

usporedni test

Custom srednje klase

- Harley-Davidson Iron 883
- Hyosung GV 650 Aquila
- Kawasaki VN900 Classic
- Triumph Speedmaster

Četiri motocikla koje smo okupili na ovom usporednom testu predstavljaju jedan od mogućih načina ispunjenja dječačkih snova svih onih koji su maštali ili još uvijek maštaju o vožnji u zalazak sunca na dva kotača. Svojim performansama nude puno, ali još više nude kada je riječ o onom posebnom, često neuhvatljivom pozitivnom osjećaju u vožnji



NAPISAO: MARKO GUZINA
SNIMIO: ŽELJKO PUŠČENIK

Svjet motocikala je zaista jedna šarena lopta, a u njoj postoji jedna klasa motocikala čija je prvenstvena namjena opušteno uživanje u više ili manje vibracija, više ili manje buke i više ili manje sjajnog kroma. Četvorka koju smo okupili predstavlja različite pristupe zasnovane na osnovnoj matrici koja uključuje specifičan položaj sjedenja, prepoznatljiv izgled te dvocilindrični agregat malo veće zapremine i nešto manje specifične snage. Nadamo se da će vam naša saznanja biti zanimljiva, jer je nama bilo više nego zanimljivo istovremeno doživjeti

ovako slične, a opet različite motocikle i usporediti njihove bolje i lošije strane.

Drugačiji, a isti

Četiri motocikla koje smo testirali na ovom usporednom testu možemo smatrati razlicitima po mnogočemu, a pogotovo po izgledu. Dok Triumph i Hyosung donose gene izduženih cestovnih krstarica, Harley-Davidson ima formu gotovo običnog motocikla, ali iz davnih dana. Iz ove trojke se izdvojio Kawasaki, koji dubokim blatobranima i skladnim linijama evocira uspomene na Indiane i slične modele iz prve polovice

prošlog stoljeća. Krenemo li nekim redom kojeg se obično držimo, pogled ćemo usmjeriti na naplatke, a već tu možemo uočiti značajnu razliku. Iron je opremljen naplacima od lakog lijeva s 13 krakova, čija pojava se uklapa u stil motocikla. Triumphovi naplatci imaju po pet dvostrukih krakova i djeluju kao ostatak neke proizvodnje iz osamdesetih godina, ali ih možemo povezati i s custom motociklima. Hyosung pak ima trokrake "lijevance" čiji oblik nam je lakše povezati s kakvim sportskim modelom nego custom krstaricom. Kawasaki je zato odabro riješenje bez mane, jer vjerujemo da primjena žibičanih napla-

Srednja klasa



za srednju klasu

Iako pripadaju istoj klasi, sva četiri testirana motocikla su po nečemu posebna



taka niti na jednom motociklu klasičnog izgleda ne može biti pogrešna.

Prednje vilice su na ovim motociklima nešto duže i u osnovi masivne, a na Harley-Davidsonu su - u skladu s ostatkom motocikla - obojane crno uz dodatak gumenih "nogavica" koje izgledu daju poseban ton.

Sva četiri modela koriste okruglo svjetlo, s tim da je ono na Hyosungu poveće i izduženo, kako bi se uklopilo u izdužene linije motocikla. Triumph i

Kawasaki također imaju svjetlo nešto većeg promjera, a na Harleyju ono djeluje prilično maleno, kao uostalom, i cijeli motocikl.

Upravljači na testiranim motociklima su u pravilu nešto širi od prosjeka, a Kawasaki se po ovom pitanju poštено pružio u širinu, dok kod Harleyja to nije slučaj. Prekidači na upravljačima prate dva načina razmišljanja, pa su tako na Harleyju i Kawasakiju masivni, primjereni custom motociklima, dok Hyosung i Triumph koriste plastične

prekidače i kućišta tipična za naked i ostale klase. Kontrolni instrumenti su priča za sebe: Harley ima oskudne, ali pregledne instrumente smještene na upravljač. Tu su brojač kilometara, brzinomjer te nekoliko malih, ali lako uočljivih kontrolnih žaruljica.

Hyosung svoje instrumente također nosi na upravljaču, ali su oni pomalo futuristički, izvedeni LCD tehnologijom i ne pretjerano pregledni, iako je nakon ponešto navikavanja ukupni dojam bolji.

Speedmaster snagu razvija vrlo linearno, a mijenjač radi precizno, pa su brza i spora vožnja jednako nezahtjevne

Uzak, kompaktan i beskrajno karizmatičan, Harley-Davidson Iron 883 predstavlja esenciju custom motocikla





Kako im je primarna namjena opuštena vožnja, ovi motocikli su se svi redom u tome snašli

Triumph je po ovom pitanju neodlučan, pa na upravljaču stoji brzinomjer s dvije kontrolne žaruljice, a na spremniku goriva se smještio neupadljivi obrtomjer i još nekoliko žaruljica. Žaruljice smještene na spremnik goriva je po jakom suncu zbog kuta gledanja gotovo nemoguće vidjeti, pa to možemo zavesti pod rijetke nedostatke ovog motocikla.

VN 900 Classic je, kada govorimo o kontrolnim instrumentima, dosljedan sebi i svom nazivu, pa koristi klasični custom smještaj instrumenata na spremniku goriva. Njegovi instrumenti su lijepi i pregledni, ali maleni LCD pomalo odudara od cijelokupne koncepcije, a kontrolne žaruljice je u nekim trenucima nešto teže vidjeti.

Ne treba niti govoriti da su spremnici goriva također vrlo različiti, a onaj na Ironu jasno ukazuje da mu niti zapremina nije posebno velika. Spremnik goriva na Hyosungu je neuobičajenog oblika za ovu klasu i možemo ga opisati kao futuristički, dok Triumph i Kawasaki prate klasične linije. Oba ova spremnika su kapljičastog profila, a gledani odоздо su široki, pogotovo kod Kawasaki.

Sa sjedalima je slična priča: Harley nudi neveliko sjedalo namjenjeno samo vozaču, ono na Hyosungu je klasično s natruhama modernog, dok Triumph i Kawasaki prate klasičan krov uz napomenu da će se kod Kawasaki suputnik ipak prevesti bolje.

Sva četiri motocikla imaju sjajne kromirane ispušne sustave s desne strane, s tim da Triumph ima i jednu jednakoj sjajnoj cijevi i lijevo, a na Harleyju je to skoro sve od sjajnih detalja. I njegov agregat je odjenut u crno, pa Iron 883 odiše pomalo otpadničkim šarmom. Kawasaki i Triumph

su naglašeni decentnim kromiranim dijelovima, s tim da su to Japanci izveli osjetno elegantnije od Engleza. Ostaje nam ukazati na to da Hyosung izdašnom količinom kromiranih, često plastičnih dijelova gazi po samoj granici dobrog ukusa.

Stražnja svjetla još više naglašavaju razlike. Kawasaki i Triumph koriste dvije varijacije klasičnog stražnjeg svjetla, Hyosung ima svjetlo koje poput ostalih oblika na njemu govorio o težnji ka modernom, a Harley je i po ovom pita-

nju poseban. Iron, naime, koristi domišljato rješenje koje se zapravo sastoje od dva žmigavca načinjena od LED dioda, a u njihovom središtu se nalaze crvena polja koja igraju ulogu pozicija odnosno "stop" svjetala. Osim pohvala koje zasluguje ovo čisto i minimalističko rješenje, red je navesti i nedostatak. Naime, kod kočenja, kada se pojavi intenzitet žarko crvenog središnjeg dijela, straga je vrlo teško razabratiti radi li žmigavac ili ne.



Kromirane cijevi ispuha gotovo su jedini sjajni detalj na inače zacrnjenom Harleyju. Zvuk bi mogao biti i oštriji



Elegantni ispušni sustav odgovara ukupnom izgledu Kawasaki i oslobada nenametljiv zvuk



Dvije cijevi se na Hyosungu spajaju u pomalo nakaradni veliki ispušni lonac, koji je tu zasigurno radi udovoljavanja eko normama



Po jedna duga i ravna ispušna cijev dominiraju svakom stranicom Triumpha dok oslobađa tek nagovještaj zvučnog potencijala

HARLEY-DAVIDSON IRON 883

Kompaktan i nabijen motocikl koji vozaču neće pružiti udobnost, ali je zato tu obilje karizme



HYOSUNG GV 650 AQUILA

Hyosung možemo opisati kao dug i nizak motocikl čiji izgled želi biti futuristički



KAWASAKI VN900 CLASSIC

Klasične linije najuspješnije interpretira Kawasaki, čiji duboki blatobrani daju poseban šarm



Iako je pitanje izgleda gotovo posve subjektivno, dozvolit ćemo si ocjenu da Triumph na trenutke izgleda pomalo nedorečeno, ili još bolje, nevjesto dovršen. Dok neveliki Harley izgleda onako kako bi svaki tvorac unikatnih motocikala trebao zamišljati svoje remek-djelo, dakle: posebno, a istovremeno nikako ne neukusno, Triumph zbog nekih detalja ostavlja dojam amaterskog rada.

Kod testirane četvorke općenito gledano možemo reći da vizualno imamo dva klena: Kawasaki i Harley su vješto i promišljeno sazdani, pa djeluju kao jedinstvene celine. Triumph i Hyosung ne zaslužuju baš jednaku ocjenu, jer njihov izgled ostavlja dojam da je nešto previše ili premalo ili jednostavno nije baš sto posto kako treba.

Kao četiri puta dva

Koliko god nekome matematika u svim svojim oblicima bila mrska, svatko će znati doći do odgovora na jednostavno pitanje poput "četiri puta dva?" Ako ipak ne znate koliko je to, reći ćemo da je osam, a upravo toliko cilindara smo ukupno imali na testu. I prije nego pomislite da smo skrenuli i bacili se u pisanje tekstova o kojekakvim znanostima, nemojte još baciti Moto Puls, jer sve ovo je samo način da vam dočaramo koliko su testirani motocikli tehnički jednostavnici.

Naravno, pod jednostavnim podrazumjevamo poznatu i priznatu tehnologiju današnjice, a ne "Kremenko" mehaniku koja će od vozača tražiti da se odguruje stopalima. Za pokretanje sva četiri testna motocikla umjesto stopala vozača koriste dvocilindrične aggregate, s tim da su tri V-2 koncepcije, dok Triumph koristi dvocilindrični agregat paralelne arhitekture. Po pitanju hlađenja su također zamjetne razlike: Iron toplinu odvodi samo strujom zraka, a Hyosung samo obstruvanjem tekućine kroz agregat, odnosno hladnjak. Kawasaki deklarira hlađenje tekućinom, s tim da smo sigurni kako dio ove zadaće na sebe preuzimaju izdašno dimenzionirana rebra na cilindrima. Triumph deklarira hlađenje zrakom, no ne možemo se oteti dojmu da hladnjak ulja također odvodi dio suvišne topline.

Po pitanju zapreme su svi testirani modeli "tu negde", pa ih možemo svrstati u srednju klasu, a kasnije ćemo vidjeti da Hyosung, koji pomalo zaoštaje po pitanju radnog obujma, to nadoknađuje

TRIUMPH SPEEDMASTER



Kada se tempo vožnje pojača Aquilu treba držati u višim okretajima jer tek tu razvija obilje snage



najvećom deklariranim snagom. Harley-Davidson tako ima 883 kubična centimetra, kako lijepo piše i u oznaci modela. Spomenuti Hyosung je najmanjeg kapaciteta s 647 ccm, Triumph broji 865 ccm, a Kawasaki prednjači s 903 ccm zapremine. Po pitanju snage vrijednosti su, rekli bismo, obrnute, pa tako Hyosung deklarira čak 79,2 KS, ali pri visokih 9.000 okr/min, dok je Kawasaki 50 KS dostupno pri 5.700 okr/min. Triumph pri 6.800 okr/min razvija 62 KS, za Harley smo saznali da njegov Evolution agregat oslobađa 54 KS, a pretpostavljamo da je to na prilično niskom broju okretaja, s obzirom da mu je hod agregata veći od prvog uz vrijednosti 76,2 x 96,8 mm. Kod ostala tri agregata ovaj omjer je povoljniji u korist prvoga, a pogotovo je to naglašeno kod Triumpha i Hyosunga.

Korištene komponente su uglavnom klasičnog izgleda, ali način na koji su posložene na Triumphu ostavlja mesta poboljšanju

Kod testiranih modela smo imali prilike vidjeti i nekoliko riješenja razvoda - ne onog o kojem sanjate kada vas supruga/suprug gnjave zbog vikend vožnje s prijateljima, nego razvoda koji otvara i zatvara ventile u glavi agregata. Iron je tu poprilično arhaičan jer se njegove bregaste osovine nalaze u bloku motora i preko podizača i klacikalica kontroliraju po dva ventila poviše svakog od dva klipa. Triumph Speedmaster također ima dva ventila po cilindru, ali se njegove dvije bregaste osovine nalaze u glavi. Kawasaki ima četiri ventila po cilindru, ali u svakoj glavi vrijedno radi po jedna bregasta osovina. Na kraju je tu i Hyosung, čiji agregat ispada gotovo sportski u društvu ostala tri modela: u svakoj glavi ima po dvije bregaste i četiri ventila.

Spomenimo i zanimljivi detalj koji se sakrio u bloku motora engleskog takmaka na ovom testu. Naime, Triumph je u Speedmaster ugradio svoj poznati agregat koji vuče korijene iz, slobodni smo reći, davne povijesti, ali kako je ovo ipak custom, nešto su na njemu izmjenili. Naime, radilica u ovom motociklu nije "klasična", pa se na nju klipnjače ne hvataju s razmakom od 180 stupnjeva, već taj kut iznosi 270 stupnjeva. Osim kao zanimljivost, ovo zapravo možemo protumačiti i tako da Triumphov agregat zapravo ima kut paljenja poput V-2 aggregata s kutom od 90 stupnjeva između cilindara.

Vjerovali ili ne, svi testirani motocikli su opremljeni sustavom elektronskog ubrizgavanja, iako pogled na Triumpha sugerira dru-



Kod Harleya uopće neće biti problema sa suvozačem: Drugog sjedala uopće niti nema



Nakon prostranog vozačkog sjedala za suvozača na Kawasaki dje luje neveliko, ali je dostatno



U originalu suvožača očekuje neveliko sjedalo, a naslon je dio dodatne opreme i pomaže udobnosti



Sjedalo suvozača na Speedmasteru daleko je od idealnog i tu je više da bi zadovoljilo formu



HARLEY-DAVIDSON IRON 883

Tradicionalni američki V-2 ne puca od snage, ali se zato odlikuje divnom lepezom pozitivnih vibracija



HYOSUNG GV 650 AQUILA

Agregat primjenjeni naked motociklu razvija puno snage, ali na višim okretajima



KAWASAKI VN900 CLASSIC

Kawasakijev agregat je odlično uskladen s mjenjačkom kutijom i vrlo je ugladen za korištenje



TRIUMPH SPEEDMASTER

Triumph je u svoj poznati agregat ugradio radilicu pod 270 stupnjeva, pa tako simulira V-2 ustroj. Ovaj dvocilindraš je gotovo posve lišen vibracija



Veliki spremnik i udoban položaj za upravljačem čine Kawasaki primjereno i za dulja putovanja



Za dulja putovanja Harley je općenito pretvrd, a Hyosung muku muči s mekanim sjedalom, koje opet nije dobro. Triumph i Kawasaki tu drže zlatnu sredinu umjerenim položajem i srednjim trudnim sjedalom

gačje. Kao predstavnik Japana, Kawasaki ga ima, Harley-Davidson ga je uveo prije nekog vremena, a koristi ga i Hyosung. Jedino nas Speedmaster zbujuje jer njegov sustav napajanja neodoljivo podsjeća na rasplinjače, ali svugde je deklarirano da je opremljen "ubrizgavanjem", pa nas i slovenski uvoznik koji nam je ustupio motocikl također uvjerava da je tako.

Prijenos nastale snage kod sva četiri testirana motocikla je riješen preko spojke s više lamela u uljnoj kupci, a zatim i mjenjačke kutije s pet stupnjeva prijenosa. Prevladavajuće rješenje završnog prijenosa je zupčasti remen, no to ne vrijedi za Triumph, koji koristi lanac, nešto zahtjevniji za održavanje.

Čelik je zakon

Nakon što smo ustanovili razlike u pogledu pogonskog agregata, možemo ukazati na činjenicu da su se inženjeri sve četiri tvrtke odlučili svoje uzdanice sazdati oko čeličnih cijevastih okvira. Čelične su i vilice, s tim da tri modela koriste klasične vilice s po dva amortizera, a Kawasaki se "pravi važan" sa svojom vizijom "softail" stražnjeg kraja, koji je inače zaštićeni patent tvrtke Harley-Davidson. To znači da na VN900 Classic stražnja vilica ima, rekli bismo, trokutasti oblik, a amortizeri koji kontroliraju njezino gibanje skriveni su ispod mjenjačke kutije.

Niti jedan od testiranih modela na prednjem kraju ne koristi neka posebna rješenja poput raznih paralelogramskih, springer vilica, već su primje-

njene teleskopske vilice. I u slučaju prednjeg ovjesa imamo jednog odpadnika koji se nije priklonio odabiru ujednačenog rješenja - ovoga puta to je Hyosung, koji koristi izokrenutu vilicu, po uzoru na Suzuki modele ove klase.

Rečeni okviri i komponente ovjesa određuju međuosovinski razmak, a on prilično varira: Harley-Davidson je prilično kompaktan i mjeri tek 1.510 mm. Suprotnost tome je Aquila, čije osovine su razmagnute čak 1.700 mm, a nešto manje iznose vrijednosti Triumpha te Kawasaki s 1.655 te 1.644 mm.

Kada bi umjesto u našem usporednom testu ovi motocikli snage odmjerili u hrvatskom borilištu vjerujemo da bi u prednosti bio Kawasaki koji teži čak 254 kilograma. Tek nešto lakši je Iron 883 sa 251



Položaj za upravljačem je dobar, ali mijenjanje brzina je otežano zamjenjskim osloncima za noge, a sjedalo je previše mekano



HARLEY-DAVIDSON IRON 883



HYOSUNG GV 650 AQUILA



KAWASAKI VN900 CLASSIC



TRIUMPH SPEEDMASTER



kilogramom, a Triumph i Hyosung su još i lakši sa 229 odnosno 220 kilograma.

Zapremina spremnika goriva među ovim takmacima varira gotovo koliko i izgled, a kompaktni Harley-Davidson će primiti tek 12,5 litara. Aquila ima nešto veći spremnik, pa će na put ponijeti 16 litara goriva, Triumph će se zadovoljiti s 19,3 litre, a Kawasaki - kao i po pitanju težine - prednjači s okruglim 20 litara zapremine. S obzirom na prilično ujednačenu potrošnju ovi podaci imaju izravan utjecaj na radijus kretanja pojedinih modela. S Ironom 883 najčešće ćete trebati posjećivati benzinske postaje, dok ćete na Kawasaki moći prijeći i 100 km više s jednim punjenjem spremnika.

Različiti kakvi jesu, testirani customi redom koriste različite gume, pa nećete pronaći istu dimenziju niti sprijeda niti straga. Harley tako na svojim naplascima ima najuže gume s prednjom dimenzijom 100/90-19, a stražnjom 150/80-16. Nešto širi su pneumatici na Triumphu, koji nosi "obuću" dimenzija 110/80-18 te 170/80-15. Kawasaki iz tvornice dolazi s gumama dimenzija 130/90-16 sprijeda, odnosno širokih 180/70-15 straga. Na koncu je tu i Hyosung, koji koristi gume dimenzija 120/70-18 u kombinaciji s opće prihvaćenom dimenzijom 180/55-17 straga. Ako ništa drugo, ovo govoru u prilog Hyosunga jer će izbor različitih stražnjih guma biti u najmanju ruku širok, dok za sve druge spomenute dimenzije to ne bismo mogli reći.

Do sada opisano je posve na mjestu, ali nešto što se kreće treba i zaustaviti, a među testiranim motociklima primjećujemo dvije filozofije. Jednu koriste Harley i Kawasaki, a ona uključuje po jedan kočioni disk na prednjem i stražnjem kotaču. Ovakvo rješenje nije ništa neobično za custom motocikle, ali Hyosung i Triumph idu korak dalje, pa na prednjem kraju imaju po dva diska promjera 300 odnosno 310 milimetara. Ovo bi barem na papiru trebala biti bolja kombinacija, ali o tom potom.

Gdje gori?

Motocikli na ovom usporednom testu u osnovi predstavljaju klasu kojoj glavna zamisao nije jurnjava, već opušteno uživanje u vožnji. Upravo to je ono u čemu su sva četiri testirana modela dobra i gdje daju najbolje od sebe.

Za početak smo stoga i mi provodili ovaj test umjerениm tempom, kako bismo vidjeli što naša četvorka nudi na tom polju. Moramo priznati da je prelazak s jednog na drugi motocikl bio pomalo zburujući, jer nam je bio pravi izazov pronaći kontaktnu bravicu. Kad smo se naučili da se ona na Triumphu nalazi dolje lijevo, ispod sjedala, sjeli smo na Hyosung kod kojeg je smještena desno iznad agregata. Zatim smo sjeli na Kawasaki, kod kojeg je bravica sakrivena dolje lijevo ispred sjedala i nemalo se namučili tražeći je. Naravno da pomoć od kolega nije dolazila u obzir, jer bismo tako izgubili materijal za medusobno zadirkivanje. Na kraju sjedamo na Iron 883, kod kojeg je bravica opet smještena desno, ispred spremnika goriva. Sva ova rješenja odgovaraju klasi testiranih motocikala, a povrh toga, rijetko tko će se naći u situaciji poput nas i morati sjediti s jednog na drugi model.

Slična priča je i s osloncima za noge: Oni su kod Harleya vrlo blizu sjedalu i postavljaju vozača u

Od osam guma na ovim motociklima ne postoje dvije iste dimenzije. To govori o različitim pristupima tvoraca ovih modela



srazmjerno kompaktan položaj, pogotovo u usporedbi s Triumphom i Hyosungom. Kawasaki je po tom pitanju donekle umjeren, pa bismo njegov položaj mogli proglašiti i najboljim, kada ne bi bilo spremnika za gorivo koji je na stražnjoj strani vrlo širok, pa diktira širok stav nogu.

I tako, palimo "pile", pa nakon punjenja spremnika goriva krećemo na vožnju. Lokalne ceste kojima prolazimo svojim kombinacijama zavoj, uspona i spuštanja predstavljaju idealan poligon za uživanje, a motocikli koje vozimo nam u tome pomažu.

U ovakvoj vožnji apsolutno briliraju Kawasaki VN 900 Classic, čiji uglađeni agregat i precizan mjeđuč vozaču dozvoljavaju opuštanje. Položaj za

upravljačem je opuštajući, ovjes ulijeva sigurnost, a kočnice tu sigurnost i osiguravaju. Sve na ovom motociklu funkcioniра vrlo intuitivno i sukladno očekivanjima. Tek na jačim neravninama ovjes dolazi do kraja svog hoda, pa se tada valja čvršće držati za upravljač. Poveća zapremina aggregata donosi znatne količine zakretnog momenta pri noskim i srednjim okretajima, pa ionako odličan mjenjač ne treba prečesto koristiti. Iako je težište nisko, široko i nisko postavljene podnice već pri umjerenoj vožnji prilaze naoko blizu podloge. Široki upravljač postavlja vozača u položaj koji ga izlaze struji zraka, ali kako nismo jurili, to nam nije niti smetalo.

Triumph se također dobro snalazi u opisanim uvjetima jer agregat snagu razvija linearno, a mje-

njač svoj posao obavlja bez greške. Ovjes je precizan, pa se već tu može naslutiti potencijal za bržu vožnju. Snažne prednje kočnice lako zaustavljaju motocikl, ali pažnja je potrebna prilikom naglog kočenja na lošoj podlozi. Ukoliko Speedmaster nije stigao prebaciti težinu na prednji kotač, uslijed jakog kočenja je moguće da kotač zablokira. Ovo nam se dogodilo u dva navrata ispred skliskog raskrižja, a u ostalim prigodama smo mogli računati na hvatljivost gume. Položaj za upravljačem pruža dominantan osjećaj, a debele ručke dodatno naglašavaju činjenicu da ste za komandama upečatljiv vozila.

Harley-Davidson onako vragolasto prihvata što god mu vozač nametne, pa tako i lagunu vožnju

Dodatačna oprema ne donosi sreću ovom modelu, pa tako vjetrobran stvara turbulentiju, što u laganoj vožnji neće doći do izražaja, kao ni ostali nedostaci



HARLEY-DAVIDSON IRON 883

Osim iz vozačke perspektive, i ovako se vidi koliko je Iron 883 uzak, što je još jedan osebujan detalj

Kombinacija dobro uravnoteženog ovjesa te jakih kočnica čine Triumph najprimjereniјim za žustru vožnju



odrađuje rutinerski. Američki agregat vibrira daleko najviše od svih testiranih, barem kada je riječ o amplitudi vibracija, prije svega zato što je za okvir učvršćen gumenim blokovima. Kasnije ćemo vidjeti da nije jedini koji vibrira, ali vibracije koje oslobođa Iron možemo nazvati pozitivnima. Ovo karizmatično drmuskanje biti će dobrodošlo ljubiteljima custom motocikala i upravo je to ono što Harley izdvaja iz mnoštva. U uporedbi s ostalim motociklima na testu Iron 883 je vrlo tvrd, kako po pitanju ovjesa, tako i sjedala, pa se stječe dojam da je više prilagođen kratkim vožnjama za pokazivanje, a manje skupljanju nebrojenih kilometara. Mjenjač je vrlo precizan, ali i vrlo tvrd, upravo kao da je uskladen s ostatkom motocikla, dok kočnice

već tu iziskuju "muški" stisak kako bi učinile što se od njih očekuje.

Hyosung se podjednako dobro snalazi kada je riječ o opuštenom krstarenju, iako već kraća vožnja ukazuje na to da je sjedalo daleko premekano, pa vozač kroz njega ubrzno propadne i sjedi na tvrdoj podlozi. Položaj za upravljačem Aquile je prilično dobar, s tim da je većina težine upravo na stražnjici, kao i kod drugih modela, a široki upravljač stvara osjećaj moći. Već tu dolazimo u lagani sukob s mjenjačem, koji je prilično tvrd i neprecizan, a to je uvelike zasluga oslonaca za noge. Spomenuli smo da je uvoznik s popisa dodatne opreme na ovaj primjerak ugradio sve, ali podnici se nisu pokazale kao dobro rješenje. Kada bi

uz njih isao i "klackalica" mjenjač, slika bi možda bila drugačija, ali ovako je mijenjanje brzina prema gore prilično naporno i nespretno. Velika duljina ovog motocikla donosi i stabilnost, pa je lagana vožnja ujedno i precizna, što se ne bi moglo reći za pomalo nejake kočnice. Iako smo na test dobili posve nov motocikl, ne možemo mu progledati kroz prste po ovom pitanju, jer kočnice niti nakon nekoliko stotina prijeđenih kilometara nisu pokazale znakove buđenja.

Kroz ovu opušteniju vožnju uspjeli smo se pomalo zagrijati, prepozanti neke prednosti i pokolu manu, ali ponajprije ustvrditi da je ovo ritam koji testnoj četvorki svakako odgovara. Možda Hyosung tu već neznatno zaostaje za ostalima,



Nakićen dodatnom opremom Hyosung iz ovog kuta ostavlja dojam pretjerivanja



Nizak i širok, VN 900 Classic je prava cestovna krstarica za uživanje u vožnji



Upravljač koji se spušta prema dolje podsjeća na "drag" stil, a neveliki vjetrobran ne doprinosi izgledu

Kod Harleya su kočnice, ovjes, mjenjač i sjedalo tvrdi, ali neosporna je sposobnost za žustru vožnju



jer njegov agregat ne raspolaže tolikim zakretnim momentom pri nižim okretajima, ali s obzirom na umjeren ritam, ovo nije posebno dolazilo do izražaja. Na ovaj smo način prvenstveno stekli dojam o tome koliko su sva četiri motocikla različita karakterom, osobnošću i općenito osjećajem koji pružaju vozaču.

Kao vragu iz torbe

Da ne bi bilo zabune, baš kao i mi, testirani motocikli su uvijek spremni za malo jurnjave. Kakoto obično bude, vožnja u grupi može početi polako i suzdržano, ali u nekom trenutku, prije ili kasnije, netko otvori gas. Ostalim test vozačima, uz svu

Triumph ostaje staljen i kada počne jurjava, a agregat snagu razvija posve linearно, gotovo sasvim lišen bilo kakvih vibracija. I pod većim opterećenjima mjenjač ostaje savršeno precizan, pa na njega mirne duše možemo zaboraviti i prepustiti baratanje njime instinktu. Udoban i gotovo vladarski položaj za upravljačem ne šteti voznim osobinama, pa možda ne dobivamo previše povratnih informacija od prednjeg kraja, ali osjećaj sigurnosti je svakako tu. Kočnice ostaju snažne i pokazale su se kao najbolje na testu. Agregat u višim stupnjevima prijenosa ne odgovara izravno na komandu gasa, no nedovjedno vuče kao odgovor na svaku želju vozača za ubrzanjem. Koliko god bio dug, Triumph se lako spušta u zavoje i ostaje stabilan i na neravninama, pa možemo reći da izvjesne nedostatke po pitanju izgleda lako kompenzira

moguću disciplinu, profesionalnost i suzdržanost nije potrebno puno, pa vožnja tada postaje sve osim lagana. Mjesto radnje su i dalje nanizani zavoji, otvoreniji i oštriji, glavni likovi ostaju nepromjenjeni, ali brzina njihovog kretanja kroz scenografiju odjednom je narasla.

Osim što je ovo nama daleko zabavnije od "laganini" vožnje, na vidjelo izlaze i neke druge stvari, a jedna od njih je svakakostaloženost Speedmastera. Miran pri sporoj vožnji,

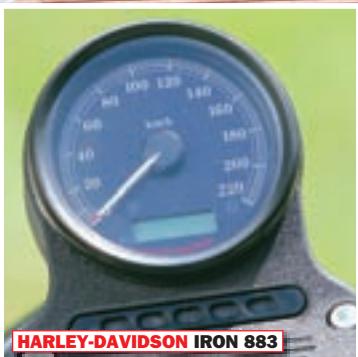
voznim svojstvima. Ovjes nam se čini kao zlatna sredina između udobnosti i preciznosti, pa će lako upiti sve neravnine koje smo procijenili kao manje i srednje, dok će one najveće vozač sasvim očekivano ipak malo i osjetiti.

Već ranije označen kao "tvrd" Harley-Davidson na svoje dolazi uz porast brzine. Začudo, ali mogli bismo reći da se radi i o najvoznjem motociklu na ovom testu, iako za razliku od Triumpha, njegov ovjes nikako ne predstavlja kompromis. Možda ovjes na Amerikancu nije tvrd poput onog na motociklma pripremljenima za Grobnik, ali u usporedbi s dru-



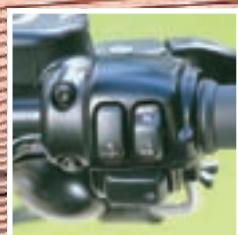
Motocikli ovakvog dizajna odlično pristaju u stari dio Varaždina





HARLEY-DAVIDSON IRON 883

Minimalistični instrumenti na Harleyju uključuju brzinomjer, brojač kilometara te nekoliko lako vidljivih sitnih kontrolnih žaruljica. Prepoznatljivi metalni prekidači jedna su od osobina Harley-Davidson motocikala i doprinose karizmi



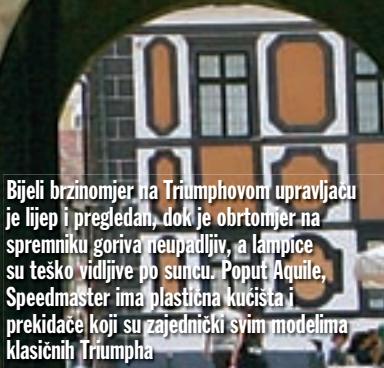
HYOSUNG GV 650 AQUILA

LCD instrumenti na Hyosungu bi željeli biti daleko više nego što zapravo jesu. Podataka ima dovoljno, ali nisu bas pregledni. Na upravljaču ima plastične prekidače koji su oblikom slični aktualnim japanskim rješenjima

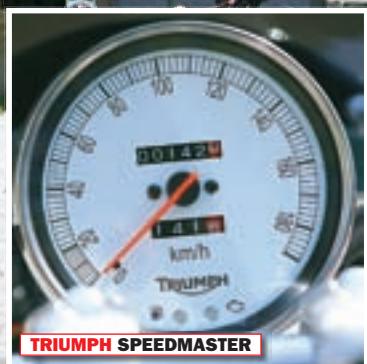


KAWASAKI VN900 CLASSIC

Kawasaki ima elegantne i pregledne instrumente koji nude osnovne podatke potrebne za vožnju. Poput Irona ima metalnu kućišta prekidača na upravljaču, u ovom slučaju četkanog sjaja



Bijeli brzinomjer na Triumphovom upravljaču je lijep i pregledan, dok je obrtomjer na spremniku goriva neupadljiv, a lampice su teško vidljive po suncu. Poput Aquile, Speedmaster ima plastična kućišta j prekidače koji su zajednički svim modelima klasičnih Triumpha



TRIUMPH SPEEDMASTER





HARLEY-DAVIDSON IRON 883



HYOSUNG GV 650 AQUILA



KAWASAKI VN900 CLASSIC



TRIUMPH SPEEDMASTER

Oslonci za noge na Harleyu smetaju prilikom manevriranja na mjestu, dok u vožnji diktiraju prilično zgrčeni položaj nogu

Aquila bi bila bolji motocikl za vožnju kada bi umjesto podnica s popisa dodatne opreme imala serijske, klasične oslonce za noge

Prostrane podnice na Kawasakiju osiguravaju udobnost, a "klackalica" mijenja je lak za upotrebu

Speedmaster ima dobro postavljene i ergonomski prilagođene oslonce za noge koji olakšavaju uporabu mjenjača i kočnice

gim modelima zaista se ističe. Ovo je dodatno naglašeno već spomenutim tvrdim mjenjačem i sjedalom, pa je dojam koji Iron ostavlja pomalo grub. Zato njegovu sposobnost prolaska zavojia moramo pohvaliti, jer iako je manje udoban od Triumpha, Harleyjev as u rukavu su vozna svojstva. Vozač je na njemu pomalo zgrbljen prema naprijed, pa je osjećaj za prednji kraj ovdje slab, ali izraženiji nego na ostalim modelima. S porastom ritma vožnje kočnice treba jače stiskati, kako smo i očekivali, no nije nam se desilo da nam "uzmanjkaju". Nisko težište znači da je i zadnja kočnica

efikasna i uputno ju je koristiti, a adekvatno apliciranje prednje kočnice iziskuje snažnu podlakticu. Agregat nije pretjerano jak i to se osjeti, pa ga je potrebno poprilično tjerati. Vibracije - koje su na nižim okretajima gotovo uveseljavajuće - postaju nešto grublje, no ni u jednom trenutku ne možemo govoriti o iritantnoj pojavi.

Kawasaki je, već smo naveli, vrlo uglađen, a takav ostaje i kada se vožnja ubrza, što znači da nam se učinilo kao da nevoljko prihvaća naša pretjerivanja. Agregat za razliku od Triumpha ipak razvija ponešto vibracija u višim okretajima

i to je posve normalno za V-2 koncepciju, ali ono što smo osjetili ostaje vrlo podnošljivo. Tome svakako pomažu i udobne podnice i sjedalo koje izolira vozača. Svojom koncepcijom je VN 900 Classic možda i najdalje od primjerenog za brzu vožnju. Vozač sjedi uspravno, a široki upravljač povučen prema natrag nije osmišljen za pretjerivanje. Dok je u niskim okretajima pokazivao raskoš zakretnog momenta, Kawasaki u visokim okretajima pokazuje neveliku snagu, pa tako međuubrzanja posustaju s porastom okretaja. I ovom modelu uvelike pomaže nisko težište, pa su promjene pravca iznenadjuće brze, gotovo neočekivane za ovakav motocikl, a stabilnost u svakom trenutku ostaje na zavidnoj razini. Ovjes kratkog hoda pri većim brzinama još nešto teže upija neravnine, pa se Kawasaki relativno lako uznemiri, ali isto tako brzo "odradi" što ima te se vožnja nastavlja bez značajnih neugodnosti. VN 900, upravo poput Harley-Davidsona i Triumpha, ne pruža nikakvu zaštitu od vjetra, a vozač je postavljen u položaj nalik jedru, no to nam nije posebno smetalo. Lako mogu doseći brzine preko 150 km/h, testirani motocikli njima nisu vični, pa ne treba računati na prosječnih 160 km/h na autocesti prema moru. Jurcanje zavojitim dijalicama je prihvatljivo, ali autoceste su gotovo bogohulje za testiranu četvorku, osim ako ste spremni voziti kojih 130 km/h i čekati da vas preteknu rijetki Česi i Mađari koji su odlučili ove godine posjetiti Jadran. Uz napomenu da zaštita od vjetra ne postoji možemo dodati da to i nije posve loše, jer tako je vozač barem izložen mirnoj strujici zraka kroz koji se kreće zajedno s motociklom. Ovo nije slučaj sa "hakićenim" Hyosungom, jer ponekad je manje ujedno i bolje.

Možda vizualno nije tipični predstavnik klase, ali Speedmaster to voznim svojstvima uvelike nadoknađuje



**HARLEY-DAVIDSON IRON 883****HYOSUNG GV 650 AQUILA****KAWASAKI VN900 CLASSIC****TRIUMPH SPEEDMASTER**

Pored naglašeno uskog spremnika goriva pažnju privlači naizgled nepostojće stražnje svjetlo, koje je lukavo uklopljeno u pokazivače smjera

Kao i ostatak motocikla, stražnji kraj na Aquili koketira s modernim i posve zaobilazi klasično

Pogled straga otkriva koliko je sjedalo na Kawasakiju zapravo široko, a isto vrijedi i za spremnik goriva

Dva stražnja amortizera, klasična lampa te po jedan ispuh sa svake strane Triumphu daju poseban šarm





Kada smo ubrzali tempo vožnje, karte su se ponešto izmiješale, pa su neki modeli pokazali prednosti, a neki nedostatke

Aquila nam je tijekom lagane vožnje najavila da će nas mijenjanje brzina ponešto mučiti i da ćemo trebati ostaviti malo više prostora za kočenje. Tek pri povećanju brzine vožnje smo otkrili njezinu snagu i slabost, skrivenu na višim okretajima. Skrivena snaga je upravo to - snaga agregata. Naime, V-2 stroj koji pogoni Aquilu skoro je neizmjenjen u odnosu na naked i oklopljeni model ovog proizvođača. To znači da je zapravo sklon okretajima, te da tamo leži gotovo 80 konjskih snaga. Porastom brzine počeli smo dublje zahvaćati iz ovog bunara snage, pa bismo se ugodno iznenadili nakon svakog "razvlačenja" pojedine brzine. Valja napomenuti da ovakav agregat nije posve u skladu s filozofijom custom motocikala, ali isto tako i da predstavlja dobru alternativu većim i tromjnim pogonskim grupama. Ovo bi bila istina kada ne bi

postojale vibracije koje se pojavljuju usporedno s rastom kazaljke obrotmjera, pa u jednom trenutku počinju zaista smetati. Dok su na upravljaču tek primjetne, oslonci za noge ih spremno prenose na vozača, pa nakon svakog ubrzanja pokušavamo pomoći nespretnog mjenjača pronaći koji stupanj više, kako bismo primirili vibracije. Sigurni smo da bi mjenjač bolje funkcionirao uz serijske oslonce za noge, onako kako su ga tvorci zamislili. U pogledu nepostojanja zaštite od vjetra spomenuli smo kako nam se manje čini i bolje, pa ćemo to i objasniti: Aquila koju smo imali na testu opremljena je dodatnim vjetrobronom, koji možda donekle štiti prsa vozača od naleta zraka, ali isto tako stvara i pomalo neugodnu turbulenciju koja trese kacigu vozača. Ovo se javlja tek iznad kojih 130 km/h i pretpostavljamo da ovisi i o visini vozača, ali zbog

konekcije ovih motocikala biti će teško promjeniti položaj i tako izbjegu turbulenciju. Iako smo i s Hyosungom mogli juriti jednak brzo kao i s ostalim testnim modelima, uz sve navedeno nam se čini da je ovo ipak iziskivalo osjetno više truda i iskustva.

Krstarice za kraće ture

Tijekom dijela testiranja češće smo se izmjenjivali na četiri motocikla koja su bila predmet našeg interesa, ali odvezli smo i nekoliko duljih dionica. Poznato nam je da nemali broj poklonika custom modela ujedno često prelazi i dulje dionice, bilo da je motiv turizam ili odlazak na neki od tradicionalnih moto susreta. Upravo ovo je razlog zašto smo odlučili procijeniti kakav je koji od ovih motocikala na duljim relacijama.

Klasičan i prepoznatljiv izgled na ovom modelu je izведен u minimalističnom stilu koji ironu itekako dobro stoji



HARLEY-DAVIDSON IRON 883

Za razliku od Kawasaki Hyosung ne sakriva hladnjak rashladne tekućine, koji je još i naglašen pomalo pretjeranim kromiranim oplatama



HYOSUNG GV 650 AQUILA

Kawasaki je savršeno ugađen i intuitivan, pa je vožnja njime opuštajuća. Ovjes je uskladen, a kočnice dovoljno jake



Procijenili smo da je Kawasaki odličan u opuštenijoj, a Triumph u žustrijoj vožnji, dok vjerujemo da su na duge pruge podjednaki. Oba motocikla odlikuje ugađenost agregata i mjenjača, pa zamora s te strane ne može biti, odnosno sveden je na minimum. Položaj vozača neosporno im je različit, ali zanimljivo je koliko je sličan osjećaj opuštenosti kada sjednete za upravljač ovih dva motocikala. Sve je nekako na pravom mjestu, pa noge same nalaze oslonce, a ruke prirodno padaju na ručke upravljača. Tipično za custom motocikle, ruke i noge su umjereni ispružene prema naprijed, pa većina težine vozača počiva na stražnjici, koja zapravo najviše i pati tijekom duljih vožnji. Opet nismo mogli procjeniti koji od ova dva takmaca nudi bolje jer oba sjedala su nam se učinila optimalna kada govorimo o obliku

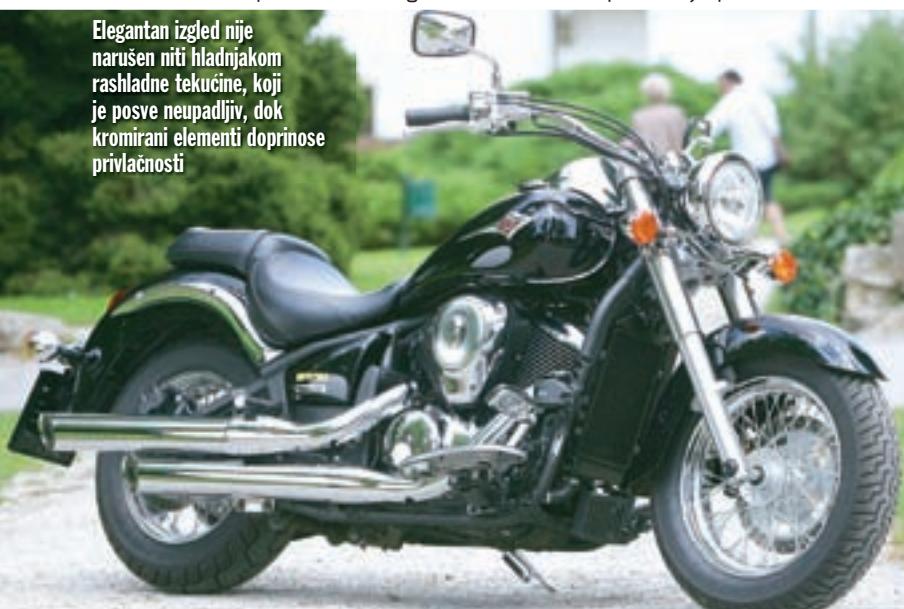
i tvrdoći, te smo na njima uz najmanje nelagode prevaljivali kilometre.

Harley-Davidson smo već proglašili tvrdim u svakom pogledu, pa ne čudi da nije najprimjereniji duljim dionicama. Dok bismo tvrdo sjedalo još nekako podnijeli, položaj vozača je kompaktan, a koljena su prilično skvrčena, što na dulje pruge nije idealno. Na žalost ili na sreću, Iron ima i vrlo mali spremnik goriva. Na žalost zato što će biti potrebno nešto češće stati radi dolijevanja goriva, a na sreću zato što će češće stajanje biti dobra prilika za češće protezanje i odmor. U svakom slučaju, želite li obarati rekorde na veće udaljenosti, ne savjetujemo vam niti jedan od ovih motocikala. Od testiranih primjeraka Harley je oseban i po tome što ima samo jedno sjedalo, pa kako je putovanje ponekada aktivnost koju je najljepše

obavljati u paru, moramo Ironu zapisati minus u imenik. S druge strane, suprug, supruga ili životni partner će vam možda lakše dozvoliti kupnju motocikla na kojem nije moguće voziti nametljive osobe suprotnog spola, pa ovo može poslužiti kao argument pri kupnji, no o kupnji i argumentima ćemo malo kasnije.

Ostaje nam još Hyosung, za koji smo već naveli pojedine nedostatke i nema ih potrebe ponavljati. Položajem sjedenja je ovaj motocikl sličan Triupmu, ali za razliku od Engleza, Aquila se odlikuje previše mekanim sjedalom. Iako će neki pomisliti da je to odlično, "previše" bilo čega u pravilu nije dobro. Nakon kojih 100 kilometara prevaljenih u sjedalu Aquile moramo priznati da više nije bila u pitanju neugoda, već istinska bol. Mekano sjedalo se posve komprimiralo nakon desetak

Elegantan izgled nije narušen niti hladnjakom rashladne tekućine, koji je posve neupadljiv, dok kromirani elementi doprinose privlačnosti

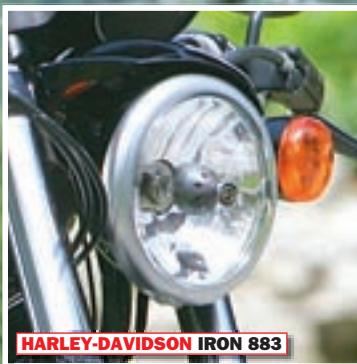


KAWASAKI VN900 CLASSIC

Speedmaster - pogotovo opremljen malenim vjetrobranom - iz ovog kuta izgleda agresivno, a dobra voznost to potkrepljuje



TRIUMPH SPEEDMASTER



HARLEY-DAVIDSON IRON 883



HYOSUNG GV 650 AQUILA



KAWASAKI VN900 CLASSIC



TRIUMPH SPEEDMASTER

Uz minimalistički izgled dobro pristaje i maleno prednje svjetlo

Veliko i izduženo kućište prednjeg svjetla dobro se uklapa u cijelokupni izgled Aquile

Veliko i debeljuškasto prednje svjetlo kvalitetno je kromirano, pa vozač u njemu može gledati odraz plavog neba i oblaka

Speedmasteru osvjetljava put posve jednostavno svjetlo, koje se kao takvo slaže s ukupnim izgledom



minuta, pa smo ostatak puta prevalili sjedeći na neudobnoj i tvrdoj podlozi sjedala. Pred kraj puta su nam već suze punile oči, ali bilo bi kukavički stati tako blizu cilja. Konačni povratak u redakciju i ustajanje nas je u tom trenutku veselilo više nego dobitak na lotu.

Zapravo, sva četiri testirana motocikla najbolje će pružiti vozačima kojima se ne žuri. Niti jedan nije namijenjen obaranju rekorda na duge pruge, pa u plan puta svakako ubrojite češća zaustavljanja, protezanje i odmor - tako ćete više uživati, a manje patiti. Isto vrijedi i za brzu vožnju: sva četiri motocikla lako će juriti radi zabave, ali ako ste stalno u žurbi i nekamo morate juriti, možda je bolje da odaberete motocikl neke druge koncepcije.

Svaki konj ima svoju trku

Kako konja, tih plemenitih životinja s kojima rado uspoređujemo svoje ljubimce na dva kota-

ča, ima raznih vrsta i namjena, tako je i s motociklima. Nitko razuman neće od konja za kasačke utrke očekivati da izvlači balvane iz šume niti će od teretnog konja očekivati uspjeh u preskakanju prepona. Tako za daleka putovanja možda treba birati neki motocikl koji se može nazvati putnim, a za stalnu žustru vožnju posegnuti za nečim što u nazivu nosi istaknuto slovo "R".

Poput većine drugih motocikala, customi srednje klase koje smo ovom prilikom testirali mogu obavljati mnoštvo zadaća i u raznim uvjetima, ali postoji ono nešto u čemu su doista dobri. Za našu četvorku to je opuštena vožnja bez pretjerivanja u brzinu, ali i u udaljenosti. Naravno da ćete i s njima moći pojuriti, jerto je u krajnjoj liniji jedna od posebnosti motocikala uopće i jednak tako je jasno da će neki od njih u tome biti bolji od drugih. Isto tako se podrazumijeva da ćete svog odabranika na dva kotača moći neumjerenou natovariti prtljagom pa

se otisnuti na put u više ili manje nepoznato. Pa ljudi se povremeno otisnu na putovanje oko svijeta na motociklu od 125 kubičnih centimetara ili se upute do nekoliko tisuća kilometara udaljene turističke destinacije na Vespi. Znamo li to, pomalo se sramimo što zanovijetamo zbog nedostatka udobnosti, grubog mjenjača ili neadekvatne zaštite od vjetra, ali to nam je ipak posao.

Kako ovo nije test sportskih motocikala, nismo si za cilj uzeli određivanje apsolutnog pobednika, već nam je namjera bila procijeniti prednosti i nedostatke pojedinih modela kroz usporedbu, jer tako ih je puno lakše uočiti. Kao i kod drugih usporednih testova, namjera nam je pružiti vam materijal za razmišljanje i olakšati odabir motocikla koji će odgovarati vama, vašoj osobnosti, potrebama, načinu vožnje, ali i financijskim mogućnostima. Nadamo se da smo u tome uspjeli. Evo i nekoliko zaključaka do kojih smo došli:

Agregat nije pretjerano jak, ali ga je lako uvjeriti u potrebu za žurbom. Isto tako se odlično snalazi i pri opuštenoj vožnji, a cijelo vrijeme ugodno vibrira



Triumph Speedmaster nam se učinio najsvestranijim motociklom na testu jer je bez greške odradio "zadani program" opuštene vožnje, a još se bolje iskazao u "slobodnom programu", pod čime podrazumijevamo žustriju vožnju. Makar nismo znali što očekivati od custom motocikla iz Ujedinjenog Kraljevstva, tim više što za agregat ima atički paralelni dvocilindrik, u test smo ušli bez predrasuda. Upravo agregat i pripadajući mjenjač su nas ubrzo iznenadili lakoćom korištenja i odličnim obavljanjem onoga što im se postavi u zadatku. Slično možemo reći i za ciklistiku te kočnice, pa tako Triumph Speedmaster objektivno gledano predstavlja odličnu cjelinu. Okorjeli poklonici custom motocikala lako mu mogu prigovoriti gotovo potpuni nedostatak vibracija, ali sigurni smo da je bolje da ih uopće nema, nego da su više ili manje iritantne.

Po pitanju cijene Triumph je, na žalost, poprilično ispred ostalih modela, pa tu gubi bitku za veliku većinu onih koji bi u slučaju konkurentne cijene o njemu razmišljali. Trenutno ga je preko ovlaštenog uvoznika moguće kupiti za 88.600 kn, što predstavlja zaista velik izdatak za motocikl ove kategorije, tim više što su nas japanski proizvođači naučili na niže cijene, a čak je i poslovno skupi Harley-Davidson u ovom slučaju za više od 15.000 kn jeftiniji. Nekakva realna cijena za ovaj motocikl trebala bi biti barem 20.000 kn niža od navedene da bi Speedmaster bio konkurentan i da bi se u tom pogledu mogao nositi s konkurenjom. Iako nam nije običaj procjenjivati koliko bi što trebalo koštati, u ovom slučaju činimo iznimku jer bi s ulaskom u mitsku i trenutno gotovo nedostiznu Europsku Uniju cijene Triumpha trebale osjet-

no pasti. Ako nam se posreći, možda se to dogodi i nešto ranije, što bi nas veselilo jer Triumphi koje smo do sada vozili pokazuju da se radi o marki koja zaslužuje našu i vašu pozornost.

Harley-Davidson, za kojeg smo naučili da je prilikom usporedbi s konkurencijom obično najskupljii, u ovom slučaju ne nosi tu krunu od trnja i uz cijenu od 73.500 kn - pogotovo nakon kolutanja očima zbog cijene

Triumpha - predstavlja gotovo povoljnju kupnju. Nikome od onih koji znaju što modeli ove legendarne američke tvrtke predstavljaju ne trebaju dodatna objašnjenja, ali kako je više onih koji o njima sanjuju, a ne znaju točno što su, evo ipak par rečenica. Vjerovali ili ne, priča o karizmi ovih motocikala nije bajka. To svakako potvrđuje i Iron 883, koji možda jest "samo" Sportster, ali tu nedodirljivu karizmu o kojoj se govori donosi u golemin količinama, gotovo da je ima za izvoz. Svojom pojavom možda na prvi pogled neće fascinirati, ali uz malo proučavanja uviđet ćete da se mislilo

na svaki detalj, a čini se kao da su i vibracije po kojima je Harley poznat točno programirane.

Učinilo nam se ponekad da dizajneri ove tvrtke modele koncipiraju tako da se vlasnicima svide, ali i da ih uskoro požele mijenjati, pa posegну za gotovo beskonačnim katalozima originalne i zamjenske dodatne opreme. Mi bismo tako Irona promjenili za jedan metar,



Prilikom brže vožnje Kawasaki je i dalje uglađen, ali upravo to je ono što mu oduzima "oštricu"

bolje reći, oslonce za noge bismo pomaknuli pola metra prema naprijed, a ugradili bismo i pola metra viši upravljač. Ovdje smo zašli u sferu subjektivnog, pa iz nje odmah i izlazimo, a u objektivnom svijetu imamo malo zamjerki. Možda najveća je skučeni položaj vozača, ali živ čovjek se na sve navikne. Sveobuhvatna tvrdoča ovog motocikla također mu se može spočitnuti, ali zapravo savršeno ide uz "mачho" etiketu koju ovi motocikli nose, a ovdje opet možemo citirati izreku o navikavanju.

Voznim svojstvima je Harley-Davidson Iron 883 u vrhu ako ga uspoređujemo s drugim modelima na testu, a ono po čemu se ističe je nekakav pozitivan osjećaj kojim ispunjava vozača i već samo to mu gotovo posve opravdava cijenu.

Kawasaki VN 900 Classic je odličan motocikl u gotovo svakom pogledu, ali ujedno je zahvaljujući svojim japanskim korjenima skoro sterilan. Vibracija ima, no minimalne su, a sve komande motocikl izvršava bez pogovora, pa bismo rekli i bez osobnosti. S obzirom na položaj sjedenja, ovaj model bismo prije namijenili vozačima koji nisu skloni bržoj vožnji, jer iako je Kawasaki za nju bez dvojbe sposoban, zaista mu dobro leži opuštena vožnja. Kako po voznim osobinama, tako je i izgledom ovo jedan cijelovit proizvod koji lako prenosi svoju poruku, a ne sumnjamo da će budućim vlasnicima, kao i dosadašnji-

ma, pružiti obilje pozitivnih osjećaja i uživanja. Tim više što za ovaj motocikl treba izbrojati tek 61.760 kn, što nam se čini kao poštena cijena te možemo reći da je omjer uloženog i dobivenog vrlo povoljan.

Hyosung GV 650 Aquila ima puno potencijala, ali ima i nekoliko nedostataka koji su na ovom usporednom testu pokazali popriličnim, no neki od njih su proizašli iz nepromišljenog gomilanja dodatne opreme i kao takve ih je relativno lako izbjegći. Osim zanimljivog izgleda koji bi neki zlobnici mogli proglašiti i kičastim, Aquila se odlikuje i povoljnom cijenom, pa poput drugih Hyosung modela u osnovi nudi puno motocikla za neveliku količinu novca. Osnovni model ovog motocikla će vas koštati 53.450 kn, a ukoliko se odlučite za baš svu dodatnu opremu kojom je obremenjen testirani primjerak, vaš račun će se popeti na 58.900 kn. Potonji iznos je i dalje ispod onoga što treba izdvajati za, primjerice, Kawasaki, ali u svjetlu nedostataka koje smo prepoznali postaje manje privlačan nego osnovna cijena. Aquila će u svakom slučaju uspješno obaviti većinu, ako ne i sve zadaće koje joj vozač nametne, ali ništa od toga neće biti baš savršeno izvedeno, a to se pogotovo osjeti u usporedbi s boljim i skupljim modelima. Ovo nije razlog za potencijalne kupce da odustanu od Aquile, ali može se shvatiti kao podsjećanje na poznatu poslovicu koja govori da

će količina muzike odgovarati količini izbrojanog novaca.

Naravno da na ovom testu nismo uspjeli okupiti sve predstavnike srednje klase custom motocikala, pogotovo zato što slabi rezultati prodaje mijenjaju planove uvoznika, ali pred vama je nešto što smatramo reprezentativnim uzorkom. Ovoj četvorci odlično bi odgovarao neki Suzukijevo model, Honda bi se tu također snašla, a posebno nam je žao što na vrijeme nismo dobili Yamaha XVS 950 A Midnight Star. Čini nam se da bi ovaj motocikl testiranju četvorki lako pomrsio račune u gotovo svakom pogledu, ali zato taj test možete očekivati u jednom od narednih izdanja vašeg i našeg Moto Pulsa.

Možda smo vam ovim testom samo "polupali lončice" u glavi, pa sada tek ne znate za koji se motocikl odlučiti, ali nadamo se da smo vam ipak pomogli pri donošenju nemalo važne odluke o kupovini ljubimca na dva kotača. Ako o motociklu zbog trenutnog ekonomskog stanja samo sanjate, nadamo se da smo vam pomogli odrediti cilj ili smo vam barem ukazali na stvari na koje biste trebali obratiti pozornost. Bilo kako bilo, željeli bismo da vam je čitanje o ovim motociklima bilo barem upola zabavno kao nama provođenje testa, a uz ove želje proglašavamo usporedni test customa srednje klase gotovim.

POTROŠNJA GORIVA	Harley-Davidson Iron 883	Hyosung GV 650 Aquila	Kawasaki VN900 Classic	Triumph Speedmaster
potrošnja: litara/100 km	5,86	6,79	5,94	6,14
teoretski doseg (km)	213	235	336	314



	Harley - Davidson Iron 88 3	Hyosung GV 650 Aquila	Kawasaki VN900 Classic	Triumph Speedmaster
MOTOR				
Tip agregata	dva cilindra, četverotaktni	dva cilindra, četverotaktni	dva cilindra, četverotaktni	dva cilindra, četverotaktni
Promjer x hod (mm)	76,2 x 96,8	81,5 x 62	88 x 74,2	90 x 68
Zapremina (ccm)	883	647	903	865
Kompresija	9:1	11,6:1	9,5:1	9,2:1
Tip razvoda	bregaste osovine u bloku, 2 ventila po cilindru	2 bregaste osovine, 4 ventila po cilindru	jedna bregasta osovina u glavi, 4 ventila po cilindru	2 bregaste osovine u glavi, 2 ventila po cilindru
Hladjenje	zrakom	tekućinom	tekućinom	zrakom i uljem
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
Maks. snaga KS(kW)-o./min.	54 ks	79,2 ks pri 9.000 okr/min	50 ks pri 5.700 okr/min	62 ks pri 6.800 okr/min
Maks. okretni moment Nm (kgm) - o./min.	70 Nm pri 3.750 okr/min	67 Nm pri 7.250 okr/min	78 Nm pri 3.700 okr/min	74 Nm pri 3.300 okr/min
Spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci
Broj brzina	5	5	5	5
Završni prijenos	remen	remen	remen	lanac
CIKLISTIKA				
Okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
Prednji ovjes	teleskopska vilica	izokrenuta vilica promjera 41 mm	teleskopska vilica	teleskopska vilica promjera 41 mm
Stražnji ovjes	čelična vilica, dva amortizera	čelična vilica, dva podesiva amortizera	čelična vilica	čelična vilica, dva podesiva amortizera
Prednji kočioni sustav	disk, kočiona kliješta s 2 klipića	dva diska promjera 300 mm, kočiona kliješta s 2 klipića	disk promjera 300 mm, kočiona kliješta s 2 klipića	dva diska promjera 310 mm, kočiona kliješta s 2 klipića
Stražnji kočioni sustav	disk, kočiona kliješta s 1 klipićem	disk promjera 270 mm, kočiona kliješta s 2 klipićem	disk promjera 270 mm, kočiona kliješta s 2 klipićem	disk promjera 285 mm, kočiona kliješta s 2 klipićem
Guma prednja	100/90-19	120/70-18	130/90-16	110/80-18
Guma stražnja	150/80-16	180/55-17	180/70-15	170/80-15
DIMENZIJE				
Meduosovinski razmak	1.510 mm	1.700 mm	1.644 mm	1.655 mm
Duljina	2.255 mm	2.430 mm	2.460	2.420
Visina sjedala	n.d.	n.d.	680 mm	720 mm
Spremnik goriva	12,5 l	16 l	20 l	19,3 l
Suha težina	251 kg	220 kg	254 kg	229 kg
CIJENA	73.500 kn	53.450 kn (testni 58.900 kn)	61.760 kn	88.600 kn
PREDNOSTI	imidž, zakretni moment, upravljivost	cijena, snaga, zanimljiv dizajn	dizajn, uglađeni agregat, intuitivne komande, cijena	linearan agregat, vozna svojstva, mjenjač, kočnice
NEDOSTACI	snaga, kočnice, preglednost retrovizora, male dimenzije	imidž, kočnice, mjenjač, mekano sjedalo	kratak hod stražnjeg ovjesa, širina spremnika goriva	cijena, izgled

