

Što dobijete kada talijanski dizajn, znanje i iskustvo pomiješate s jeftinom kineskom radnom snagom? Piaggio Fly 100, privlačan i jeftin skuter koji se može pohvaliti solidnom ponudom prostora i ekonomičnim četvrotaktnim agregatom, ali i neusklađenim ovjesom i mušičavim kočnicama koje ipak ne mogu pokvariti dojam da Fly nudi dobar omjer dobiveno-uloženo

CIJENA
13.082 kn

Kinez "a la Bolognese"

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

Prosječan stanovnik Apeninskog poluotoka i tipičan žitelj najmnogoljudnije zemlje ne žive samo na dva različita kraja zemaljske kugle, već i u dva sasvim različita svijeta. Slijedeći uvriježene stereotipe reći ćemo da nam je sasvim običnog Talijana najlakše vizualizirati kako se, dok probavlja netom unesenu «pastu», skuterom probija kroz gradsku vrevu s cigaretom obješenom na donjoj usni i prstom repetiranim na prekidaču za sirenu, dok istovremeno njegova kineskog pandana vidimo kako smireno juri na rižino

polje, a mir i tišinu golemog prostranstva što ga okružuje remeti samo klopotaanje blatobrana na njegovom crnom biciklu.

Osim činjenice da imaju dvije ruke i dvije noge, junaci naše priče do prije samo nekoliko godina ili možda samo nekoliko mjeseci nisu imali gotovo ništa zajedničko. No, vjetrovi globalizacije uspjeli su im ispreplesti sudbine, tako da su sada i jedan i drugi, svako na svom kraju globusa, maleni i vrijedni kotačići u misiji proizvodnje Piaggio skutera. Posljedica je to odluke čelnika poznate talijanske marke da manji dio svoje proizvodnje presele na Daleki

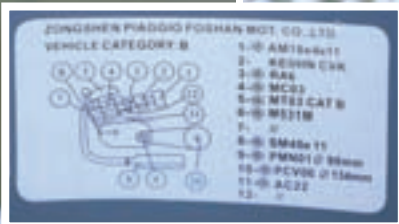
Istok i tako kupcima ponude privlačne skutere provjerene tehnologije koji su osjetno jeftiniji od europske konkurencije, a istovremeno su svojim voznim osobinama i kvalitetom izrade miljama daleko od kineskih proizvođača.

Iako je takva odluka izazvala dosta kontraverza, ona je logičan odgovor na najezdu blago rečeno sumnjivih kineskih dvokolica koje su svojim bezobrazno niskim cijenama u proteklih nekoliko godina velikim igračima otimali nezahtjevne kupce koji se povode samo za finacijskim aspektom, dok su im vozne osobine ili dizajn sasvim u drugom planu. Jasno

je da zbog korištene talijanske tehnologije, zahtijevane kvalitete izrade, ali i imidža kojeg sa sobom nosi ime Piaggio skuteri proizašli iz takve međunarodne suradnje ne mogu biti jeftini poput autohtonih kineskih proizvoda, no svedjedno bi trebali predstavljati zanimljivi kompromis koji potencijalnim kupcima omogućuje povoljnu kupnju ljubimca na dva kotača lišenu svih onih strahova koji se obično vežu uz kupnju proizvoda iz tog dijela svijeta.

Pristupačna elegancija

Prvi plodovi takve strategije su modeli Zip 100, kojeg smo imali na



▲ Kao i kod većine Piaggio skutera, elegantni izgled je važniji od prolazne atrakcije

► Stražnji je kraj sa razvučenim svjetlom i lijepo ukomponiranim držačima za ruke suvozača vjerojatno najljepši dio ovog skutera

▼ Ploča s instrumentima je smirenog dizajna i pruža sve potrebne informacije



usporednom testu prije nekoliko brojeva i ovdje predstavljeni Fly 100, koji se može pohvaliti boljom ponudom prostora i naglašenijom elegancijom, ali i nešto višom cijenom, koja je još uvijek debelo unutar granica onog što nazivamo povoljnim. Sam je skuter već od ranije dobro poznat i nudi se i u verzijama od 50, 125 i 150 ccm, no one se proizvode na europskom tlu, što u prijevodu znači da se svojom konačnom cijenom ne mogu ni izbliza nadmetati s modelom Fly 100.

Iako je na papiru više nego evidentna, ta razlika u cijeni u stvarnosti nije vidljiva na prvi pogled,

jer za uloženih 13 tisuća kuna dobijete skuter koji je dizajnerski istovjetan svojoj čistokrvnoj europskoj braći. Na nasmiješeni prednji kraj s neoklasičnim prednjim svjetlom i velikim pokazivačima smjera koji su nježno uklopljeni u prednji štitič lijepo se nadovezuju pomalo izdužene bočne linije, a sve skupa na najbolji mogući način završava zaobljenim stražnjim krajem, kojim dominiraju masivni rukohvati za suvozača i razvučeno stražnje svjetlo, koje će mnogi proglasiti najljepšim detaljem na cijelom skuteru. Ukratko, Fly 100 se može pohvaliti time da je vjerojatno najelegant-

niji proizvod koji ikad sišao s kineskih proizvodnih traka, iako, istini za volju, baš i nije imao neku konkurenciju.

No, budućim je kupcima uz dizajn jednako važno i da je svojom kvalitetom dostajan značke koju nosi na prednjem štitiču. Iako bi dvije-tri masne mrlje u okorjelom skeptiku mogle pobuditi sumnju, ukupno gledajući mi za vrijeme testa nismo imali spomena vrijednih primjedbi na kvalitetu izrade. Prešli bismo stoga izravno na tehnički dio priče, koju ćemo započeti sa četverotaktnim pogonskim agregatom snažnim 6,3 KS i sposobnim pružiti primjerene per-

formanse usporedive s dvotaktnim 50-icama, barem što se tiče maksimalne brzine od 80 km/h. Prilikom kretanja s mjesta nema za skutere uobičajenog čekanja da se podignu okretaji i da se zavrti variomat, tako da se Fly «ritne» prema naprijed na svaki, pa i najmanji dodir gasa. Početna ubrzanja su pritom sasvim očekivana i taman toliko živahna da se ne morate bojati da će vas prilikom kretanja sa semafora već nakon dvadesetak metara progutati gomila na četiri kotača.

Sve u svemu, uz ekonomičnost i kultiviran rad četverotaktni agregat zapremine 92 ccm nudi i primjerene



Udobnost je uzorna. Mekani ovjes dobro upija neravnine, a ponuda slobodnog prostora zadovoljit će i više vozače



▲ Četverotaktni agregat odlikuje se kultiviranošću i ekonomičnošću. Variomat odmah "lovi", tako da Fly kreće s mjesta i prilikom najmanjeg dodira ručice gasa

◀ Kočnice bi mogle biti i bolje, a to posebno vrijedi za prednji disk koji je u određenim uvjetima suviše sklon blokiranju



- iako ne i impresivne - performanse, koje su dovoljne za sigurnu vožnju prenatrpanim gradskim ulicama. Sigurnosti bi svakako pridonio i čvršći prednji kraj koji, ovakav kakav jest, ponekad narušava ukupnu stabilnost. Iako to prosječni konzument ovakvog vozila vjerojatno neće ni primijetiti, ovjes u cjelini nije baš najbolje usklađen i čini nam se da je nekako premekan, te svojim zapinjanjem na povratu ostavlja dojam da su

upravo na tom dijelu skutera Talijani odlučili uštedjeti pokoji Euro.

Slična se opaska o štednji djelomično nameće i kod opisivanja kočnica, no, začudo, ne zato što je na stražnjem kotaču primijenjeno ekonomično, ali performansama vozila još uvijek primjereno rješenje bubanj kočnice, već zbog činjenice da je prednji disk u početku dosta «rezerviran», da bi kada ga se «prišaraf» na vidjelo izašla njegova mušičava narav

koja se očituje u pretjeranoj sklonosti ka blokiranju, posebno na hladnom asfaltu. Dakle, treba pažljivo dozirati poluge prednje kočnice, te si za sigurno zaustavljanje uvijek pripomagati stražnjom kočnicom, koja se svojim karakteristikama ničim ne izdvaja od uobičajenih obrazaca.

Udobno i praktično

Ako smo ranije pokudili ovjes zbog njegove mekoće, onda ćemo ga

sada zbog tog istog razloga pohvaliti, budući se ta njegova karakteristika povoljno odrazila na ukupnu udobnost, kojoj pridonosi i solidna ponuda prostora za smještaj vozača. Naime, iako svojim dimenzijama Fly 100 spada u red malih gradskih skutera, na njemu će se udobno smjestiti i kršniji momci, bez straha da će im se noge vući po podu ili da će im upravljač zapinjati za koljena. Oni skloni cjepidlačenju mogli bi prigovoriti da je sjedalo mrvicu pretvrdo, no taj se mali nedostatak višestruko kompenzira spoznajom da skuter iznenađujuće dobro guta manje neravnine koje su uobičajena popratna pojava grbavih gradskih prometnica.

A uz udoban smještaj, prosječan će vozač ili vozačica znati cijeniti i solidnu ponudu prtljažnog prostora. Istina, prostor pod sjedalom je taman mrvicu premlen da u njega pohranite integralnu kacigu, ali je svejedno dobar odabir za manji shopping jer će rado progutati dnevnu dozu «špeceraja», s tim da vrećicu celera ili neku sličnu potrepštinu možete objesiti i za uobičajenu kucicu koja se



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 50 x 49 mm
Obujam: 96 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični
Ovjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom i agregatom kao ovješanim elementom
Gume: prednja 120/70-12, stražnja 120/70-12
Kočnice: naprijed disk ø 200 mm, straga bubanj ø 140 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.880, širina 735, visina 1.145, težina 111 kg
Deklarirano: snaga - 6,3 KS (4,6 kW) - 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 8 l
Maksimalna brzina: 82 km/h

+ cijena, udobnost, potrošnja

- ovjes, prednja kočnica



nalazi s prednje strane sjedala. Ako se pak bojite da vam sve to neće biti dovoljno, za smještaj vrijednijih stvari ili manjih sitnica možete koristiti i praktičan pretinac u prednjem štitu, kojem se pristupa pritiskanjem ključa u kontakt bravici.

A zadovoljstvo legitimnog baratanja tim ključem stajat će vas svega 13 tisuća kuna. Za te novce dobijete pristupačan i praktičan skuter kojem ćete zbog lakoće korištenja lako oprostiti poneku manu. No, i nedorečeni ovjes i čudljiva prednja kočnica su tek mizerni nedostaci u odnosu na njegov glavni grijeh koji proizlazi iz spoznaje da je krajnje benigni pogonski agregat zbog svoje zapremine u sukobu za zastarjelim hrvatskim zakonima, koji vam priječe da zujete na leđima ove pitome muhe ako vam u vozačkoj dozvoli ne piše da ste položili A kategoriju. Budući nismo sigurni koliko se isplati strategija čekanja da naši zakonodavci uhvate korak sa razvijenim svijetom, svima onima koji ne udovoljavaju gore navedenom uvjetu se kao najjednostavnije i na prvi pogled najlogičnije rješenje nameće nabavka istog takvog skutera zapremine od 50 ccm. No, na tu se priču baca sasvim drugačije svjetlo ako se zna da je manji model na ime toga što se proizvodi u Europi za dvije i pol tisuće kuna skuplji od kapacitetnije «stotke». Drugim riječima, ukoliko imate dovoljno dobre volje, za navedenu razliku u cijeni možete komotno pristupiti polaganju A kategorije i tako si automatski proširiti eventualnu mogućnost odabira za neka buduća vremena.

Ako ste pak sretnik koji je uz to što posjeduje A kategoriju upravo u potrazi za pristupačnim skuterom koji uz svakodnevnu primjenjivost i primjerenu udobnost može ponudi i vožnju sa stilom, onda Fly 100 možete bez puno razmišljanja staviti u najuži krug potencijalnih kandidata. Bilo bi nerazumno tvrditi da na današnjem prebogatom tržištu ne postoje i atraktivniji modeli, no kada u jednu ruku stavite novce koje je potrebno izbrojati za ovaj Piaggio, a u drugu ruku vrline koje za te novce dobivate, onda je jasno da Fly 100 itekako zaslužuje svoje mjesto pod suncem, hrvatskim zakonima usprkos. ■

Fly 100 je skuter kojim se doista lako i jednostavno upravlja i pritom pruža zadovoljavajuće vozne osobine, a ukupni doživljaj može donekle pokvariti tek neuravnoteženi ovjes



S obzirom na svoje vanjske gabarite, Fly 100 nudi sasvim solidnu ponudu prtljažnog prostora. Uz prostor ispod sjedala u kojeg ne stane prosječna integralna kaciga, tu je i pretinac u prednjem štitu

