

U prodaju je stigao novi član Piaggiove obitelji komfornih maxi skutera srednje zapremine, XEvo 250 i.e. Odmah smo ga gurnuli u vatru i saznali koliko je predstavljeno model evoluirao u odnosu na dosadašnju ponudu. Osim što je atraktivnijeg dizajna, bogatije opreme i udobnijeg smještaja, novi model je u primjeni još stabilniji, agilniji, ali i boljih performansi. U stvari, teško mu je pronaći neku ozbiljniju manu

CIJENA
34.990 KN



Prednjim štitom dominiraju elegantno oblikovana svjetla izvedena kao dva zasebna rasvjetna sklopa

TEKST: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

XEvo je dizajniran za moderne korisnike koji žive dinamično i vrlo je trendi. Svojom vanjštinom Piaggiov novi proizvod pokazuje da spada u istu grupaciju komfornih skutera kao što su X8 i X9, iako je ovdje ipak riječ o kvalitetnoj evoluciji još atraktivnijeg dizajna, bogatije opreme i komfornijeg smještaja.

Glavne odlike novog Piaggiovog GT skutera su elegantne linije koje daju jasan osjećaj prestiža i unikatnosti, dok masivni prednji oklop nudi više nego pristojnu vjetrobransku

zaštitu. Prednjim krajem XEva dominiraju masivna svijetla svježeg dizajna, koja se prema krajevima vjetrobranskih oplata nastavljaju agresivno izvedeni usisnici za zrak nalik rješenjima koje susrećemo na ekstremno sportskim automobilima. Osim velikih prednjih simetrično raspoređenih svjetala odmah primjećujemo i visoko postavljene retrovizore integrirane u prednje oplate, velikih dimenzija i vrlo pregledne, kao i neobično rješenje prednjeg blatobrana, koji je u pomalo terenskom stilu odignut od prednjeg kotača i fiksno pričvršćen za prednji štit.

Moderne linije gradske limuzine

Ploča s instrumentima je gotovo identična onoj s revolucionarnog modela MP3, što znači da je vrlo pregledna i bogata i opremljena

mnoštvom kontrolnih žaruljica, a tu su i dva lijepa analogna pokazivača s kromiranim obrubima te centralno smješteni LCD. Sve u svemu, XEvo pruža obilje informacija koje smo već podrobno opisali na simpatičnoj trokolici, tako da na to ovaj puta nećemo trošiti previše prostora. U masivno podstavljenim oplatama ispod upravljača nalaze se sa svake strane i po dva korisna pretinca za sitnice, a nas se ipak više dojmio onaj lijevi, u kojem

Nastavimo li dalje s pregledom ovog maxi GT-a na red dolazi umjereno široki tunnel među

podnicama, u kojem se nalazi spremnik goriva zapremine 12 litara, te podnice, koje su dovoljno široke da budu udobne, ali i dovoljno uske da je nogama lako doći do podloge.

Kako bi se osigurala maksimalna udobnost vozača i suvozača, sjedalo je velikih dimenzija, bogato obloženo, presvučeno kvalitetnim materijalom i izvedeno u dvije razine. Zahvaljujući upravo toj dvovisinskoj konstrukciji vozač se može pohvaliti i malim osloncem za leđa, koji ujedno sprječava klizanje tijela unatrag, dok je suvozaču na raspolaganju funkcionalni oslonac koji se izdiže iz masivnih bočnih rukohvata. Podizanjem sjedala (koje se vrši putem





Dinamičan i elegantan XEvo namijenjen je poslovnim ljudima koji osim brzog transporta traže i visoku razinu komfora, praktičnost i bogatu opremu

Osim komfora XEvo se odlikuje i zavidnom razinom stabilnosti, kako pri velikim brzinama, tako i u zavoju, a zadani smjer odlučno zadržava i na uzdužnim neravninama

daljinskog upravljača koji se serijski isporučuje na ovom skuteru) otvara se pogled na impresivni prtljažni prostor zapremine 56 litara, u koji bez ikakvih problema stanu dvije integralne kacige i još mnoštvo drugih sitnica. Kad smo već kod prtljažnog prostora, ne smijemo zaboraviti niti stražnji kraj, koji i dalje ostaje vjeran poznatom rješenju s neobičnim poklopcem, koji se otvara kao na automobilu i koji bez ikakvih problema guta predmete i do

80 cm dužine. Kombinacija metalik boje i mnoštva kromiranih detalja dodatno naglašava ekskluzivnost i eleganciju cijelog vozila, ali i fluidne linije bokova, dok je prepoznatljivi pogonski sklop i dalje razmjerno neupadljiv i nenametljiv.

Učinkovit i moderan

U dosadašnjim testovima smo već dovoljno opisivali i hvalili vrhunski Quasar 250 i.e. pogonski agregat iz

Piaggiovog proizvodnog programa, koji ovdje testiranom modelu daje jednu sasvim novu dimenziju modernih GT skutera. Ovaj tekućinom hlađeni jednocilindraš ukupne zapremine 244,3 ccm, čiji provrt i hod od 72 x 60 mm omogućuju razvijanje ukupne snage od 22 KS pri 8.500 okr/min i okretni moment od 20,2 Nm pri 6.500 okr/min, u X Evu ostvaruje vrlo upečatljive performanse i gotovo nestvarno dobra ubrzanja. Za što ugladeniji rad motora i lakše pokretanje brine se moderni sustav elektronskog ubrizgavanja koji zadovoljava stroge Euro 3 norme, ali i pomaže smanjenju ukupne potrošnje. Kako i doliči jednom skuteru, prijenos je preko automatske centrifugalne spojke i variomata, što je sve skupa dovoljno za

krajnju brzinu od 125 km/h.

Svaku pohvalu zaslužuje i okvir od čeličnih cijevi, čiji raspored stvara čvrst i siguran, a ujedno i lagan nosivi kostur. Sprijeda se nalazi kotač dimenzija 120/70-14, koji drži teleskopska vilica promjera 35 mm i hoda 90 mm, dok se straga ugrađuje nešto manji kotač dimenzija 130/70-12. Stražnji ovjes čini već spomenuti agregat, a njegovo gibanje kontroliraju dva amortize-



Stražnji su kraj odredile funkcionalnost i praktičnost



Stabilnost i držanje na cesti su izvrsni, a vozač se uvijek osjeća vrlo sigurno



Prostor pod sjedalom podjednako fascinira svojim volumenom kao i svojom duljinom. Otvaranje sjedala i stražnjeg prtljavnika vrši se putem daljinskog upravljača koji se isporučuje serijski



Tipka "mode" za upravljanje digitalnim satom nalazi se u bočnom pretincu s unutarnje strane štita, zajedno s utičnicom za struju



Osim kvalitete i pouzdanosti na koje smo već navikli kod Piaggiovih agregata, ugrađeni Quasar nudi i zavidne performanse kojima XEvo definitivno odskaka iz okvira svoje klase



Kočnice su vrlo snažne i jednostavne za doziranje



Pregledni i bogati instrumenti preuzeti su s modela MP3 i pružaju obilje informacija

ra podesiva u prednaprezanju, čiji ukupni hod iznosi 90 mm.

Zaustavljanje ovog 168 kg teškog vozila povjereno je prednjem jednostrukom disku promjera 260 mm i stražnjem disku promjera 240 mm, na koje pritišću kočione čeljusti s dva klipčića, dok visina sjedala iznosi 790 mm, a dužina međuosovinskog razmaka 1.490 mm.

Svestrani sprinter

Krenemo li od vozačkog okruženja, prvo ćemo se zaustaviti kod upravljača, koji je širok, iako na krajevima malo zatvoren, zbog čega nam je trebalo određeno vrijeme navikavanja na položaj ruku u vožnji, pogotovo jer smo se prije toga družili s drugim Piaggiovim novitetom, Carnabyem, koji je opremljen puno otvorenijim upravljačem. Nije to ništa zabrinjavajuće, prebacivanje s jednog modela na drugi jednostavno zahtjeva izvjesno navikavanje na različita ergonomska rješenja. U slučaju testnog modela za opisani dizajn upravljača možemo reći da je potpuno pogodan, pogotovo ako spomenemo još i položaj tijela, koje je lagano oslonjeno prema unatrag, kao i veliku amplitudu kretanja nogu po dužini podnice, što zajedno omogućava smještaj vozača baš negdje na pola puta između urbanog skutera i custom motocikla.

Ono što nas je kod XEva oduševilo,

obzirom da naši test vozači spadaju u skupinu vozača više konstitucije, je i činjenica da se upravljač nalazi na dobro odmjerenj visini, tako da niti prilikom jačih zakretanja ne dolazi do kontakta s koljenima upravljača, što je inače uobičajena mana koju susrećemo kod većine konkurentskih proizvoda. Isto tako, i vjetrobranski štit je dosta udaljen i nagnut prema naprijed, što vozaču ostavlja dovoljan prostor za udoban smještaj.

Sukladno respektabilnim dimenzijama i kraljevskom smještaju koji pruža, XEvo 250 ostavlja dojam komforanog i korisnog skutera, a ne sportskog vozila, obzirom da je na njemu sve podređeno prvenstveno udobnosti i funkcionalnosti. No, novi Piaggio GT je i u primjeni izuzetno "friendly". Zapanjujuće je agilna i vozana, a već nakon samo nekoliko metara postaje jasno kako su veliki gabariti ovog maksi skutera ustvari optička varka, obzirom da se upravljanje izvodi glatko i bez teškoća zahvaljujući dobro odmjerenom rasporedu težina i prednjem kotaču većeg promjera. Doprinos voznim osobinama daje i nova geometrija ovjesa, koja nije naučila okretnosti, pa će se XEvo lako probijati kroz gužvu. Istovremeno nas je ugodno iznenadila neutralnost skutera na uzdužnim neravninama na kakve inače nailazimo prilikom testiranja sličnih skutera. Svoju funkciju

vrlo dobro obavlja i sam ovjes zahvaljujući dobro odmjerenj podešenosti koja osigurava odličan kompromis između udobnosti i stabilnosti.

Sve u svemu, stabilnost i držanje na cesti su izvrsni, a vozač se uvijek osjeća vrlo sigurno. Isto tako, bez obzira radi li se o sporim ili brzim zavojima, XEvo nagibe savladava neviđenom lakoćom. Ukupni dojam kvari jedino malo otvoreniji kut prednje vilice koji ograničava reaktivnost spuštanja u zavoj, što je osobina s kojom smo se susretali i na, primjerice, BMW-ovim motociklima opremljenim Telelever sustavom ogibljenja.

No, bez obzira na to s ovim Piaggioim treba imati na umu da je ipak riječ o maksi skuteru i da ga kao takvog treba i voziti. S obzirom da je riječ o masivnijem vozilu, u vožnji ne treba pretjerivati, u zavojima treba ići malo više "okruglo", a ne ih oštro napadati kao na motociklu ili na nekom skuteru sportske orijentacije, pa će sve uvijek biti pod kontrolom.

XEvo nas je ugodno iznenadio i performansama - ili bolje rečeno ubrzanjima koje ostvaruje. Ona su po našem mišljenju na nivou puno kapacitetnijih proizvoda. U stvari, iako ga pokreće isti motor koji se

Kombinacija metalik boje i mnoštva kromiranih detalja dodatno naglašavaju ekskluzivnost i eleganciju cijelog vozila



Bez obzira na nešto veće dimenzije XEvo je u primjeni zapanjujuće agiln i vozan



Svaki detalj ostavlja dojam brižljive završne obrade



unutar Piaggiove grupacije ugrađuje u nekoliko različitih modela, testirani se skuter može pohvaliti najspremnijim odgovorom na ručicu gasa, što je vjerojatno posljedica kraćeg prijenosa i stražnjeg kotača od 12". Uz to se snaga uvijek razvija vrlo fluidno i bez stresa, a nema niti trzaja prilikom forsiranog kretanja s mjesta. Pri tome je ispušni sustav vrlo tih i uhu ugodan. Maksimalna brzina od 128 km/h, koliko smo uspjeli postići na testu, potpuno je prihvatljiva za jedan skuter ovog usmjerenja.

Dobitna kombinacija

Pozitivnu ocjenu svakako zaslužuju i kočnice XEva. Istina, na početku smo s njima imali određenih poteškoća, jer smo na test dobili potpuno novo i nerazrađeno vozilo, da bismo nakon nekoliko dana, kada su se "ukočile", shvatili da je riječ o vrlo snažnom i pouzdanom sustavu. Ukratko, na njih niti u jednom trenutku nismo imali primjedbi, u potpunosti su primjerene karakteristikama i performansama ovog GT-a, lake su za doziranje i pouzdane u upotrebi.

Što se tiče vjetrobranske zaštite, ona je na zadovoljavajućoj razini, jedino što će se viši vozači često susretati sa povećanom razinom buke u kacigi. Naime, kod brzina većih od 100 km/h do uha dolaze neugodni

šumovi nastali uslijed strujanja zraka koji prelazi preko vjetrobrana, što pomalo kvari ukupni užitak u vožnji, no, to se može izbjeći jednostavnom ugradnjom nešto višeg ili pak nižeg vjetrobrana Sve u svemu, na XEvu

svaki detalj ostavlja dojam brižljive završne obrade i dugotrajnog planiranja, po čemu je lako zaključiti da Piaggio s ovim modelom cilja na sam vrh četvrtlitarske klase maxi GT skutera. Dodamo li tome još i cijenu od

34.990 kn, koja ne odstupa značajnije, ili gotovo uopće, od konkurentnih europskih modela i koja je još uvijek pristupačnija od japanske produkcije, ne sumnjamo u svijetlu budućnost koja zasigurno čeka XEvo 250 i.e. ■



Kotači su različitih dimenzija: sprijeda 14", a straga 12"

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni

Obujam: 244 ccm

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: automatska centrifugalna

Mjenjač: CVT

Okvir: čelični cijevasti

Opjes: teleskopska vilica promjera

35 mm hod 90 mm; straga agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera, hod 90 mm

Gume: prednja 120/70-14,

stražnja 130/70-12

Kočnice: naprijed disk promjera

260 mm sa dvoklupnim kliještima, straga disk promjera 240 mm sa dvoklupnim kliještima

Dimenzije (u mm) i težina: duljina

2.070, širina 760, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.490, težina 168 kg

Deklarirano: snaga - 22 ks (16,2

kW) pri 8.250 okr/min, moment

20,2 Nm pri 6.500 okr/min

Spremnik goriva: 12 l

Max. brzina: 128 kn/h

+ udobnost, komfor, završna obrada, prtljažni prostor, ubrzanje, kočenje

- buka kod velikih brzina