

Div atletskih

Najjači Madison pokreće agregat Franca Morinija, opremljen je novim stražnjim ovjesom, integralnim kočionim sustavom i multifunkcionalnim displayom smještenim u sklopu ploče instrumentima. Zbog svoje odlične voznosti svidjet će se vozačima koji preferiraju oštriju vožnju, a kao manu možemo mu tek spomenuti cijenu i buku koju proizvode pogonski agregat i ispušni lonac

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Relativno dugo Malaguti je bio usmjeren isključivo na mlađu populaciju kojoj je nudio svoje sportske skutere u izvedbi od 50 cm³. Za ovog talijanskog proizvođača to je bio gotovo siguran dobitak i zagarantiran opstanak na zahtjevnom tržištu skutera, ali istovremeno i

gubitak, jer su Aprilija, Yamaha, Suzuki i Piaggio počeli privlačiti puno više pozornosti sa svojim maksizvedbama skutera od 250, 400 ili 500 cm³.

Korak prema većoj klasi Malaguti je najavio s modelima F-18 Warrior 125 i Ciak 125, dok je 1999. godine definitivni ulazak u svijet maksiskutera potvrdio modelom Madison 125 i 250. Ovo je i danas jedan od

najvećih i najprostranijih maksiskutera na kojem bez problema smještaj mogu pronaći i dvometraši, a da pri tom imaju i adekvatnu zaštitu od vremenskih neprilika i svu potrebnu udobnost koja spada u standarde ove klase. U matičnoj zemlji Madison je vrlo brzo postao predmet obožavanja, a brojka od 55.000 prodanih primjeraka u prve 3 godine natjerala je čelnike Malagutija da počnu



Cijena **53.100 kn**



sposobnosti

razmišljati o novom članu porodice, Madisonu maks zapremine.

Tako je 2001. godine jedan od najpompoznije najavljenih modela bio upravo Madison 400. Linija nije bila ništa novo, prepoznatljivi styling ostao je u potpunosti istovjetan, izuzevši ogledala koja su sada ugrađena na upravljaču. Međutim, Madison 400 nije trebao biti samo veće zapremine i snage, već je proporcionalno s tim elementima trebala biti povećana i udobnost u vožnji, sigurnost i praktičnost te smanjena emisija štetnih plinova o kojoj proizvođači sve više vode računa.

Za pogonski agregat odabran je četverotaktni jednocilindrični motor zapremine 383

cm³ s jednom bregastom osovinom u glavi i 4 ventila, tvorevina Franca Morinija. Hladi se tekućinom, napajanje gorivom riješeno je uz pomoć rasplinjača, a najveća snaga koju razvija je 31 KS pri 7 000 okr/min. Maksimalni okretni moment iznosi 34 Nm na 5 750 okr/min. Ovo su vrijednosti koje niti danas ne zaostaju za konkurencijom, primjerice Yamaha Majesty ostvaruje najveću snagu od 34 KS i okretni moment od 36 Nm, što govori da je Madison 400 itekako konkurentan.

O povećanju sigurnosti vožnje govore kočnice integralnog tipa. Sprijeda je ugrađen disk promjera 270 mm na kojeg djeluje troklopna kočiona čeljust, dok je straga disk pro-

mjera 240 mm i dvoklopna kočiona čeljust. Ovjes je straga riješen uz pomoć dva plinska amortizera, dok je sprijeda montirana teleskopska vilica promjera 36 mm. Sa svojih 178 kg Madison ne spada u red onih najtežih, što mu je svakako velika prednost u segmentu upravljivosti. Spremnik goriva od 12 l nešto je manji nego što smo očekivali, s obzirom da se radi o skuteru namijenjenom turističkoj vožnji, pa veći spremnik ne bi bio na odmet.

Instrument ploča je vrlo pregledna i dopadljiva, a dizajn je i dalje atraktivan i moderan. Sastoji se od pokazivača razine goriva u spremniku, brzinomjera, LCD displeja te pokazivača temperature rashladne tekućine.



Prostor pod sjedalom je mali, ali dovoljan za smještaj dvije kacige



FOTO: MOTO PULS, MODEL: TAMARA VIDEĆ



Najveći član porodice Madison u vožnji se odlikuje agilnošću i sigurnošću. Smještaj vozača vrlo je komforan, a zaštita od vjetra je više nego dobra

Upravljač je podesivog tipa, tako da će i najzibljiviji pronaći svoj položaj

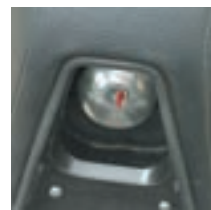


Kočioni sustav integralnog tipa vrlo je učinkovit, a doziranje obje kočnice je odlično

Multifunkcionalni displej daje informacije o broju okretaja motora, pritisku ulja, točnom vremenu te temperaturi zraka. Ovo posljednje je

od velike pomoći vozačima koji i zimske mjesece provode na svom Madisonu, te ih treptajućim natpisom "ice" upozorava na pad temperature ispod 4 stupnja i mogućnost zaleđene podloge.

U vožnji Madison 400 djeluje vrlo impresivno. Iako Suzuki Burgman 400 i Yamaha Majesty 400 "na papiru" izgledaju jače, u kretanju s mjesta u usporedbi s Madisonom nemaju niti trunke šanse, što se može pripisati odlično pogodnom varijomatskom prijenosu. Druga je priča



što sam pogonski agregat i ispušni lonac proizvode takve zvukove od kojih se i nezainteresirani prolaznici pretvaraju u znatizeljne promatrače. Buka iz ispušnog sustava svakako nije dostojna jednog turističkog skutera ove klase i na njoj će inženjeri u skoro vrijeme morati poraditi.

Zahvaljujući odlično pogodnom ovjesu Madison pruža vozaču dobar osjećaj kontakta s podlogom i doživljaj potpune sigurnosti u vožnji. Precizno "kao po tračnicama" klizi kroz zavoje, bili oni spori ili brzi, upravo onako kako ste si vi zamislili i pri tome nema niti najmanjeg ljuljanja ili uvijanja. Pri tom njegova agilnost nikada nije dovedena u pitanje, tako da brzo svladavanje udaljenosti na ovom skuteru predstavlja užitek u pravom smislu riječi. Veliku ulogu tu je odigralo i visoko postavljeno vjetrobransko staklo koje pruža odličnu zaštitu od vjetročak i za vozače višeg rasta, ali i mogućnost podešavanja visine upravljača. Na žalost, dobro stanje stvari mijenja se nailaskom na cestu koja obiluje zakrpama i neravninama, jer na takvoj se vrsti podloge Malaguti ne snalazi najbolje. Tvrdi, sportski podešen ovjes ponekad će izluditi vozača, a vrlo neugodno i bolno iskustvo predstavlja nailazak na cestovne "kratere", kojima naše prometnice na žalost obiluju.

Za svaku je pohvalu integralni sustav kočnica koji svoju funkciju obavlja bez ijedne zamjerke. Prednja kočnica vrlo je laka i jednostavna za doziranje, a tek kod zahtjevnijih situacija potrebno je upotrijebiti i zadnju. U većini slučajeva prednja kočnica će vam biti sasvim dovoljna da se pravovremeno i sigurno zaustavite. Proklizavanje kotača prilikom



Instrumenti su vrlo pregledni i dopadljivi. LCD displej obiluje informacijama kao što su broj okretaja motora, točno vrijeme, pritisak ulja, vanjska temperatura itd



Pogonski agregat Franca Morinija zapremine je 383 cm³ i razvija najveću snagu od 31 KS. Napajanje gorivom riješeno je uz pomoć rasplinjača



kočenja je rijetkost, tako da i vozači s manje iskustva dolaze na svoje.

Prostor pod sjedalom nije nas pretjerano oduševio, s obzirom na to o kojoj se klasi skutera radi. Dovoljan je za smještaj dvije jet kacige - i to je to. Zbog ovoga nedostatka većina će vlasnika gotovo sigurno posegnuti za opcijom ugradnje stražnjeg kofera koji će biti od velike pomoći.

Najveća brzina koju smo ostvarili na autocesti bila je 145 km/h, što je za skuter ove zapremine vrlo solidno.

Na kraju i o potrošnji. Prosječna potrošnja tijekom testa iznosila je 5.75 l/100 km,

što Madisona svrstava nešto iznad prosjeka te klase, što će reći da je vrijeme za zamjenu rasplinjača novim sustavom elektronskog napajanja goriva koji bi sigurno smanjio ovu vrijednost.



Madison 400 svakako predstavlja jednu od najboljih opcija u klasi putnih maksi skutera. Nasuprot snazi, agilnosti, sigurnosti i odličnim kočnicama stoje tek nešto pretvrđi ovjes i bučan agregat i ispušni sustav. I sve bi bilo odlično, da tu nije cijena od 53.100 kn, koja je pretjerana s obzirom na konkurentne modele. ■



POVIJEST MALAGUTIJA

Od bicikla do maks skutera

■ Vozila na dva kotača uvijek su bila strast obitelji Malaguti. Sve je započelo u Bologni sa 15 zaposlenika i proizvodnjom bicikala, a samu tvrtku osnovao je Antonio Malaguti 1930. godine. 50-tih godina prošlog stoljeća započeo je preobražaj malene trgovine biciklima u pravu tvornicu mopeda. Počela je izrada okvira u koje se ugrađivao pogonski motor njemačke proizvodnje, a model je nazvan "Mosquito". Zahvaljujući uspjehu tog modela kompanija se fokusirala na proizvodnju mopeda zapremine 50 cm³ u 60-tim godinama. Posljednjih tridesetak godina uspjeh tvrtke rastao je iz dana u dan. U 70-tima je moped Fifty, nazvan "Tubone" (tal. Velika cijev), bio je prava revolucija zbog svojeg okvira koji je ujedno bio i spremnik goriva. U 90-tima je došlo do prave poplave modela. F 10, Phantom, Firefox, Centro, Crosser, Yesterday, Ciak, F 18 Warrior te Madison neki su od modela s kojima je Malaguti zakoračio u treći milenij.

Danas je Malaguti tvornica koja zapošljava preko 350 zaposlenika, a više stotina ih je i indirektno uključeno u rad tvornice. Smještena je između San Lazzara i dvorca San Pietro, a prostor na kojem se nalazi veličine je 60.000 m². U Italiji Malaguti već godinama drži oko 12% udjela u prodaji skutera zapremine 50 cm³, dok je udio u onima veće zapremine oko 6%, što ga je na ljestvici uspješnosti svrstalo na odlično treće mjesto.

Zahvaljujući sporazumu s uvoznikom iz SAD-a 2001. godine osnovan je i "Malaguti USA", sa sjedištem u Miamiu. Inovacije, tehnologija i iskustvo ostat će i ubuduće glavne smjernice ovog proizvođača.

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 383 ccm
Promjer x hod: 86 x 66 mm
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi i 4 ventila
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda teleskopska vilica promjera 36 mm, straga dvostruki amortizeri
Gume: prednja 120/70-13, zadnja 140/60-13
Kočnice: sprijeda disk promjera 270 mm i čeljust sa 3 klipača, straga disk promjera 240 mm i čeljust sa dva klipača
Spremnik goriva: 12 l.
Dimenzije: duljina 2.030 mm, širina 860 mm, visina sjedala 825 mm, osovinski razmak 1.495 mm
Deklarirano: snaga - 31 KS (23 kW) pri 7.000 okr./min. ; max.okr. moment 34 Nm pri 5.750 okr./min.
Težina (suha): 178 kg
Max. brzina (na instrumentu): 145 km/h

+ agilnost, kočnice, udoban smještaj vozača, zaštita od vjetrova

- cijena, buka motora i ispušnog lonca