

Piaggio X8 150 Street

CIJENA
25.000 kn



Instrumenti su kao u automobilu. Ne nedostaje baš ništa.





Kako bi se došlo do prostranog prtljažnog prostora potrebno je podignuti kofer korištenjem masivnog vijka, a ta je operacija komplicirana i zahtijeva vrijeme



X8 nasljednik je popularnog modela Hexagon.

Skuter za shopping

Obzirom na njegovu iznimnu udobnost i količinu korisnog prtljažnog prostora koji nudi, u prvi smo mah pomislili da bi test ovog maks skutera bolje pristajao jednom automobilističkom časopisu. Ipak, druga dva kotača nismo pronašli

PIŠE: DOMAGOJ KREŠO LOVRIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

ako je ovaj "Grand turismo" predstavljen očima javnosti prije sada već pune dvije godine, njegov dizajn i dalje odskače iz mase novopristiglih maks skutera. Oblikovan je po uzoru na automobile, tako da prednja maska s velikim svjetlosnim površinama zauzima dobar dio lica X-osmice. Osim velikih prednjih simetrično podijeljenih svjetala odmah primjećujemo i visoko postavljene retrovizore koji odlično obavljaju svoju zadaću. Automobilskim se čini i dugačak stražnji kraj s karakterističnim prtljažnikom. Kompletne plastične oplata su mekanih linija i one u cjelini ipak čine X8 dinamičnim maks skuterom. U svakom svom detalju, kao i cjelokupnim izgledom, ovaj Piaggio ostavlja dojam masivnog, pouzdanog i vrlo kvalitetnog proizvoda na kakve smo već i navikli od ove talijanske tvrtke.

Osim nekoliko sitnih vizualnih detalja koji ovogodišnji model razlikuju od prijašnjih 125 i 200 ccm, najveća je ipak u pogonskom agregatu. Ob-

zirom da zakon u EU zabranjuje vozilima do 125 ccm izlazak na autoceste, ovom je putnom skuteru povećana zapremina tek toliko kako bi zadovoljila i ovaj zahtjev. Stoga je Piaggio ponudio četverotaktni agregat hlađen zrakom koji iz zapremine od 150 ccm razvija 11,6 konjskih snaga pri dosta visokih 7.750 okretaja u minuti. Te su vrijednosti za svega jednu i pol konjsku snagu više od manjeg brata. Svega 2 ventila kucaju u glavi agregata, a onaj usisni opskrbljuje gorivom rasplinjač tipa Keihin Cvek promjera 26 mm.

Prtljažnog mjesta na skuteru ima u izobilju, a naš je testni X8 bio opremljen i dodatnim koferom zapremine 48 l. Iako je on lijepo oblikovan u skladu sa linijama vozila, njegovo podizanje radi stavljanja stvari u stražnji prostor otežano je ponajviše radi oslobađanja masivnog vijka. Ako zbrojimo prostor ispod sjedala vozača i u stražnjem dijelu, dolazimo do 56 litara zapremine, što uz dodatni kofer pretvara X8 u pravi "šoping" skuter. Lijevo ispod upravljača nalazi se i koristan pretinac za sitnice sa 12V utičnicom za punjač



Tipkom na lijevoj strani upravljača otvara se prostor pod sjedalom



Tipkom na desnoj strani upravljača otvara se prostor iza sjedala



dalo je nisko, kako bi i niži vozači mogli nogama čvrsto dodirnuti podlogu, no tada je višim vozačima kičma dosta iskrivljena, pa neravan kolnik može dodatno umoriti vozača. Položaj na pola puta do custom motocikala. Priznajemo da nam se položaj na Beverlyu i X9 za nijansu više dopao, ali to je stvar osobnog ukusa. Sjedalo vozača i suvozača bogato je obloženo spužvom, presvučeno kvalitetnim materijalom i udobno za vožnju, dok je sjedalo suvozača malo izdignuto od vozačkog, što je ujedno i mali naslon za vozača, a sprječava klizanje tijela unatrag.

Podizanje stražnjeg poklopca i sjedala obavlja se pritiskom na prekidač smješten na ručnim konzolama, a ako jedan od spremnika niste zatvorili, signalna lampica na instrument ploči upozorit će vas na to. Također, ako spomenuti prekidači otkazu poslušnost, ispod jednog od poklopaca na podnici nalaze se poluge za ručno otvaranje poklopca i sjedala.

Instrumenti su ostali isti kao i na prijašnjem modelu, jedino manjkaju kazaljke temperature rashladne tekućine. Ti analogni instrumenti također ostavljaju dojam kao da su posuđeni iz automobila. Bijela podloga sa crno iscrtanim brojevima odlično se čita, uz veliki brzinomjer dominira i sat, dok je razina goriva povjerena najmanjem instrumentu. Kontrolnih lampica ima "k'o u priči": pokazivači smjera, upaljena svijetla, rezerva goriva, razina ulja u spremniku, otvorenost prtljažnika, dugo i kratko svjetlo, mala LED lampica alarma.

Udoban i bez ikakvih vibracija

Iako se na naš prvi okret ručice gasa učinio pomalo slab, u daljnjoj upotrebi po zakrčenim gradskim ulicama, kao i pri izletima po okolnim cestama pokazao se kao pun pogodak. Možda i zbog toga što pri maksimalnoj brzini od skoro 100 km/h pruža pravi užitek u vožnji, bez čudnih vibracija i lelujanja kakve nalazimo prilikom testiranja sličnih skutera. Kod bržeg ulaska u zavoj centralni nogar zbog malog 12" stražnjeg kotača i ve-



Skuter je izuzetno dugačak, a radi malog stražnjeg kotača središnji oslonac vrlo lako dodirne podlogu

mobitela. Obzirom na masivnu, simpatičnu i praktičnu izvedbu okruženja vozača, nedostaje još jedino držač šalice za kavu.

Položaj ruku vozača na širokom upravljaču je odličan, bez imalo umora omogućava duže relacije, a najbolje tek dolazi: čak i za one sa dužim krakovima, tj. nogama ima dovoljno mjesta u skuteru i na podnici. No, izobilje prostora za noge ne znači optimalnu udobnost. Naime, podnica je podignuta dosta visoko i pomaknuta naprijed, a sje-

like dužine skutera ponekad zapne za podlogu, no vožnja je i dalje na visokoj razini sigurnosti.

Imajući u vidu vanjske gabarite ovog maksića i težinu od 112 kg, manevriranje ne predstavlja problem čak niti manje iskusnim vozačima.

Veliki vjetrobran djeluje kao da odlično štiti od vjetra. Tako je i iza njega, jedino što višim vozačima stvara mnogo buke u kacigi. To bi se moglo izbjeći ugradnjom višeg ili nižeg vjetrobrana. Naime, kod brzina većih od 80 km/h dolazi do uhu neugodnih strujanja zraka od vjetrobrana do kacige, što kvari užitak vožnje. Ali radi njega nikada nećete imati mušice po ramenima jakne ili košulje. Isto tako, ako vas zadesi kiša, doći ćete na cilj gotovo suhi.

Prednja vilica sa cijevima promjera 35 mm dobar je odabir za ovog maksi GT-a, no inženjeri su se mogli još malo pozabaviti njenim setup-om, jer hod od 90 mm brzo dolazi do kraja. Isto tako i hod stražnjeg amortizera (iako povećan za 10 mm u odnosu na stari model) brzo prijede put od 100 mm. Stoga malu kritiku upućujemo mekanom ovjesu, što pri vožnji nekom od oštećenijih prometnica metropole dovodi do neugodnog nabijanja ovjesa do krajnje točke.

Prednji disk promjera je 260 mm i na njega grižu dva klipčića, dok se stražnji bubanj može posramiti sa svega 140 mm promjera. Kako se sjedi uspravno, a težište je dužinom skutera pomaknuto prema nazad, stražnji kotač je dosta opterećen kod kočenja, pa rad ove stražnje kočnice ima veći utje-

caj nego na sportskim skuterima. Elementi kočione grupe tako dobivaju prosječnu ocjenu ponajviše zbog stražnjeg bubnja. Iz istog razloga prednja kočnica više je opterećena prilikom snažnijeg zaustavljanja, jer spomenuti stražnji bubanj koči grubo i njegovo je doziranje neučinkovito uz veliki prazni hod ručice. Na jednom GT skuteru voljeli bismo vidjeti integralni kočioni sustav.

No zato svaku pohvalu zaslužuje okvir napravljen varenjem čeličnih cijevi, čiji raspored stvara čvrst i siguran, a ujedno lagan nosivi kostur. Njegova krutost je očigledna, pa se X8 neće uvijati niti potpuno natovaren i pod punim opterećenjem.

Agregat je vrlo tih i ugladen, pravi putni. Novi L.E.A.D.E.R. agregat izuzetno pravilno razvija snagu i okretni moment, tako da tu nitko ne može naći zamjerku.

Iako na našem testu nismo štedjeli ručicu gasa, ovaj agregat iz Lead porodice zaslužuje svaku pohvalu, jer potrošnja od svega 3,3 l na 100 km stavlja u sjenu i neke džepne upaljače.

Zavirimo malo i u isplativost kupnje našeg X8. S cijenom od 25.916 kn spada u red najpristupačnijih maxi skutera. Za usporedbu: japanska konkurencija nudi sličan proizvod za 30% višu cijenu. Tako Yamahin X-Max stoji 33.500 kn, Hondin Phanteon 35.000 kn a Suzukijev Burgman čak 37.000 kn. Po cijeni Piaggiovom X8 može konkurirati jedino Malagutijev Madison sa svojih 27.400 kn. ■



Prostor pod sjedalom: Prostora ima mnogo, ali je podijeljen u više volumena, pa veći predmeti neće naći svoje mjesto.



Stražnja bubanj kočnica ne bi trebala biti na jednom Maxi GT skuteru, čak niti onom za 25.000 kn.



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverotaktni, jednocilindričan, SOHC, 2 ventila po cilindru, zrakom vodom, Lead generacija
Provrt i hod: 62,6 x 48,6
Obujam: 150 ccm
Snaga: 11,6 KS pri 7750 o/min
Okretni moment: 11,6 Nm pri 6000 o/min
Napajanje: Rasplinjač Keihin Cvek promjera 44 mm
Ispuh: 2 u 1, od inox-a s ugrađenim katalizatorom
Prijenos: 5 brzinski mjenjač s lamelama u ulju, lanac
Okvir: rešetkasta konstrukcija od varenih čeličnih cijevi
Prednji ovjes: klasična vilica promjera 35 mm, bez mogućnosti podešavanja, hod 90 mm
Stražnji ovjes: dvostruki amortizeri s mogućnošću podešavanja u 4 položaja, hod 100 mm
Kotači: prednji 14" s gumama 120/70, stražnji 120/70-12
Kočnice: sprijeda disk promjera 260 mm i kliješta sa 2 klipčića, straga bubanj promjera 140 mm
Dimenzije (mm): duljina 2.050, širina 760, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.490
Spremnik goriva: 7,2 l, rezerva 1,5 l
Težina: 112 kg

+	veliki prtljažni prostor, potrošnja, kvaliteta izrade, udobnost, oprema, cijena
-	oslonci brzo stružu u zavoju, stražnja bubanj kočnica, podizanje dodatnog kofera