

Malaguti Madison RS 250



Prepoznatljiv i atraktivni "V look" prednjeg kraja sa svjetlima mačkastog oblika



Instrumenti, iako nisu mjenjani, su i dalje jedni od najljepših i najfunkcionalnijih u klasi



Stari agregat, koji je bio plod suradnje Piaggio-Malaguti, zamijenjen je novim QUASAR-om zapremine 244 ccm



Što se tiče dizajna Madison RS 250 je samo neznatno osvježen pojedinim detaljima i modernijom grafikom

Treću generaciju Malagutijevog sportskog maks skutera srednje zapremine karakteriziraju novi pogonski agregat veće zapremine, bolja vjetrobranska zaštita i neznatno osvježen dizajn. Kočioni sustav i dalje nema integralni sustav

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Malaguti Madison zapravo je već stari znanac na tržištu maks skutera. Tim više što moto kuća iz San Lazara di Savene, u blizini Bologne, uspjeh svoga prvog maks skutera u europskim mjerilima broji u čak 60.000 prodanih jedinica u vremenskom periodu od 5 godina. Kako bi testirano vozilo obuhvatilo što širi spektar korisnika, model Madison je na tržištu dostupan u tri verzije različite zapremine: u najslabijoj od 125 ccm, najjačoj od 400 ccm, te onoj srednje klase koju pokreće novi pogonski agregat od 250 ccm, a koji zamjenjuje dosadašnji model zapremine 200 ccm. Dakle, "srednji" Madison treće generacije vraća se izvornoj zapremini kao što je to bio slučaj i s prvim modelom i njegovim Yamaha pogonskim agregatom.

Što se tiče vizualnog dojma, Madison RS 250 je u potpunosti zadržao svoj prepoznatljivi i atraktivni "V look" prednjeg kraja s upečatljivim parom svjetala mačkastog oblika. U

Novi pacemaker sportske krstarice

stvari, u pogledu dizajna cijeli je skuter ostao nepromijenjen, te je samo neznatno osvježen pojedinim detaljima poput pokazivača pravca u bijeloj boji, te nešto zanimljivijom i modernijom grafikom. Uz tri redovne boje (srebrna, plava, tamno plava) novi Madison RS 250 je dostupan i u dvije specijalne izvedbe: Dark Rider i Titanium Rider.

Najznačajnija i najuočljivija promjena na testiranom Madisonu srednje zapremine odnosi se na njegov pogonski agregat. Stari agregat, koji je bio plod suradnje Piaggio-Malaguti, zamijenjen je novim QUASAR-om, QUA-

rtter liter Smooth torque-Augmented Range, zapremine 244 ccm. Naime, riječ je o jednocilindričnom pogonskom agregatu koji se od nedavno ugrađuje i u Piaggio Beverly 250. Motor se hladi tekućinom, ima jednu bregastu osovinu i 4 ventila, te zadovoljava Euro 2 ispušne norme zahvaljujući ispušnom sustavu s dvostaznim katalizatorom i sekundarnom zračnom sustavu.

Isto tako, zahvaljujući novom motoru većeg kapaciteta RS 250 se odlikuje i nešto boljim performansama: ukupnom snagom od 22 KS pri 8.500 okr/min i okretnim momentom od

Zahvaljujući kvalitetnom spoju sportskih performansi i komforu jednog GT skutera RS 250 je idealan suputnik za gradsku vožnju kao i za brzo savladavanje većih udaljenosti



2 Kgm pri 6.750 okr/min, što je u usporedbi s prijašnjim modelom povećanje od 2,3 KS i 0,25 Kgm. No, prema navodima proizvođača naglasak bi na novom pogonskom agregatu trebao biti na ugladenosti i bržem odgovoru na komandu gasa.

Instrumenti, iako u potpunosti preuzeti s prijašnjeg modela, i dalje su jedni od najljepših i najfunkcionalnijih u klasi. Da se prisjetimo, upravljačka ploča sadrži analogni i digitalni brzinomjer, digitalni brojač okretaja, razne brojače prijednog puta u km, mjerač razine goriva i temperature s upozoravajućim lampicama,

indikator napona akumulatora, pritiska ulja u motoru, servisnih intervala i indikator vanjske temperature s upozorenjem na poledicu.

S druge strane, prava je šteta što Malaguti izmjenju pogonskog agregata na ovom modelu nije popratio i poboljšanjem postojećeg kočionog sustava, s diskom promjera 220 mm sprijeda i straga, ako već ne povećanjem broja diskova, onda barem ugradnjom integralnog kočionog sustava po uzoru na najveći model od 400 ccm. Vjerujemo da je konačna cijena diktirala količinu ugrađene opreme. Upravo je kočioni sustav bio jedini od vidljivih nedosta-

taka prošlog modela, tako da nam zaista nije jasno zašto u tvornici i dalje ignoriraju ovaj nedostatak s obzirom da kod konkurencije ova vrsta opreme već duže vrijeme spada u standard. Ukupna snaga kočenja je zadovoljavajuća za ovako korpulentno vozilo, no malo više profinjenosti i modulabilnosti ne bi škodilo. Ovako je za konkretno zaustavljanje potreban jak stisak na ručicu.

Za razliku od kočionog sustava, ovjes radi odlično zahvaljujući svojoj sportskoj podešenosti, iako ne omogućava nikakav kompromis. S jedne strane pružit će vam maksimalnu sta-



1



2

(1) Sjedalo je udobno i odlično profilirano

(2) Pod sjedalom se nalazi prtljažni prostor velike zapremine

(3) Komande upravljača su ugodne i intuitivne

(4) Zbog velikih gabarita vozila prednjem kraju bi bolje pristajali dvostruki diskovi promjera 220 mm, a ne jedan



3



4



Na novom modelu doradena je i vjetrobranska zaštita dodatnim profiliranjem vjetrobrana koji usmjerava strujanje zraka preko glave vozača

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni

Promjer x hod: 72 x 60 mm

Obujam: 244 ccm

Odnos kompresije: 11:1

Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: variomatski

Napajanje: rasplinjač

Spojka: s višestrukim diskovima

Okvir: čelične cijevi

Ovjes: sprijeda klasična vilica s cijevima od 36 mm, hoda 90 mm; straža dvostruki amortizeri, hoda 82 mm

Gume: prednja 120/70-13, stražnja 140/60-13

Kočnice: sprijeda disk promjera 220 mm i čeljust sa 2 klipca, straža disk od 220 mm i 1klipic

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.070, širina 810, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.482, težina 163 kg

Deklarirano: snaga - 22 ks (16 kW) pri 8.500 okr./min., max. okr. moment - 2 kgm (20 Nm) pri 6.750 okr./min.

Spremnik goriva: 12 l

+ atraktivan dizajn, oprema, prostor, vozne osobine, vjetrobranska zaštita, potrošnja, instrumenti

- ponekad tvrd stražnji ovjes, modulabilnost kočnice

bilnost i sigurnost, ali će s druge strane izostati udobnost. Ovo će naročito doći do izražaja na cesti koja obiluje neravninama, gdje će vam vozilo poskakivati i bolno vas upozoriti na lošu kvalitetu podloge.

Ipak, u vožnji Madison malo sliči motociklu, čak i više nego klasičnom skuteru. Naime, u nagibe se spušta lako, bez pretjeranih napora, a putanja mu je uvijek precizna i dosljedna. Ima tu svoje prste i raspored težine koji stražnju osovinu opterećuje manje od 60%, a to je rijetkost među skuterima. I upravljač lijepo "sjeda" u ruke, a njegov profil omogućava besprijekoran pogled na instrumente koji noću svijetle u prekrasnom plavo narančastom tonu.

Na novom modelu doradena je i vjetrobranska zaštita. Naime, dodatno profilirani vjetrobran usmjerava strujanje zraka preko glave vozača, i to jednako kod onih višeg i onih nižeg stasa. Tu je još i široki prednji dio koji štiti noge od vremenskim neprilikama, ali i izaziva neobičan osjećaj skučenosti.

Što se tiče gradske vožnje, Madison se i tu snalazi vrlo dobro. Doduše, manevriranjem u mjestu ne mogu se sakriti očiti gabariti, no olakšanje dolazi odmah nakon kretanja. Akceleracija je ujednačena kroz cijeli raspon brzine. Unatoč njegovim velikim dimenzijama, kroz gusti promet provlači se poput jegulje. Zasluga je to njegove agilnosti i velikog zakretnog

kuta volana, koji omogućavaju brze promjene pravca. Isto tako, zahvaljujući kvalitetnom spoju osobina jednog GT skutera i sportskih performansi RS 250 je idealan suputnik i za brzo savladavanje većih udaljenosti, a da pri tom imate i nužnu mjeru udobnosti. Pohvalit ćemo i sjedalo, udobno i odlično profilirano. Suvozač se, također, ima čemu veseliti. Malo uzdignut položaj, s vrlo dobrim pregledom više je nego ugodan, osim, naravno, ako ne naležite na jaču neravninu.

I na kraju, bilo bi zaista nekorektno reći da je razlika u performansama novog pogonskog agregata u usporedbi sa starim vrlo osjetna, jer nije. No, ono što nas se dojmilo puno više od samog odaziva na ručicu gasa odnosi se na rad motora, koji je sada u vožnji vrlo tih i ugađen, ubrzanja su postupna i jednolična, a razina vibracija neprimjetna je u gotovo svim režimima rada. Buka Piaggijevog agregata je nešto manja nego smo to navikli na starom 180 ccm modelu. Potrošnja se tijekom našeg testa kretala od 3,5 do 4 l na 100 km, pri čemu smo kombinirali različite dionice. Zaključno, najvećim plusom ovog skutera smatramo (shvatimo li dizajn kao stvar osobnog ukusa) sinkronizirani ovjes i stabilnost, jer skuter trebate zaista napregnuti da ga zaljuljate, što je čest slučaj s vozilima ovakvih gabarita. Čak i preko neravnina nije izraženo širenje putanje. ■