

Gilera Nexus 500

Nakon višegodišnje apstinencije Gilera se vraća u sam vrh ponude maxi skutera. Dok su neki prijašnji modeli ostali tek u fazi prototipova, Nexus je postao stvarnost. Vrlo je snažan i stabilan, pruža uzbuđenja dostojna onima na sportskim motociklima i pri tom nudi inovativna hi-tech rješenja novog stražnjeg ovjesa i krute veze motora

Prilikom prošlogodišnje rujanske posjete sajmu motocikala EIC-MA u Milanu prisustvovali smo glamuroznom premijernom predstavljanju novog Gilerinog maxi GT supersport skutera koji je nedavno predstavljen i hrvatskoj publici na ZG Auto Showu. Odmah se nameće hipotetičko pitanje može li se uopće konstruirati skuter koji će imati karakteristike motocikla, a da pri tom zadrži sve one osobine koje krasi "gran turismo" skuter. Dakako da može, i Nexus je pravi primjer te sinteze koju je provela tvrtka iz Ancore. Na neki način Nexus i zaokružuje proizvodnu gamu skutera ove tvrtke. Modelom Piaggio X9 nudi se turistička verzija, Beverly je skuter velikih kotača, a Nexus će pokušati zadovoljiti one vozače koji žele posjedovati vozilo koje ne gubi nužnu praktičnost, ali pri tom nudi i sportsko uzbuđenje koje je do sada bilo rezervirano samo za kategoriju motocikala.

Pogonski agregat vrlo je dobro poznati Master koji se ugrađuje u X9 i Beverly. Podsjetimo se, radi se o jednocilindričnom, tekućinom hlađenom motoru s 4 ventila, zapremine 460 ccm, s elektronički nadziranom ubrizgavanjem goriva tvrtke Marelli. Sustav usisa zraka uz pomoć leptirastog ventila kojim upravlja poseban senzor nove je izvedbe, tako da je snaga u usporedbi s navedenim modelima porasla na vrlo respektabilnih 40,12 KS pri 7.500 okr./min. uz maksimalni okretni moment od 43 Nm pri 5.500 okr./min. Dakako da je za najsportskiji skuter bio potreban i agregat koji će biti na visini

zadatka, pa u tom smislu zaista nema nikakvih dvojbi ako pogledamo navedene performanse.

Već na prvi pogled vidi se da se ne radi o još jednom običnom proizvodu tek skinutom s pokretne trake i puštenom u prodaju da bi popravio prodajne kvote ovog koncerna. Vrlo agresivne linije Nexusa, kao i posebna pozornost koju su konstruktori posvetili detaljima, oduševit će i one najzibirljivije. Prednja svjetla, kao i pokazivači smjera integrirani u ogledala, vrlo su slični izvedbi sa supersportskih motocikala. Neki detalji, poput instrumenata, prednjih usisnih kanala za zrak te zaštite ispušnog topa, ukrašeni su imitacijom karbona, što dodatno naglašava sportski duh Nexusa. Varijante boja koje se nude su žuta, crna, siva i crvena, od kojih je ova zadnja

Nexus Maximus

Cijena **49.990 kn**

Gilerin patent omogućuje regulaciju stražnjeg kraja pomoću praktične i inovativne komande. Tvrdću ovjesa moguće je podesiti u 13 stupnjeva

61



najagresivnija i najdosljednije prati sportski "look". Instrumenti su vrlo pregledni, svježe dizajnirani i moderno ukrašeni. Sastoje se od pokazivača brzine smještenog na lijevoj strani, velikog pokazivača broja okretaja motora u sredini i putnog kompjutera na desnoj strani. Putni kompjuter sadrži podatke o razini goriva u spremniku, temperaturi rashladne tekućine, prosječnoj i trenutnoj potrošnji, udaljenosti koju možete prijeći s preostalim gorivom, parcijalnoj i totalnoj kilometraži, te prosječnoj i maksimalnoj brzini koju ste ostvarili. Preporučujemo da svakako pročitate upute za korištenje prije nego što krenete u vožnju, kako biste se lakše snalazili s ovom hrpom podataka koji se nude. Nexus je opremljen i kodiranim ključem, tzv. immobiliserom, kao i elektronskim prekidačem za gašenje motora u slučaju pada. Pravo veselje nudi se vozačima koji ovo vozilo namjeravaju upotrebljavati i zimi. Od modela Runner naslijeđen je sustav upuhivanja toplog zraka kroz dva otvora smještena ispod nogu, koji se, naravno, može i isključiti tijekom toplijih perioda.

Kočioni sustav proizvod je ugledne marke Brembo. Ima tri diska, ona dva sprijeda su promjera 260 mm, dok je onaj straga promjera 240 mm. Na prednje diske djeluju čeljusti sa po dva klipčića, s lijeve strane promjera 28 mm, a s desne strane 26 mm. Sustav kočenja integralnog je tipa, a to znači da se pritiskom na lijevu ručicu djeluje na stražnji i prednji desni disk, a stiskom desne ručice na prednji lijevi disk.

Već nakon nekoliko prijeđenih metara dojmovi su snažni, a sigurnost u vožnji rijetko je viđena na ovakvoj vrsti vozila. Prednji kraj ponešto gubi na okretivosti, no zato vozač ima dojam da je

Nexus doslovce prikovan na cestu. Zasluga je to tehničkih rješenja korištenih na stražnjem kraju. Motor i prijenos snage i dalje imaju ujedno i funkciju stražnje vilice, ali s tim da je motor sada kruto spojen s okvirom. Ugradnja protu-osočina za kompenzaciju vibracija omogućuje smanjenje vibracija koje se ne prenose direktno na okvir, pa klasični selen blokovi nisu potrebni. Slično rješenje viđeno je već na modelu Yamaha, T-Max, s tim da je ovdje motor uključen u konstrukciju okvira.

Tu je i stražnji sustav ovjesa nazvan "Power Drive", koji pridonosi voznosti i stabilnosti vozila. Riječ je o sustavu ovjesa koji koristi jedan amortizer ispod sjedala, koji je preko motke povezan sa kutijom prijenosa. Tako nastaje trokut koji cjelini daje odliku progresivnosti. Ovjes je mekši u prvom dijelu hoda, dok je sve tvrdi kako se približava kraju hoda. U praksi se to najbolje pokazalo prelaskom preko većih neravnina. Nema više uobičajenog "zaljuljavanja" skutera koji slični na deformiranje okvira, već samo glatko upijanje prilikom prelaska rupa. I to nije sve, amortizer se može podešavati u čak 13 stup-



Instrumenti su vrlo moderni i pregledni, a LED zaslon pruža vozaču puno korisnih informacija

Lelujanja prilikom prelaska preko neravnina, čak i usred zavoja, koja su uobičajna za skutere, kod Nexusa su nepoznanica



njeva, tako da će svatko pronaći ustroj koji mu najbolje odgovara prema cesti i vlastitim afinitetima. Po prvi puta na jednom skuteru postoji i mogućnost podešavanja visine stražnjeg kraja. Geometrija se može mijenjati po volji vozača, i to tako da ako se stražnji kraj snizi, Nexus postaje okretniji i obrnuto. Okvir je izveden kao dvostruka otvorena rešetkasta košara, dok prednja vilica ima samo jednu zakretnu ploču i šipke promjera 41 mm, s vrlo dugim hodom od čak 109 mm. Masa praznog vozila iznosi 195 kg, što ga ne svrstava u red najlakših, ali zbog dobrog rasporeda težine od 48% na prednjem i 52% na stražnjem kraju, to se u vožnji gotovo niti ne osjeti.

Ono po čemu se voznost Nexusa razlikuje od konkurencije jest spremnost odgovora na komande, koja je na razini motocikala, kao i preciznost upravljanja, poglavito u brzim zavojima. Skuter drži postavljenu putanju vrlo dosljedno, oslanjajući se pri tom na već spominjani odlični ovjes. Nismo eksperimentirali s njegovom regulacijom jer se serijska postavljenost pokazala vrlo dobrom. Ubrzanja koja Nexus pruža vrlo su impresivna. Kazaljka obrtomjera ponaša se kao na sportskim motociklima. Sve počinje dosta sporo i bezazleno kada krećete s mjesta, međutim kada kazaljka dostigne 5.000 okr/min. onih deklariranih 41 KS postaje realnost. Nexus ubrzava kao brzi vlak i to bez muke, sve do

Vjetrobransko staklo može se podešavati ručno pomoću vijaka u tri položaja, baš kao i na modelu Piaggio X9



Otvori za topli zrak izbijaju iz središnjeg tunela, a preuzeti su sa prethodnika Runner



Prtljažni prostor je osvijetljen, a unutar njega se nalazi i utičnica sa strujom



Kočenje je povjereno vrlo dobrom integralnom sustavu Brembo

maksimalne brzine od 165 km/h, koliko pokazuje skala brzinomjera. Prijedenih 400 metara Nexus svladava za deklariranih 15,7 sekundi! Međutim, ako su nas performanse na ravnim i brzim dionicama oduševile, gradska vožnja svakako nije. Provlačenja u gužvi su umjetnost koju neće svatko svladati, poglavito manje iskusni vozači, a pri tom vam širina upravljača i isturena ogledala prave naročite probleme pri prolasku između drugih vozila. Također, oni koji će u ovom Gilerinom sportašu tražiti udobnost morat će potragu nastaviti negdje drugdje, jer sportski štih prema kojem su usmjereni okvir i ovjes morao se negdje i naplatiti. Nedostatak agilnosti nećemo ni spominjati, jer smo sigurni da za njom na ovom skuteru klijentela neće pretjerano žaliti. Upravo radi toga grupacija Piaggio-Gilera i proizvodi modele poput X8, X9, Beverly, Skipper i sl. Zbog široko postavljenog upravljača manevriranje je dobro, ali ponovno se pojavljuje problem udaranja upravljača u noge prilikom punog zakretanja, što je element koji je dosta česta kritika na vozilima ove klase. Nešto više postavljene upravljač i snižavanje zadnjeg kraja u potpunosti bi riješili ovaj problem. Sjedało je široke izvedbe, odlično postavljeno, a podizanje se vrši pritiskom ključa ili daljinski, pritiskom na prekidač smješten na ključu. Prostor pod sjedałom vrlo je skromne izvedbe, i u njega, točno na mjeru, stane jedna integralna kaciga. Prostor je osvljetljen, a unutar njega se nalazi i utičnica sa strujom koja može poslužiti za punjenje mobitela.

PREDNOSTI

- ubrzanja
- stabilnost
- oprema
- regulacija ovjesa
- završna obrada

NEDOSTACI

- okretnost
- nizak upravljač
- cijena



Zaštita od vjetra je odlična, a prednje vjetrobransko staklo moguće je regulirati u 3 položaja, ovisno o tipu dionica koje vozite.

Na kraju i o cijeni. Ona, s obzirom da se radi o skuteru, doista nije mala i iznosi 49.990 kn, ali kad se sagleda ono što pri tom dobivate, nikako i nije mogla biti manja. Klasična definicija skutera, kada je Nexus u pitanju, je pretijesna, jer on zaista donosi puno inovacija koje ga izdvajaju u ogromnom tržištu ponude. Skuterom smo ga nazvali po konvenciji, no njegove dinamičke kvalitete su takve da naprosto postavljaju nove standarde i ostavljaju vozače bez daha. ✓

Kristijan Tićak

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 92 x 69 mm, obujam 460 ccm, odnos kompresije 10,5:1, **razvod:** jedna bregasta osovinu u glavi s 4 ventila, hladjenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje Magneti Marelli. **Okvir:** dvostruka košara od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hod 109 mm; straga oscilirajuća vilica i jednostruki amortizer, hod 100 mm. **Gume:** prednja 120/70-15, stražnja 160/60-14. **Kočnice:** integralni sustav kočenja, naprijed dvostruki disk od 260 mm i kočiona klješta sa 2 klipića, straga disk od 240 mm i 2 klipića. **Spremnik goriva:** 15 l. **Dimenzije (u mm)** i težina: duljina 2.090, širina 765, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.515, težina: 195 kg. **Deklarirano:** snaga - 40,12 ks (29,5 kW) pri 7.500 okr./min., max. okr. moment - 4,4 kgm (43Nm) pri 5.500 okr./min

Izgled Nexusa je elegantan, ali ujedno i agresivan, izvedbe koja replicira i neke linije super-sportskih motocikala

