	2.085 mm	2.060 mm	1.965 mm
Širina	785	840 mm	726 mm	750 mm
Visina	1.140 mm	1.125 mm	1.120 mm	1.065 mm
Visina sjedala	830 mm	n. d.	n. d.	790 mm
Spremnik goriva	8,5 l	9,1 l	11 l	13 l
Težina (suha)	110 kg	125 kg	128 kg	110 kg
Cijena	24.995 kn	20.216 kn	12.490 kn	27.995 kn