

Sportaš za



Iako je izgledom vrlo nalik na Phantom 50, zajedničke komponente nemoguće je pronaći. Agilnost, okretnost i agresivna linija čine ovaj skuter kao stvorenim za uske i zavojite gradske ulice

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Model Phantom Max 125 je dugo smišljeni skuter čija je ideja postupno provedena u stvarnost. Uspoređivane su desetine skica i nacrti, provedene su mnogobrojne kompjuterske simulacije i tek tada je pala konačna odluka. Linija je gotovo identična onoj na vrlo popularnom modelu Phantom 50, koji je prodan u nevjerovatnih 350.000 primjeraka u proteklih deset godina otkako ovaj model postoji na sceni.

Iako su sličnosti s manjim modelom očigledne, zapravo se radi o potpuno novom skuteru, većem i drugačijem, dimenzioniranom upravo onako kako i treba biti jedna kompaktna 125-ica. Zapravo je Phantom Max nova kategorija skutera koju nazivaju "sport-activity" skuter, a cilj joj je dotaći publiku koja traži snagu, sigurnost i voznost u jednom. Zašiljeni prednji kraj u obliku stošca, dvostruki reflektor i pokazivači pravca integrirani u bočne

oplate stvaraju u očima promatrača sliku nekog borbenog zrakoplova, dok dva otvora za zahvat zraka na bokovima imaju samo estetsku funkciju. Da skratimo, naše subjektivno mišljenje po pitanju estetike glasi - odličan! Glavne razlike u usporedbi s pedeseticom su veća visina, duljina, prostranost i širi prednji štiti.

Pod sjedalom se nalazi prostor koji, na žalost, nije osobito dubok, ali je zato vrlo dug, a u njega se točno na mjeru mogu smjestiti dvije jet kacige. Na stražnjoj strani štita nalaze se vrlo funkcionalni romboidni umetci od gume koji služe kao zaštita od ogrebotina. Stražnja svjetla također su različita od onih na pedesetici, a čine ih dva velika okrugla tijela koja nas kao estetsko rješenje nisu previše oduševila. Dizajn instrumenata čine tri elementa: pokazivanje temperature rashladne tekućine, pokazivač količine goriva u spremniku i višefunkcionalni LCD display kojim se upravlja uz pomoć tipke na desnoj strani upravljača. Pod oplatama se nije desila nikakva revolucija. Ho-

urbana središta



Cijena **29.860 kn**

Veće neravnine na kolniku sportski tvrdo podešeni amortizeri ne uspijevaju ublažiti u potpunosti, ali mu je zato stabilnost u nagibu na normalnoj podlozi odlična



rizikalno postavljen Minarelliev jednocilindrični četverotaktni agregat zapremine 124 ccm nije nikakvo novo svjetsko čudo, ali su vrijednosti koje ostvaruje sasvim pristojne i dovoljne za ovaj skuter. Maksimalna snaga koju razvija je 13.5 KS pri 9.500 okr/min, dok je najveći okretni moment 10.5 Nm pri 8.000 okr/min. Ukratko bismo sva tehnička rješenja na ovom skuteru mogli nazvati jednostavnima i provjerenima. Okvir je izveden od čeličnih cijevi, prednja teleskopska vilica ima promjer cijevi 33 mm, dok su stražnja dva amortizera podesiva po djelovanju na opterećenje opruge. Zanimljive su dimenzije guma koje su korištene. Na prednjem i stražnjem kraju nalaze se identične dimenzije od 130, s tim da je visina na prednjoj 70, a na stražnjoj 60. Dimenzije oba kotača su 13". Po jedan disk dimenzija 220 mm montiran je sprijeda i straga, s tim da sprijeda djeluje čeljust s dva paralelno postavljena klipića, dok straga to čini čeljust s dva suprotno postavljena klipića.



Okretnost, agilnost i lakoća upravljanja čine Phantom Max 125 vrlo zabavnim skuterom koji se u uskim gradskim ulicama "osjeća" najbolje



Vozne karakteristike testirali smo u gradskoj gužvi Splita i na otvorenoj magistralnoj cesti. Kao što smo naveli, konstruktori su u ovaj projekt ušli sa sasvim jasnim ciljevima: stvoriti lagan i brz skuter, jednostavan za kretanje. U praksi su taj naum u potpunosti i ostvarili. Na uskim i zavojitim gradskim cestama Phantom Max je u svom elementu. Od vozača zahtijeva minimalne napore prilikom izravnavanja, a prolazi s lakoćom gotovo i kroz "mišju rupu". Agilnost mu, naravno, nije na nivou pedesetice, ali nije ni pretjerano daleko. Položaj vozača u potpunosti je pogodan za ovakvu vrstu skutera. Pozicija sa široko postavljenim upravljačem je reaktivna, vozač je malo nagnut prema naprijed, a koljena nisu ni u kakvom neprirodnom položaju. Velik zakretni kut volana omogućava laku promjenu pravca pri malim brzinama u "stop and go" prometnim gužvama, kao i polukružno okretanje na vrlo malom prostoru. Na kratkim dionicama ubrjava sasvim solidno, a na nešto duljim dionicama moguće je postići maksimalnu brzinu od 109 km/h, što je vrlo dobro za skuter zapremine 125 ccm. Osjeća se poneka vibracija motora, no ništa alarmantno, a razvijanje snage je linearno tj. pravilno. Za grad s mnoštvom uspona, poput Splita, ovaj skuter vam, na žalost, neće biti dostatan. Pri većim usponima skuter ubrjava do otprilike 50-ak km/h, a od te vrijednosti nastaje "patnja". Dakle, za takva podneblja bolje je posegnuti za jačom verzijom Phantoma od 200 ccm.

Na otvorenoj zavojitoj cesti Phantom Max ostavlja dojam zabavnog vozila kojim se upravlja intuitivno. Putanju drži sigurno i neutralno, dovoljno je stabilan, a ovjes mu je kompromis između udobnosti i dinamičkih zahtjeva. Neravnine na kolniku amortizeri ne uspijevaju ublažiti do tih granica da bi ih vozač mogao zanemariti, tako da se naša kritika odnosi na taj segment. Zbog kratkog hoda vilica i amortizeri ne poniru pretjerano, ali je zbog toga i njihov odgovor tvrd. Pri vožnji u maksimalnim brzinama osjeti se karakteristično "skuterovsko lelujanje" tipično za gotovo sva vozila ove klase, s tek ponekim izuzetkom. Od kočnica smo zasigurno očekivali više. Naročito problem su zaustavljanja pri brzinama od 80 km/h pa nadalje, gdje uvijek imate dojam da ste morali stati prije. Pri oštrijem i naglijem kočenju stražnjom kočnicom može često doći do blokiranja kotača, tako da savjetujemo oprez pri izvođenju takvih radnji. Na prednjem kotaču kočnica djeluje manje agresivno i veće su joj mogućnosti modulacije.

Zbog nedostatka vjetrobrana poprsje je izloženo strujanjima zraka, što pokazuje da je Phantom Max ipak zamišljen isključivo kao prijevozno sredstvo za odlazak na posao i kretanje po gradu. Za one koje se ipak odluče koristiti ga za putovanja na nešto duljim relacijama u ponudi dodatne opcije postoji vjetrobransko staklo koje anulira nedostatak zaštite od vjetra. Potrošnja mu je s obzirom na performanse skromna. S punim spremnikom goriva, što iznosi 9.4 l, provezli smo nešto više od 200 km. Iz toga se daje izvesti da se potrošnja kretala oko 4l na 100 km, i to vožnje u gradu i otvorene ceste.

Dizajn, agilnost i okretnost zaslužuju svu pažnju i pohvale, dok cijena od 29.860 kn Phantom Max 125 ne svrstava u red najjeftinijih skutera te klase, i upravo to će to mnogima biti prepreka za kupnju. ■



Phantom Max preuzima liniju koja sliči borbenom zrakoplovu. Prednja oplata vrlo agresivnog izgleda zašiljena je u obliku stošca



Prednji disk promjera je 220 mm, a na njega djeluju dva paralelno postavljena klipčica

Višefunkcionalnim LCD displayom upravlja se uz pomoć tipke na desnoj strani upravljača



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni,
Obujam: 124 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda teleskopska vilica promjera 33 mm, hoda 90 mm; straga dva amortizera hoda 80 mm
Gume: prednja 130/70-13"; stražnja 130/60-13"
Kočnice: sprijeda jednostruki disk promjera 220 mm sa čeljusti sa 2 klipčica; straga jednostruki disk promjera 220 mm i čeljust sa 2 klipčica
Spremnik goriva: 9.4 l.
Dimenzije (mm): duljina 1.980, širina 760, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.400
Deklarirano: snaga - 13.5 KS (10 kW) pri 9.500 okr./min. max. okr. moment - 10.5 Nm pri 8.000 okr./min.
Težina (suha): 131 kg
Max. brzina (na instrumentu): 109 km/h

+ dizajn, agilnost, okretnost

- cijena, zaštita od vjetra, kočnice