

Tajvanski specijalitet francuske arome

Iako izgled posuđuje od Europe, a ime od Japana, ovaj proizvod s Tajvana ima dovoljno osobnosti i vlastitih kvaliteta kojima će privlačiti kupce



PIŠE: **MARKO GUZINA**

G-MAX je jedan od prvih skutera s Tajvana ili iz Kine čiji izgled ostavlja dojam promišljenosti. U pogledu dizajna radi se o agresivnom i masivnom skuteru doradenog izgleda. Makar prilično podsjeća na izvjesni europski model, još uvijek ima dovoljno osobnosti da mu to previše ne zamjerimo. Plastični elementi svjetlo sive boje neskriveno imitiraju aluminij, pa tako na trenutke može djelovati kao da G-MAX ima aluminijski okvir. Dinamičnom izgledu svakako pridonose i umetci od iste takve plastike uklopljeni u crnu plastiku retrovizora. Prednjim krajem ovog skutera dominiraju vrlo velika kosa svijetla sa dodatno zavnutim gornjim vrhovima. Iza dvije agresivno oblikovane leće nalazi se cjeloviti sklop reflektora sa centralno smještenom žaruljom, a količina svjetla koju ovaj sklop odašilje za-

vidna je za klasu kojoj ovaj skuter pripada. Prednji pokazivači smjera izgledaju kao da imaju prozirnu leću sa žutom žaruljicom, ali u pitanju je mala varka, jer se unutar prozirne leće nalazi druga, u boji. To je još jedan u nizu dizajnerskih trikova zbog kojih ćemo Tajvancima uputiti pohvalu za domišljatost.

Završna obrada je na G-MAX-u doista dobra i može se reći da su tvorcii dvokolica s Tajvana napravili značajan korak prema kvaliteti koju u Europi poznajemo već godina-

ma. Nožni oslonci za suvozača su jedini detalj koji još podsjeća na sve one bezlične modele upitne kvalitete, kakve smo imali prilike vidati ranije. Funkcijom posve udovoljavaju svojoj namjeni i suvozaču osiguravaju udoban i siguran oslonac, ali izgledom i kvalitetom ne zaslužuju pohvale. Treba napomenuti da je naš testni skuter imao i izvjesne probleme sa punjenjem akumulatora. To se manifestiralo tako što ga nismo uspjeli upaliti pomoću elektropokretača, već smo morali koristiti kick-starter. Srećom, ovaj agregat zapremine 48 kubičnih centimetara lako se pali na taj način. Vrijednosti provrta i hoda su 40 X 39,2 mm, a omjer kompresije 6.8:1, a iza tih parametara se skriva snaga od 2,3 kW odnosno 3,13 ks pri 6.250 o/min. Kako zakon i nalaže, skuter koji smo testirali imao je odgovarajuće blokade, te nije mogao "pojuriti" preko 45 km/h. Iz tog razloga nismo mogli testirati koje su sposobnosti otvo-



G-Max sa svake strane izgleda masivno i uvjerljivo



Instrumenti pružaju sve potrebne informacije



CIJENA
14.499 kn

Iako ne posve originalan prednji kraj je privlačan i zanimljiv



renog, a time i nelegalnog modela, ali do te brzine je naš G-MAX stizao s lakoćom. Brzinomjer nas je sve vrijeme pokušavao uvjeriti da je brzina kojom se krećemo zapravo 55 km/h, ali mjerenjem smo utvrdili da ona doista nije prelazila 45 km/h. Iako je zakonodavac to tako zamislio, krstareći gradom brzinom od propisanih 45 km/h nismo se baš osjećali sigurno. Nesigurnost ne možemo pripisati kočnicama, jer disk sprijeda i bubanj kočnica straga zaustavljaju ovaj 105 kilograma težak skuter bez ikakvog oklijevanja. Osjećaj neugode nastajao je upravo zbog brzine na koju smo bili ograničeni, pa su stalni nastaji nervoznih vozača automobila i drugih brzih vozila iziskivali hladnu glavu i veliku pažnju u vožnji. Situacija se drastično mijenjala ulaskom u gužvu, gdje bi svi oni nervozni sudionicu u prometu postajali još nervozniji, dok smo se mi s lakoćom vozili između njih, prvi kretali sa semafora i stizali na

cilj u dogovoreno vrijeme. Kao i svi skuteri klase do 50 kubičnih centimetara, G-MAX nas nanovo oduševljava okretnošću i praktičnošću u situacijama kada ostala vozila idu polako ili se uopće ne kreću. Visina sjedala od 820 mm možda djeluje kao nedostižna nižim vozačima, ali vrlo dobar profil i presvlaka sjedala pružaju odlične mogućnosti. Oblikom se sjedalo sužava prema prednjem kraju, a blago i prema gore, pa je tako posve lako spustiti obje noge na podlogu, a kada ih dignete, jednako je lako udobno se smjestiti. Zbog položaja spremnika goriva i komponenti ovjesa ne postoji klasična podnica, već su tu po dva oslonca za noge sa svake strane. Svojom širinom i duljinom omogućuju smještaj većih brojeva obuće, a opet su suženi na ključnom mjestu, tako da pored njih lako dosežemo podlogu. Iz pomalo nespreno, šiljasto oblikovanog prednjeg kraja oslonaca za noge vidimo da je i G-MAX još jed-

na žrtva mode, pa treba pripaziti s finijim cipelama, kako se ne bi oštetile. To je ujedno i jedina primjedba na položaj vozača, jer je upravljač postavljen upravo optimalno, pa neće smetati koljenima vozača do približno 185 cm visine. Široka i atraktivna prednja maska pruža zaštitu od vremenskih neprilika za donji dio tijela, dok je zaštita iznad visine upravljača gotovo nepostojeća. Zaštita od vjetera nije niti potrebna ako uzmemo u obzir brzine kojima se ovaj i svi ostali skuteri zapremine 50 cm smiju kretati. Vožnja nije pružila nikakva iznenađenja, jer ako je neko vozilo iznimno okretno, treba znati da se za to plaća danak u stabilnosti. Prilikom spore vožnje G-MAX je okretan i bez napora mijenja smjer, ali kada se vozimo brže, upravljač treba držati čvrsto, jer prednji ovjes u zavoju nervozno reagira na neravnine. Ova pojava ne znači nemogućnost upravljanja, već samo blagu neugodu, a uvelike ju poništava vrlo

Dodatci od sive plastike
uvjerljivo "glume"
aluminijски okvir



krut okvir koji ulijeva sigurnost. Okvir nije pokazao znakove uvijanja ni pri naglim kočenjima, niti kod nailaska na neravnine, dok je ovjes na trenutke djelovao tvrdo. Možda smo previše očekivali od složenog stražnjeg ovjesa s progresivnim polužjem, na koji su u PGO-u vrlo ponosni. Zapravo se radi o sada već klasičnom ovjesu kakav se upotrebljava - u ovom ili onom obliku - na gotovo svim motociklima gdje amortizer sa spiralnom oprugom djeluje na stražnju vilicu preko sustava poluga. Mi nismo uvidjeli prednosti ovakve konstrukcije na G-MAX-u, ali ako ništa drugo, barem skriveni amortizer doprinosi čistoći linija. Činjenica da PGO ima približno 10 kg više od konkurencije ne osjeti se pretjerano, ali rado bismo na njemu vidjeli tehnologiju koja ide ukorak s modernim izgledom.

Spomenut ćemo i rad kontaktne bravice koja funkcionira dobro, ali je pomalo je neintuitivna i zahtijeva privikavanje. Okretanjem ključa u bravici možemo dati kontakt, zaključati upravljač, otvoriti poklopac spremnika za gorivo ili otključati sjedalo, čime postaje dostupan osvijetljeni prostor is-

Uz sportski izgled bolje bi stajao i sportski ispuh



Vozna svojstva su
tipična za ovu
klasu



1) Nakon navikavanja bravica postaje praktična
2) Kada im znamo porijeklo, prekidači djeluju doista dobro
3) Veliki kromirani poklopac dobro bi pristajao i na custom



I viši vozači udobno će se smjestiti



▲ Maleni disk lako zaustavlja 105 kg skutera

▼ Nejaki agregat lako je pokrenuti nožnom polugom



Široko postavljene retrovizori daju dobru preglednost

pod njega. A upravo je prostor ispod sjedala možda najveće iznenađenje, jer iako je očekivanih dimenzija, izgleda doradeno i bez ikakvih nedorečenosti. Prostor u kojem je smješten akumulator je poklopljen i služi kao policica za dokumente, a svjetlo smješteno s desne strane doista doprinosi upotrebljivosti.

Instrumenti su pregledni i moderni, a zanimljiv je digitalni sat s plavim osvjetljenjem. Vozaču informacije pruža pregledni, ako već ne i točni brzinomjer, te brojač okretaja malo veći od ručnog sata i pokazivač količine goriva. Razbacane na četiri kraja instrument ploče nalaze se

kontrolne žaruljice za dugo svjetlo, pokazivače pravca, kao i žaruljica koja govori da li je skuter ugašen pomoću prekidača kraj desne ručke. Ručice upravljača djeluju plastično, ali se, začudo, ne klišu, dok su ručice kočnica dobro postavljene. Retrovizori su živahnog izgleda i postavljene su široko, tako da pružaju odličan pogled prema natrag, iako zbog toga malo otežavaju vožnju kroz gužvu, za koju je ova klasa prometala i namijenjena. Podešavanje retrovizora, česta mana kod jeftinijih modela, ovdje je izvedeno uzorno, a veseli i činjenica da ogledala nisu sklona vibracijama u vožnji. Ostali prekidači na uprav-

ljaču su funkcionalni, a ako znamo odakle dolaze, možemo reći i da su dobri.

G-MAX se proizvodi u verzijama od 50, 125, 150 i 250 kubičnih centimetara, dok je cijena testnog modela 14.499 kn. U usporedbi s konkurencijom koja je dobro poznata na tržištu, te su cijene možda malo pretjerane, pogotovo uzmemo li u obzir da ovaj skuter pokreće običan zrakom hlađeni agregat. Iako smo testirali samo model od 50 ccm, vjerujemo da ovaj skuter ima budućnost u svim segmentima, jer kvalitetom i voznim osobinama posve zadovoljava, a jedino bismo voljeli vidjeti nešto nižu cijenu jer je sada na gornjoj granici za jedan Tajvanski skuter. ■

Stražnji amortizer sakriven je u srcu okvira pa stražnji kraj djeluje čistije

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,2 mm
Obujam: 49 ccm
Odnos kompresije: 6,8:1
Hlađenje: prisilno, zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska
Mjenjač: CVT
Okvir: od čeličnih cijevi
Ovjes: teleskopska vilica sa pratećom osovinom sprijeda, ovješeni agregat sa progresivnim polužjem
Gume: prednja 120/70-12, str. 130/70-12
Kočnice: naprijed disk i kočiona čeljust sa 2 klipića, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.855, širina 730, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.365, težina 105 kg,
Deklarirano: snaga - 3,2 ks (2,3 kW) - 6.250 okr/min, max. okr. moment - 3,5 Nm pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva: 7,5 l
Max. brzina: 45 km/h

➕ atraktivan izgled, završna kvaliteta, dobro profilirano sjedalo

➖ slabišni agregat, cijena