



CIJENA
9.100 KN

PREDNOSTI

zanimljiva
pojava,
okretnost,
ekonomič-
nost, kočnice,
zvuk, oprema,
završna
obrada

snaga, cijena,
zaštita od
vjetra

NEDOSTACI



Mio je prije svega simpatičan i privlačan skuter koji se dizajnerski ne oslanja na druge modele

Umilni Mio

Tvorci ga predstavljaju kao savršen skuter za modno osvještene stanovnike urbanih sredina. Iako se o stilu može iscrpno raspravljati, Mio je svakako simpatičan i zanimljiv pogledu, a nas je privukao bogatom opremom te skromnom potrošnjom

PIŠE: HRVOJE DOKOZA
SNIMA: MARKO GUZINA

Udanašnje doba sve više je na cijeni izgled koji odskaje od prosjeka. Recimo da postoje dva načina da se to postigne, a suprotno naglašeno modernom oblikovanju koje često nije baš uspješno, Mio je zagazio utabanom stazom retro dizajna. Uz to ga odlikuje zavidljiva razina opremljenosti te novčaniku naklonjen štedljivi agregat, pa možemo reći da se radi o skuteru koji je simpatičan na više načina. Posebno nam je zanimljiva

razina završne obrade, koja usprkos zemljopisnoj blizini Kine osjetno odskaje od proizvoda te susjedne zemlje. Prvo ćemo baciti pogled na dizajn, koji nam se čini primjereniji ženskom dijelu publike, zatim ćemo prokomentirati tehničku stranu, koja ne donosi iznenađenja, da bi pred kraj na red došle i vozne osobine.

Nije moj, mamin je

U nekoj drugoj kombinaciji boja Mio bi vjerojatno i "prošao" kao uniseks skuter, ali nježna boja testnog modela nepogrešivo ga ubacuje u

koš feminiziranih vozila. Pored toga niti deminutivne dimenzije ne čine mnogo za ispravljanje ovog dojma, pa vožnju na ovakvom skuteru možemo proporučiti muškarcima koji su sigurni u sebe ili stilistima, koji su opet sigurni, ali na jedan drugačiji način.

Usporedbe i šale na stranu, Mio je simpatičan skuter kod kojeg nas je privukla originalnost, odnosno činjenica da izravno ne imitira niti jedan do sada viđeni proizvod drugih proizvođača. Vizualna rješenja na njemu su originalna, a sličnosti

Kada se jednom naučite vjerovati mu, Mio će brzo savladavati zavoje



▲ Kočnice su nas ugodno iznenadile i uljevaju sigurnost

▼ Prostor pod sjedalom je primjeren klasi. Primit će jet kacigu, a tu je i prekidač protiv krađe



Stražnji kraj je elegantan, a upravljač nije pre širok

s drugim modelima nalazimo tek u tome što se i Mio trudi zadovoljiti formu neke kombinacije retro dizajna. Oble, putene linije posebno su naglašene na bočnim oplatom i stražnjem kraju, ali za njima ne zaostaju niti originalno oblikovano prednje svjetlo i kontrolni instrumenti. Kombinacijama boja i kromiranim umetcima pokušao se stvoriti izvjesni dojam elegancije, a šarm svakako osigurava i kromirani upravljač. Prekidači na upravljaču su smješteni u jednostavna kućišta i intuitivni su za korištenje, iako je njihova funkcija posve pojednostavljena, zacijelo radi uštede. Udogno nas je iznenadila tipka pomoću koje je moguće otvoriti prostor pod sjedalom bez vađenja ključa iz kontakt bravice. Kad smo kod bravice, ona nudi jedan od jednostavnih sustava protiv krađe, jer je bravu moguće zatvoriti pomoću plastičnog dijela ključa u kojem se nalazi magnet. Ako vam i to nije dovoljno, pod sjedalom se smjestio prekidač protiv krađe pomoću kojeg se deaktivira paljenje agregata. To znači da će potencijalni lopov moći pokušati pokrenuti agregat, ali bez uspjeha. Sve to je simpatično i poboljšava dojam o skuteru, ali ostaje činjenica da će ga lopovi po želji lako i odneti. No, nećemo prizivati vraga pričom o krađi, jer to se ipak dešava nekome drugom, pa se vraćamo komentaru na račun izgleda. Ostalo nam je reći da je sjedalo na Mio-u jednostavno, u skladu s cijenovnim razredom, ali je zato tu "patent" otvor za ulijevanje goriva koji se otvara zakretanjem ključa u kontaktnoj bravi. Radi se o još jednom simpatičnom rješenju, koje je možda pomalo komično, ali je nedvojbeno praktično. Odmah ispod otvora za gorivo nalazi se stražnje svjetlo, koje prati smjernice retro dizajna. Još ćemo reći da su kontrol-

ni instrumenti lijepi i pregledni, a obje lampice na njima lako uočljive.

Štednja prije svega

U kontekstu tehnike zapravo nije riječ o štednji na tehnologiji i materijalima, već o tome da je za pogon odabran kompaktni četverotaktni agregat minimalnih apetita. Na žalost, posljedica toga su i performanse koje nikoga neće zadiviti, ali će vožnja na Sym Mio 50 koštati tek nešto više od pješčenja do cilja. Dakle, izvor snage za ovaj skuter predstavlja jednocilindrični agregat s četiri ventila, dok je hlađenje briga struje zraka koju stvara ventilator. Zapremina iznosi 49,5 kubičnih centimetara, paljenje je elektronsko, a gorivu smjesu priprema maleni rasplinjač. Ako niste naslutili, evo ga: spojka je automatska centrifugalna, a mjenjač koristi neizbježnu CVT tehnologiju. Revoluciju po pitanju korištenih elemenata Mio svakako ne donosi, pa je tako okvir izrađen od čeličnih cijevi, a komponente ovjesa su videne i poznate. Sprijeda je to teleskopska vilica, a straga je agregat ovješeni element, dok njegovim gibanjem dirigira jedan amortizer. Naplatci od prešanog lima predstavljaju financijski najmanje zahtjevno rješenje, s tim da i prednji i zadnji nose gumu jednakih dimenzija, 90/90-10, razmaknute 1.180 mm, osovinom od osovine. Kad smo kod dimenzija, navest ćemo još pokoju brojku. Mio je kompaktan, ali zato teži i ponešto više nego biste procijenili "od oka", jer kazaljku vage može zaljuljati sve do 84,5 kilograma. Ipak, težište mu je toliko nisko da se ova težina ne osjeća, a simpatični skuter dug 1.720 mm vrlo je okretan. Širina mu iznosi 720 mm, što znači da bi trebao biti spreman za guranje kroz gužve, a sjedalo se nalazi na 730



Kontakt brava je opremljena zasunom protiv krađe



Instrumenti su lijepi i pregledni, više zaista ne treba



Prekidači na upravljaču se uklapaju u cijelinu



U ovoj boji je Mio primjereniji slabijem spolu, ali ne znači da ga i muškarci ne smiju voziti

Ukoliko vozač ne premašuje gabarite nekakvog prosjeka, Mio će ponuditi dovoljno prostora



mm, pa će ga lako koristiti i osobe nižeg rasta. Spremnik goriva ima zapreminu 4,8 litara, iako nam se učinilo gotovo nemogućim nagurati u njega toliko "juhe". Naime, koliko god goriva imali sa sobom, zbog male potrošnje će vam trajati dugo, ako ne po prevaljenom putu, onda vremenski, ali o tome u sljedećem odlomku.

Dajte nam snage

Ukoliko niste naslutili iz onoga što smo "između redaka" napisali u komentaru tehničkih osobina ovog Sym skutera, evo sada i eksplicitno: Mio je po performansama pomalo manjkav. Daleko od toga da smo oče-

kivali ubrzanja i brzinu nekog talijanskog sportskog skutera pogonjenog dvotaktnim agregatom posljednje generacije, ali koliko god prilagodili očekivanja, ostalo je mjesta za poboljšanja. Prvo možemo reći da je Mio uvijek spreman za akciju, te će bez obzira na eventualnu hladnoću spremno upaliti već pri prvom pokušaju. Kada je agregat topao, prilikom pritiskanja tipke elektropokretača će trebati dodati i malo gasa da bi paljenje bilo uspješno. Govorimo li o toplini agregata, valja reći da Mio voli kad mu je toplo. Iako ga je moguće voziti i posve hladnog, tada su ubrzanja gotovo nezamjetna, a krajnja brzina

će doći do kojih 40 km/h, ali ne i dalje. Svi smo svjesni da je ova kategorija skutera hendikepirana ograničenjem brzine, no baš zbog toga nam se čini da svaki kilometar brzine puno znači kako bismo se čim manje izlagali gnjevu automobilista na bržim dionicama. Nakon kojih pet minuta Mio djeluje kao da se zagrijao, pa tada brzinomjer pokazuje čak i 43 km/h, ali ni u jednom trenutku nismo saznali da li se na 45 km/h nalazi bilo kakva blokada, jer tu brzinu nismo dosegli. S obzirom na naše gabarite, koji su negdje u okvirima prosjeka za muški dio populacije, možemo zamisliti da bi krhka vozačica s nešto boljim ubr-

zanjima i krajnjom brzinom mogla trijumfirati u kup utrci. Što se smještaja vozača tiče, Mio nas je ugodno iznenadio jer nam upravljač nije smetao, a sjedalo je pružalo poprilično prostora za namiještanje. Naravno, govorimo o vožnji bez suvozača (za kojeg su predviđeni oslonci za noge i rukohvat, ali ne i dovoljno snage). Ukoliko planirate češće voziti suputnika, možda bi bilo bolje odabrati prostraniji i snagom izdašniji skuter. Prilikom kretanja s mjesta Mio 50 će ugodno iznenaditi u prvi trenutak, ali već nakon kojih dvadesetak prijednih centimetara fascinacije nestaje, a ostaje samo isčekivanje. Ni u najboljim vremenskim uvjetima ovaj skuter neće biti idealan odabir za bijeg s mjesta počinjenja kaznenog dijela (zamišljamo da bi to tako sročila Aleksandra Ljuba). Više je riječ o ekonomičnom i vrlo simpatičnom, nego o brzom prijevoznom sredstvu. Kao kompenzacija za taj nedostatak tu je zavidna okretnost koju možemo zahvaliti promjeru kotača, ali i jednako malom međuosovinskom razmaku. Kada smo jednom naučili vjerovati ovom skuteru, prolasci kroz zavoje su postali prilično brzi, a moramo priznati da su nas ugodno iznenadile i kočnice. Kombinacija jednog diska i jednog bubnja može biti u najbolju ruku osrednja, ali i odlična, a u slučaju



Za suvozača su predviđeni sklopivi oslonci za noge, ali ne i višak snage agregata



Zrakom hlađeni agregat je štedljiv, a veseli nas nenametljiv zvuk iz ispuha



Spremnik goriva ima pomalo komičan, ali nadasve praktično izveden poklopac

Mio 50 donosi prilično opreme kao što je bočni oslonac, dva sustava protiv krađe, otvaranje prijaznog prostora pomoću tipke i slično. Završna obrada više nego zadovoljava



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 49,5 ccm
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni elemen sa jednim amortizerom
Gume: prednja 90/90-10, stražnja 90/90-10
Kočnice: naprijed disk 160 mm, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.720, širina 720, visina sjedala 730, osovinski razmak 1.180, težina 84,5 kg
Spremnik goriva: 4,8 l

- + zanimljiva pojava, okretnost, ekonomičnost, kočnice, zvuk, oprema, završna obrada
- snaga, cijena, zaštita od vjetra

malenog SYM-a vrijedi ovo posljednje. Kočnice su više nego dovoljne za performanse i lako ih je dozirati, pa ulijevaju osjećaj sigurnosti. Na koncu možemo još spomenuti i kako nam se zvuk agregata jako svidio jer je neočekivano dubok i ugodan, daleko od često iritantnih dvotaktnih "pila".

Stil ispred brzine

Što sve možemo zaključiti o SYM Mio 50? Svakako stoji da se radi o skuteru prilično originalnog i zanimljivog dizajna. Dimenzijama i odabirom boja je možda ipak primjereniji ženskom dijelu publike, ali to ne znači da se na nekoj crnoj izvedbi ne bi snašao i prosječni mladić. Osim izgleda Mio se može pohvaliti i okretnošću koja je izravni rezultat malih kotača i dimenzija, ali i ekonomičnošću koja je rezultat korištenja četverotaktnog agregata. Naravno, manja potrošnja za posljednju ima vrlo skromne performanse, koje bismo svrstali ponešto ispod prosjeka klase. Za razliku od krajnje brzine i ubrzanja, vrlo ugodno su nas iznenadile kočnice koje ulijevaju povjerenje, a dobrodošlo je i obilje opreme, baš kao i zvuk koji razvija agregat. Sve u svemu, Mio nam se čini kao zanimljiva alternativa tek nešto sposobnijim modelima čiji dizajn je naglašeno

sportski i naglašeno "već viđen". Što se cijene tiče, Mio će vas olakšati za 9.100 kn ukoliko ga uzmete na rate, odnosno još 10% manje, dakle 8.189 kn, ako raspoložete gotovinom.

Moramo priznati da u klasi skutera do 10.000 kn ne možemo prepoznati vozilo koje nudi više osobnosti. Nameće se pitanje da li vam je važnije juriti kojih 5 km/h brže na skuteru

koji izgleda kao trodimenzionalna fotokopija svakog drugog skutera ili ćete ponešto brzine ustupiti u korist manje potrošnje i simpatičnog izgleda koji nudi mili Mio. ■



S obzirom na umjerenu snagu Mio vas neće do cilja dovesti iznimno brzo, ali je zato simpatičan, praktičan i ekonomičan