

Male hi-tech za šeike

Usporedili smo najskuplje i najkvalitetnije sportske skutere u klasi do 50 ccm renomiranih europskih proizvođača. Uobičajenoj "šetnji" gradskim prometnicama dodali smo i njihanje na natjecateljskoj stazi, kako bismo odvojili žito od kukolja. Na kraju se pokazalo da u ovoj sorti pšenice kukolja gotovo i nema

[USPOREDNI TEST]
Skuteri x6
[50 ccm SPORT]



jurilice i odličaše

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Ako konzultirate rječnik Merriam-Webster kako biste pronašli značenje riječi skuter pronaći ćete u slobodnom prijevodu sljedeće besjede: "Maleno vozilo na vlastiti pogon koje posjeduje 2 ili 3 kotača i podsjeća na dječji romobil, a opremljeno je sjedalom, kako vozač ne bi morao jahati na pogonskom agregatu". Mi bismo mogli nastaviti u ciničnom engleskom tonu i dodati da se radi o dvokotačnim vozilima koja su nerijetko uzbudljiva poput noćnog života u staračkom domu, ali se odlikuju pristupačnom cijenom, ekonomskom isplativošću i zavidnom praktičnošću, te su zbog toga omiljena među širokim narodnim masama kao efikasno sredstvo za svakodnevno svladavanje gradskih gužvi.

No, mora li stvarnost biti baš toliko dosadna? Ne nužno. Nova generacija malih sportskih 50-ica pokazuje da i na prvi pogled neuzbudljive stvari mogu postati zanimljivije i privlačnije ako ih začinite zrcem mašte i prstohvatom temperamenta.

Ovdje predstavljena šestorka je živi dokaz gore izrečene tvrdnje. Pogledajte samo agresivni Derbi GP 1, on je po dizajnu i ugrađenim komponentama veći motocikl i od nekih pravih motocikala. Preostala petorka je puno konvencionalnija, no to ne znači da je i manje sportska. Uostalom, Derbi je tek s novim modelom GP1 stvorio sportski skuter dostojan vrha ponude u tom segmentu, dok ostali ovdje zastupljeni proizvođači imaju dugu tradiciju proizvodnje najbržih skutera među 50-icama i najbržih 50-ica među skuterima. U Apriliji tvrde da je prva generacija modela SR 50 predstavljena 1992. godine ujedno i prvi pravi sportski skuter koji se pojavio na tržištu, dok je Gilera Runner još od svojeg predstavljanja 1997. omiljeni model kod svih ljubitelja skutera sa sportskim srcem, a slično vrijedi i za Piaggio NRG koji se odlično prodaje još od 1995. godine. Iako je Peugeotov proizvodni program više orijentiran na smirenije skutere veće zapremine, dvije generacije Speedfighta i njegov nasljednik Jet Force omogućuju francuskom proizvođaču da ga se s punim pravom proglasi jednim od jačih igrača u ovom tržišnom segmentu. Slična priča vrijedi i za Malaguti koji već godinama svojim modelima F 12 i F 15 mami uzdahe tinajdzera.





Aprilia SR 50 R je udoban skuter odličnih performansi za tu klasu vozila. Jedinu pravu zamjerku možemo uputiti preuskom sjedalu



Godina 2005. će u svijetu sportskih skutera najmanje zapremine ostati zapamćena kao godina promjena jer se na tržištu pojavila cijela generacija novih modela. Još su krajem 2004. godine svoje nove adute predstavili Aprilia, Derbi i Piaggio, a pred sam kraj prošle godine predstavljena je i nova Gilera Runner. Službeno se i uz ime Peugeot Jet Force 50 C-Tech stavlja oznaka "novi model", iako se ustvari radi o modelu koji je u ovom obliku predstavljen još 2003. godine, s

time da je za prošlu sezonu predstavljen model opremljen rasplinjačima, budući je filigranska tehnologija modela s ubrizgavanjem imala previše mušica u radu. Ostatak skutera nije trebalo posebno mijenjati jer je Jet Force kada se pojavio bio gotovo toliko inovativan koliko je to danas Derbi GP1.

Za razliku od sportskih motocikala, kod kojih svaka nova generacija predstavlja veliki odmak od prethodne, kod skutera je to ipak manje izraženo. U toj je klasi već odavno do-

I kad su u mirovanju, ovi skuteri zrače pozitivnom agresijom. Iako u načelu dijele iste dizajnerske smjernice, svaki je od njih dovoljno originalan i lako prepoznatljiv





Ljepota je oduvijek imala svoju cijenu, tako da oni koji žele kupovati jeftino ne trebaju razmišljati o ovim skuterima. Best-buy je Aprilia, a Derbi je ipak malo preskup



bro poznat recept za postizanje tržišnog uspjeha i njega ne treba mijenjati. Osim toga, svaka bi se revolucija većih razmjera odrazila na povećanje cijene, a to bi moglo imati porazne učinke na prodaju ovih vozila, koja između ostalog ne smiju od kupca tražiti prevelika financijska izdavanja.

Jedini istinski "revolucionar" je Derbi. Motociklistički dizajn je nešto čime se mogu pohvaliti i konkurenti, ali naprijed smješteni pogonski agregat, aluminijski okvir, slobodna stražnja vilica motociklističkog tipa, završni prijenos lancem, radijalna kočiona klijesta i ispušni sustav smješten ispod skutera



Peugeot se pokazao vrlo brzim i stabilnim u zavojima, no malo mu nedostaje daha prilikom izlaska iz sporijih zavoja



Ove skutere je moguće voziti i "na koljenu"

predstavljaju veliki novitet u toj klasi. Sličnost s motociklističkom braćom dodatno naglašavaju elementi kao što su upside-down vilica, veliki prednji disk, centralno smješten lako uočljiv stražnji amortizer i visoko uzdignuti stražnji kraj s dvostupanj-

skim sjedalom. Po svemu viđenom i ugrađenom, Derbi je već na prvi pogled najsportskiji pripadnik svoje vrste.

Dok Derbi mnoge stavke svog dizajna dijeli sa sportskim motociklom GPR 125, Aprilija SR je svoje uzore pronašla u su-

perbike modelu RSV Mille. Na lijepu Mille nas prije svega podsjećaju dvostruka prednja svjetla, između kojih je smješten centralni usisnik pomoću kojeg se zrak dovodi do hladnjaka rashladne tekućine, te visoko uzdignuti stražnji kraj s rasvjetnim tijelima koja su svoj uzor pronašla u onima koja se nalaze na spomenutoj većoj sestri. Sve u svemu, SR 50 je lijep i moderan skuter kojeg krasi sklad linija i dobro odmjerena agresija.

Ako se za dizajn Aprilije može reći da je umjereno agresivan, to definitivno ne vrijedi za Peugeot Jet Force, koji djeluje agresivno poput bika koji je nakon višemjesečne apstinencije ugledao crvenu krpu. Agresija je najviše izražena na prednjem kraju ukrašenom oštro zašiljenim svjetlima, koja nas podsjećaju na posljednju generaciju Honda VFR 800, a neskrivena želja da skuter što više podsjeća na prave motocikle vidljiva je i u dizajnu maksimalno razvučenih bočnih oklopa, dvogrednom aluminjskom okviru i zadnjem kraju koji se strmo penje ka nebu i završava skladno uklopljenim dvostrukim



Svaki od testiranih skutera će u svoju utrobu rado pohraniti vašu kacigu



APRILIA SR 50 R



DERBI GP1 50



GILERA RUNNER 50 SP

svjetlima i rukohvatom za suvozača izvedenim u obliku malog spojlera.

Za razliku od gore spomenutog trojca, Gilera i Piaggio se puno manje "furaju" na agresivnost, a više na skladne i dobro poznate linije. No, to ne znači da skuteri ne djeluju sportski. Držeći se načela da konja koji pobjeđuje ne treba mijenjati, Gilera i Piaggio su predstavili dizajnersku evoluciju dobro poznatog Runnera, odnosno NRG-a, bez ulaženja u nepotrebne rizike.

Tako je i nova generacija Runnera napravila kvalitetan korak u naprijed u svim elementima, uključujući i područje vanjskog oblikovanja. Za razliku od potpuno novog stražnjeg svjetla, prednje svjetlo u velikoj mjeri podsjeća na ono koje je krasilo i stari model. Bočne linije su modernizirane i zategnute, a optički dojam popravljaju i kotači većeg promjera.

Sve što smo rekli za Gileru vrijedi i za Piaggio NRG, s tim da on svojim oblikom najmanje od svih testiranih skutera podsjeća na motocikl, ponajviše zbog toga jer nema središnji tunel nego ravnu podnicu.



Iako im ne bi škodila koja konjska snaga više, sportski skuteri mogu biti zabavni i na natjecateljskoj stazi

Pogled straga pokazuje da dizajnerima još uvijek ne nedostaje mašte kod oblikovanja skutera, barem kada je riječ o premium modelima koje smo imali na testu



MALAGUTI F15



PEUGEOT JET FORCE 50 C-TECH



PIAGGIO NRG POWER DD



APRILIA SR 50 R



DERBI GP1 50



Novi model Gilere Runner predstavlja kvalitetnu evoluciju dobro poznatog modela koji se na tržištu nalazi još od 1997. godine

Posebno nas veseli povećanje površine prednjeg štita, što je rezultiralo boljom zaštitom vozača od vjetera i atmosferskih nepravilnosti, a pohvalit ćemo i stražnje svjetlo izrađeno u led tehnologiji.

Vanjski oblik Malagutija je dobro poznat svim ljubiteljima skutera i on usprkos svom dugom stažu i dalje odoljeva zubu vremena. Najprepoznatljiviji element su malena prednja svjetla s obrvama, a naš je model

bio dodatno ušminkan grafičkim rješenjima preuzetih sa superbike motocikala koje je koristila tvornička momčad Ducatija na svjetskom Superbike prvenstvu.

I dok se u pogledu dizajna testirani skuteri vidno razlikuju, u pogledu tehnike su slični koliko i različiti. Već smo rekli da je Derbi u tome priča za sebe, a ostali si nalikuju kao jaje jajetu. Iz te se skupine izdvaja Peugeot, koji jedini od Derbi ima okvir aluminij-

ske izvedbe umjesto za tu klasu uobičajenog čeličnog okvira. Osim toga, Peugeot ima i stražnji ovjes riješen preko progresivnog polužlja, ali je zato istovremeno jedini uz Apriliju i Malaguti opremljen klasičnom prednjom teleskopskom vilicom, dok Derbi, Gilera i Piaggio koriste upside-down vilicu. Razlike su uočljive i u dimenzijama kotača, pa se tako Aprilia i Piaggio kreću na kotačima od 13 cola, Derbi ne pristaje na ništa manje od 14 cola, a Gilera ima kompromisno rješenje koje se sastoji od prednjeg kotača veličine 14 cola i stražnjeg kotača veličine 13 cola. Nekad popularnu, a sada već gotovo zaboravljenu dimenziju od 12 cola zadržali su Malaguti i Peugeot, koji verziju opremljenu rasplinjačem oprema kotačima upravo tih dimenzija, dok verzija opremljena elektronskim ubrizgavanjem ima kotače od 13 cola.

U pogledu pogonskog agregata gotovo nema razlika. Svi su dvotaktni, hladeni tekućinom i ostvaruju otprilike jednake performanse. Skrbni Piaggio kroz nekoliko posljednjih godina oko sebe okuplja veliku skupinu proizvođača skutera i motocikala, tako da su danas, između ostalih, u njegovu vlasništvu Gilera, Derbi i Aprilia. Svi oni čine jednu veliku obitelj, a obitelji moraju biti spremne dijeliti, pa tako SR 50, GP1, Runner i NRG dijele u osnovi isti pogonski agregat, koji se od modela do modela razlikuje tek po deklariranom stupnju kompresije. Jedina istinska razlika očituje se u smještaju pogonskog agregata. On je kod Derbija smješten naprijed, kao kod motocikla, dok kod ostalih skutera čini cjelinu sa stražnjom vilicom i predstavlja ovješeni element.

Podatke o maksimalnoj snazi potpuno otvorene verzije deklarira samo Derbi, koji tvrdi da njegov agregat razvija 7,5 KS pri 7.250 okr/min, a budući isti motor pokreće i njegovu braću, vjerujemo da približno iste vrijednosti ostvaruju i agregati ugrađeni u modele SR 50 R, NRG Power DD i Runner 50 SP. Zadnje spomenutu trojku moguće je nabaviti i u verziji opremljenoj elektronskim ubrizgavanjem goriva, no za naše su tržište zbog poznatih problema s kvalitetom goriva puno pogodnije verzije opremljene klasičnim rasplinjačem kakve smo i imali na testu.

Kvaliteta goriva je uzrokovala velike poteškoće i Peugeotovom agregatu s direktnim ubrizgavanjem, koji je donedavno imao rok



PEUGEOT JET FORCE 50 C-TECH



PIAGGIO NRG POWER DD

Nova generacija NRG-a ima bitno povećan prednji štít na kojem se nalaze nova svijetla modernijeg dizajna, a straga se nalaze svjetla izrađena u led tehnologiji



GILERA RUNNER 50 SP



MALAGUTI F15

uporabe sličan onom polutrajne kobasice. Peugeot se stoga odlučio na povratak u budućnost predstavivši novu verziju modela Jet Force, kojem je pridodana oznaka C-Tech. Iza nje se krije uporaba klasičnog rasplinjača umjesto sustava za ubrizgavanje goriva, koji se - kao i kod ostalih proizvođača - odlikuje

manjom potrošnjom, ali i bitno povećanim troškovima održavanja.

Kako bi borba bila fer i kako bismo lakše uvidjeli njihove potencijale, na testu smo imali otvorene verzije skutera, koje možda nisu u skladu sa zakonom, ali su definitivno zabavnije i praktičnije, a u gradskom prome-

tu i mnogo sigurnije od zatvorenih verzija. Uostalom, jednom takvom sportskom skuteru niti ne priliči da ga na otvorenoj cesti pretječe svaki malo jači traktor ili utrenirani vozač bicikla.

Utrke ubrzanja su nam pokazale da su svi skuteri 'tu negdje' i da konačna pobjeda u najvećoj mjeri ovisi o težini vozača i njegovoj vještini da se stisne iza prednjeg oklopa i tako izbjegne zračne struje. Ako izuzmemo Malaguti, svaki od testiranih skutera nakon poduzetog zaleta može dohvatiti 80 km/h, a najbržom se pokazala Aprilija, iako je njezina prednost u odnosu na ostale bila više-manje simbolička. Najbolje kreće s mjesta Derbi, no kasnije mu se znalo dogoditi da ga proguta gomila. Gilera i Piaggio su u tom pogledu bili čisti prosjek, a preposljednje mjesto je u pravilu imao Peugeot, koji je imao očiti problema s variomatom sklonom pregrijavanju, tako da je C-Tech gotovo uvijek kretao kao posljednji. Kada mu se uspio posrećiti dobar start, Peugeot je pokazao da ima snage i bio je među najbržima, ako ne i najbrži. Koliko su oni izjednačeni govori podatak da su na mjerenoj dužini od 1 km svi bili u rasponu od 5 m, a ozbiljnije je zaostajao samo Malaguti. Toliko izjednačeni test ubrzanja i maksimalne brzine još nismo imali.

Spretni agregati i umjerene vanjske dimenzije čine ova vozila više nego sposobnima za svakodnevna guranja gradskim ulicama i živahno kretanje sa semafora. Skuteri

Osim izgledom, Derbi i u samoj vožnji u mnogočemu podsjeća na pravi motocikl





APRILIA SR 50 R



DERBI GP1 50



GILERA RUNNER 50 SP

Glavni nedostatak testiranog Peugeota Jet Force-a očituje se u pregrijavanju variomata, koji ne može kvalitetno podnijeti sva opterećenja kod vožnje natjecateljskom stazom



su dovoljno mali da prođu i kroz najmanju rupu, a istovremeno su taman dovoljno veliki da se na njih smjesti prosječno visoki vozač, što znači da primjena ovih skutera nije ograničena samo na maloljetnike, već ih mogu koristiti i punoljetnici s dužim stažem. Jasno, udobnost je obrnuto proporcionalna s visinom vozača, no ukupno gledano gotovo svatko će naći dovoljno prostora za sebe. Iako se radi o sportskim skuterima, oni su jednako udobni kao i većina običnih skutera iste zapremine i tek će vam središnji tunel umanjiti slobodan prostor za ples stopalima. Upravo je izostanak tog središnjeg tunela prevagnuo da Piaggio NRG proglasimo najudobnijim, iako mu je sasvim blizu i Aprilija, kojoj zamjeramo tek mrvicu preusko sjedalo, a nije daleko ni Peugeot, kojem, istina, ne bi štetio još koji četvorni centime-

tar slobodnog prostora za noge. Gilera po tom pitanju po svemu podsjeća na spomenutu trojku, no njezin je veliki nedostatak previše mekano sjedalo u koje će propasti svatko tko je teži od baletne plesačice, tako da ćete često puta imati osjećaj da sjedite izravno na okviru. Derbi je tu pri samom kraju. Sjedalo je nagnuto previše naprijed, tako da tijelo stalno klizi ka upravljaču; velike bočne oplata dodatnu smanjuju ionako malen prostor za noge, a tu su i blage vibracije koje se javljaju u određenim režimima rada. Ono na što morate računati kod svakog skutera, pa tako i kod Derbija, je kratki hod stražnjeg ovjesa zbog kojeg će vam rebra "pozdraviti" bubrege prilikom svakog želećeg prelaska preko neravnine. Na samom začelju se nalazi Malaguti koji je jednostavno previše skučen u odnosu na ostatak ekipe.



MALAGUTI F15



PEUGEOT JET FORCE 50 C-TECH

Pojavom Derbija GP1, Gilera Runner je izgubila status najsportskijeg skutera zapremine do 50 ccm



Kad se već bavimo stvarima koje su kod ovakvih skutera u drugom planu, posvetit ćemo par redaka i slobodnom prostoru za spremanje sitnica, koji se svodi uglavnom na više ili manje prostran pretinac ispod sjedala. Gilera, Peugeot i Derbi imaju dovoljno prostora za smještaj integralne kacige, a Piaggio osim toga iza prednjeg štita ima i malu kukicu koja će se pokazati praktičnom svaki puta kad vas mama ili supruga pošalje na tržnicu po malo "grincajga" za juhu i kilu krumpira. Aprilija malo škrtari s prostorom, no i u nju ćete uspjeti nagurati kacigu, pod uvjetom da nemate veliku glavu.

Mogli bismo do beskraja raspravljati o tome kako Derbi ima nepraktičan bočni oslonac, kako Gilera ima preglednije retrovizore od Aprilije, ili kako Piaggio nema rukohvat

za suvozača, a Peugeot ga, eto, ima, no vjerujemo da ste kroz dosadašnje pojedinačne testove ovih skutera apsolvirali da je svaki od njih sasvim dovoljno udoban i više nego praktičan da vam vjerno služi za svakodnevni prijevoz do škole, fakulteta ili posla. Imajući to u vidu i želeći vam ponuditi nešto novo, odlučili smo ove male junake velikog srca iskušati i tamo gdje mogu pokazati je li njihov sportski izgled samo šminka bez pokrivača, ili u njima ipak prebiva i ponešto olimpijskog duha. Za testni poligon smo ponovo iskoristili karting stazu "Rauš" u Novom Marofu, koja nam je omogućila da u ekstremnim uvjetima dovedemo ove "sportaše"

do krajnjih granica njihovih mogućnosti i tako im razgolitimo sve prednosti i mane. Prosječnom se motociklistu ideja o ganjanju stazom na leđima vozila koja razvijaju samo jednoznamenasti broj konjskih snaga neće učiniti previše privlačnom, no mi smo se ugodno zabavili. Izazovna staza, mala težina vozila, kvalitetna ciklistika i testna ekipa uvijek željna dokazivanja na stazi nadoknadili su evidentni nedostatak konjskih snaga i gotovo potpuni izostanak lučenja adrenalina. Dodatni izazov je predstavljala činjenica da se, kao i kod svih dvokotača male snage, treba maksimalno angažirati kako bi se kroz zavoje prolazilo idealnom putanjom i što je

Piaggio NRG nije bio najbrži na stazi, ali nije ni puno zaostajao za najboljim Derbijem. Preko neravnina se ponekad strese, a jedini od ovih 6 skutera ima ravnu podnicu



PIAGGIO NRG POWER DD





Skuteri sa tunelom su u pravilu na stazi bolji od onih s ravnim podnicama, no ovi drugi imaju prednost u gradu

moguće većom brzinom, budući se na izlasku iz zavoja ne možete nadati snažnom potiskom u leđa. Poslije nekoliko krugova upoznavanja postalo je normalno da u zavojima struže centralni oslonac ili donji dio oklopa, a nakon što smo se malo razgibali i ugrijali, počeli smo i "strugati" koljenom i trošiti kli-

zače na našim kombinezonima. Za ovo potonje je poželjno da imate malo duže ekstremitete i gipkost rumunjske gimnastičarke, jer je maksimalni nagib skutera u zavoju ipak ograničen profilom guma i nisko smještenim centralnim osloncima koji prije ili poslije počnu "razgovarati" s asfaltom. Dakle, sve je

odrađivao i ravne "šnite", tako da ga definitivno možemo proglasiti kraljem natjecateljske staze. Kočnice su vrlo dobre, no to vrijedi i za ostale skutere na ovom testu, a jedinu zamjerku možemo uputiti obliku donjeg dijela oklopa, koji je u zavojima vrlo često strugao po asfaltu.

U zavojima nas je oduševio i Peugeot Jet Force, koji je u nagibima vrlo brz i stabilan, gotovo kao Derbi, no na izlasku iz zavoja mu nedostaje malo snage, tako da je ponekad gubio korak za konkurencijom, posebno na dužim ravnicama koje dolaze iza oštirih i sporijskih zavoja. Središnji oslonac mu u maksimalnim nagibima struže po podu i tako ponekad remeti zavidnu stabilnost skutera.



INSTRUMENTI

● Osim vanjskog dizajna, sportskim duhom odišu i satovi. Uz to što su oku ugodni, oni su i dosta informativni. Iako će neki reći da obrtomjer na skuterima nema smisla, nama je to bio zgodan, iako ne i pretjerano koristan detalj. Obrtomjerom se mogu pohvaliti Gilera i Piaggio, a isti je, začudo, izostao na najsportskijem Derbiju, koji ima analogni i digitalni pokazivač trenutne brzine. Kao i mnoge druge stvari, Piaggio NRG i Gilera Runner imaju i iste satove, koji se razlikuju tek po boji pozadin-



APRILIA SR 50 R



DERBI GP1 50



GILERA RUNNER 50 SP

Iako kroz zavoje prolazi sporije od Derbija i Peugeota, Aprilija i na natjecateljskoj stazi predstavlja konkurentni paket

Aprilija nas je u početku ostavila hladnima, no nakon što je izvojevala nekoliko pobjeda u izravnim dvobojima sa svojim konkurentima, počeli smo više cijeniti njene kvalitete. U zavojima možda nije brza kao Derbi ili Peugeot, ali je zato dobra usklađenost motora i prijenosa čine vrlo agilnom na izlasku iz zavoja. Sve u svemu, na stazi je vidljivo bolji bio samo Derbi, s ostalim skuterima je Aprilia bila barem ravnopravna, ako ne i bolja.

Sve što smo rekli za Apriliju, vrijedi i za Gileru. Ni u čemu najbolji i u svemu dovoljno dobar Runner je sa svojom čvrstim okvirom, dobrom ciklistikom i malom težinom vrlo zahvalan odabir za

sve one koji razmišljaju o tome da svoj skuter barem jednom iskušaju i na natjecateljskoj stazi.

Za Piaggio NRG se ne može reći da je brat blizanac Gilere Runner, ali definitivno imaju mnogo toga zajedničkog. Uz pogonski agregat i upravljačku ploču dijele i isti međuosovinski razmak, istu težinu, iste kočnice i prednju vilicu. NRG ima za jedan col manji promjer prednjeg kotača, što bi trebalo značiti da se nešto lakše obara u zavoj, no to se kod ovako laganih vozila i ne može previše osjetiti. Ravna podnica koja je za Piaggio NRG prednost u gradskoj vožnji, postaje njegov glavni nedostatak u vožnji natjecateljskom stazom, budući ćete zbog toga teže na-

skog osvjetljenja. Sestrinska Aprilija ima potpuno drugačije oblikovane instrumente koji se sastoje od velikog brzinomjera i digitalnog ekrana na kojem očitavate količinu goriva u spremniku i ostale informacije. Peugeotovi instrumenti u verziji opremljenoj rasplinjačem ne uključuju obrtomjer, ali svejedno djeluju uredno i pregledno i postavljeni su jako zakoso prema vozaču, gotovo okomito. Malagutijevi instrumenti su tipični predstavnici talijanskog dizajna i kao takvi djeluju sportski i agresivno.



MALAGUTI F15

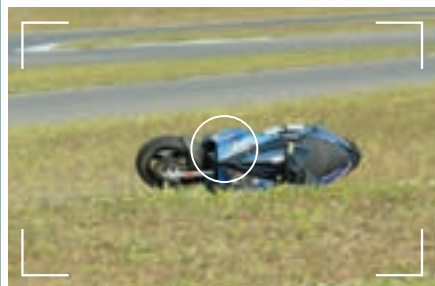
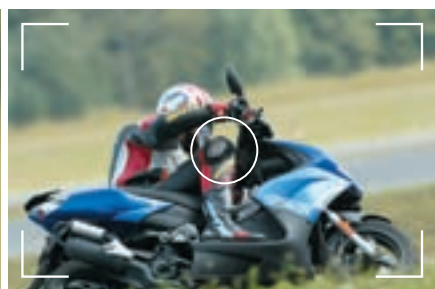


PEUGEOT JET FORCE 50 C-TECH



PIAGGIO NRG POWER DD

Peugeot je uz Derbi najčvršći u zavoju, no probleme zadaje središnji oslonac koji rano počinje strugati po asfaltu



ći mjesto na koje ćete osloniti stopalo kada maksimalno izbacite svoje tijelo u zavoju.

I koji sad skuter na kraju odabrati? Budući smo većinu vremena proveli na natjecateljskoj stazi, najboljim se pokazao Derbi. No, vi ćete rijetko ili nikad krstariti baš takvom stazom. Svi ovdje testirani skuteri su odlični i toliko slični, da nećete pogriješiti ako kupite bilo kojeg od njih, tako da je najbolje da samo oslušnete svoje srce i provjerite podu-

daraju li se vaše financijske mogućnosti s vašim željama. Jedino Malaguti osjetno zaostaje zbog starije konstrukcije i skromnih gabarita. Budući nas povijest uči da većina čitatelja neće biti zadovoljna ovakvim odgovorom, pokušat ćemo još malo elaborirati naša razmišljanja, ne bi li barem malo pomogli onim najneodlučnijima među vama.

Derbi je istinski sportski skuter, koji kao da je konstruiran tako da bude prvi na stazi,

ma, a ovo je ipak skuter koji po svemu najviše podsjeća na motocikl.

Ako bismo ignorirali ritam svog srca i problemu pristupili zdravom logikom, vjerojatno bismo si priuštili Apriliju SR 50 R, koja je 4.800 kuna jeftinija od Derbija, a ipak je puno uglađenija i udobnija. Osim što je cijenom od 15.200 kuna uvjerljivo najjeftinija u klasi, ima i vrlo dobre kočnice, performanse su joj odlične za tu kategoriju vozila, vibracije se gotovo i ne osjete, a tu je i vanjski oblik izrađen u najboljoj maniri talijanskih majstora oblikovanja. Gotovo da i nema mane i definitivno je best-buy.

Gilera Runner je dugo vremena smatrana najsportskijim skuterom na tržištu. Pojavom Derbija GP1 Gilera je izgubila tu titulu, a nije je uspjela vratiti ni nakon nedavnog predstavljanja nove generacije svog jurišnika. Da je nešto jeftinija od deklariranih 18.550 kuna i da ima udobnije sjedalo, mogli bismo jednako kao i za Apriliju ustvrditi da gotovo i nema mane, no ovako možemo samo reći da nije loše, ali moglo bi i bolje. Ni u čemu najbolja, ali u svemu u samom vrhu, Gilera predstavlja pametan odabir za sve one koji znaju što kupuju.

Nova generacija Piaggio NRG-a je dostojna svijetle tradicije ovog modela. Budući imaju mnogo toga zajedničkog, sve ono što smo rekli za Gileru Runner vrijedi i za Piaggio NRG. Istina, NRG je vizualno manje atraktivan od Runnera, ali je zato cijenom od 17.660 kuna nešto jeftiniji, a zbog bolje izvedenog sjedala i ravne podnice je nešto udobniji i praktičniji.

Peugeot Jet Force 50 C-Tech ima sjajne potencijale koji nisu do kraja iskorišteni. Dizajn sjajan, cijena umjerena, stabilnost u zavojima odlična, udobnost primjerena. Pozitivan dojam malo kvari nedovoljna elastičnost i variomat sklon pregrijavanju. Ipak, Peugeot



Derbi je svojom pojavom izazvao pravu revoluciju. Naprijed smješten pogonski agregat, slobodna stražnja vilica motociklističkog tipa, završni prijenos lancem i radijalna kočiona kliješta zaslužni su da Derbi od svih skutera najviše podsjeća na motocikl



Mali gabariti uzrokuju teško premještanje u zavoju

predstavlja dobar odabir za sve one koje žele osebujan skuter koji ne izlazi iz pogona (pre)velike Piaggio grupacije. Osim toga, Peugeot je najčvršći pri prelasku preko neravnina i time ostavlja dojam najkvalitetnijega.

Već je nakon prvog zavoja postalo jasno da je dugi staž na tržištu bez većih promjena uzeo svoj danak i da kod ekstremne primjene Malaguti F 15 nema puno zajedničkog s ostalom petorkom. Najveća se zamjerka odnosi na njegove male gabarite u koje su se teško uklapale uglavnom razvučene siluete naših test vozača. Zbog toga je bilo praktički nemoguće namještati tijelo prilikom brze vožnje zavojevima, a upravo je to jedan od glavnih preduvjeta sportske vožnje natecateljskom stazom. Oni koji su još u fazi rasta

ili su u odnosu na nas uskraćeni za pokoji centimetar (visine), možda neće imati takvih problema, no mišljenja smo da bi Malaguti-ju dobro došao jedan tretman temeljite obnove koji bi uključivao i ubrizgavanje hormona rasta.

Dakle, nema se što puno razmišljati. Izaberite bilo koji od ovih skutera, pripremite gotovinu ili si barem nađite nesretnog jamca za kredit i pohitajte do najbližeg prodavatelja. Skutere je danas moguće nabaviti na svakom uglu, a servisna mreža je dobro razvijena, tako da nabavka i kasnije servisiranje ne predstavljaju nikakav problem. I ne zaboravite, ako vam se pruži prilika, svakako "propušite" svog ljubimca natjecateljskom stazom, biti će to na obostrano zadovoljstvo. ■

Iako se neki od testiranih skutera prodaju i u verzijama s elektronskim ubrizgavanjem goriva, u Hrvatskoj uporaba rasplinjača predstavlja pametnije rješenje



- 1. DERBI GP1 50**
 + dizajn, ovjes, stabilnost u zavojevima, ugrađena oprema
 - cijena, udobnost, nepraktičan bočni oslonac, završna obrada
- 2. GILERA RUNNER 50 SP**
 + čvrst okvir, položaj vozača, težina
 - skućena podnica, neudobno sjedalo, cijena
- 3. PEUGEOT JET FORCE 50 C-TECH**
 + dizajn, stabilnost u zavojevima, okretnost
 - variomatski prijenos, skućena podnica, međuubrzanja
APRILIA SR 50 R
 + dizajn, ugrađenost, cijena
 - preusko sjedalo, težina
- 5. PIAGGIO NRG POWER DD**
 + ravna podnica, čvrst okvir, težina
 - tvrde kočnice, atraktivnost u odnosu na konkurenciju
- 6. MALAGUTI F15**
 + dizajn, preciznost upravljanja, stabilnost
 - skućenost, performanse, potrošnja



**APRILIA
SR 50 R**



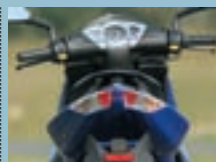
**DERBI
GP1 50**



**GILERA
RUNNER 50 SP**



**MALAGUTI
F15**



**PEUGEOT C-TECH
JET FORCE 50**

MOTOR	tip agregata	2T, jednocilindrični	2T, jednocilindrični	2T, jednocilindrični	2T, jednocilindrični	2T, jednocilindrični
	promjer x hod (mm)	40 x 39,3	40 x 39,3	40 x 39,3	40 x 39,2	39,94 x 39,8
	zapremina	49 ccm	49 ccm	49 ccm	49 ccm	49 ccm
	kompresija	12,1:1	10,5:1	-	12:1	-
	hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	rasplinjač Del'Orto	rasplinjač Del'orto	rasplinjačem	rasplinjačem	rasplinjačem	
	17,5 mm	17,5mm				
spojka	automatska, centrifugalna	automatska, centrifugalna	automatska, centrifugalna	automatska, centrifugalna	automatska, centrifugalna	
	variomatski	variomatski, završni prijenos lancem	variomatski	variomatski	variomatski	
CIKLISTIKA	okvir	cjevasti čelični	aluminijški	čelični	čelični	dvostruke alu. grede
	prednji ovjes	klasična teleskopska vilica	upside-down vilica promjera 35 mm	upside-down teleskopska vilica promjera 30 mm	klasična vilica promjera 32 mm	klasična teleskopska vilica promjera 32 mm
	hod prednjeg ovjesa	90 mm	90 mm	75 mm		85 mm
	stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom, motor kao ovješeni element	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom, motor kao ovješeni element	oscilirajuća vilica s monoamortizerom, motor kao ovješeni element	oscilirajuća vilica s progresivnim polužjem i monoamortizerom, motor kao ovješeni element
	hod stražnjeg ovjesa	70 mm	-	-	-	60 mm
prednji kočioni sustav	disk promjera 190 mm i čeljust s dva klipića promjera 32 mm	disk promjera 245 mm i radijalna čeljust	disk promjera 220 mm i plivajuća čeljust s dva klipića promjera 25 mm	disk promjera 200 mm	disk promjera 226 mm i čeljust s dva klipića	
	stražnji kočioni sustav	disk promjera 190 mm i čeljust s dva klipića promjera 30 mm	disk promjera 180 mm	disk promjera 175 mm i čeljust s jednim klipićem promjera 32 mm	disk promjera 190 mm	disk promjera 190 mm
DIMENZIJE	guma prednja	130/60 x 13	120/70-14	120/70-14	120/70-12	120/70-12
	guma stražnja	130/60 x 13	140/60-14	140/60-13	130/70-12	130/70-12
	međuosovinski razmak	1.290 mm	1.138 mm	1.270 mm	1.268 mm	
	duljina	1.860 mm	1.874 mm	1.840 mm	1.780 mm	1.914 mm
	širina	705 mm	706 mm	750 mm	695 mm	740 mm
	visina sjedala	820 mm	803	810 mm	820 mm	
	spremnik goriva	7 litara	8 litara	7 litara	7 litara	8 litara
	spremnik ulja	1,2 litara	1,5 litara	-	-	-
težina (suha)	108 kg	107 kg	99 kg	96 kg	106 kg	
CIJENA	15.200	19.990	18.550	17.857	17.999	





**PIAGGIO
NRG POWER DD**

2T, jednocilindrični

40 x 39,3

49 ccm

-

tekućinom
rasplinjačem

automatska, centrifugalna
variomatski

čelični

upside-down teleskopska
vilica promjera 30 mm

oscilirajuća vilica s
monoamortizerom,
motor kao ovješeni
element

disk promjera 220 mm
i plivajuća čeljust

disk promjera 175 mm

120/70-13

140/60-13

1.270 mm

1.790 mm

850 mm

795 mm

6,5 litara

-

99 kg

17.660



Tko zadnji taj plaća
benzin za sve, kaže
šejk

Ako izuzmemo Malaguti, maksimalna brzina je gotovo identična na svim skuterima i u najvećoj mjeri ovisi o težini vozača i njegovoj sposobnosti da se sakrije od vjetra. Tako izjednačeni test još nismo imali, a to i ne čudi jer 4 od 6 skutera imaju isti pogonski agregat

