



Tamni umetak iznad svjetla naglašava sportski izgled i ističe logotip tvrtke. Oznaka VX značima govori dovoljno

Skuter koji predstavlja oličenje dinamičnog prometala za mlade prelaskom sa dvotaktnog na četverotaktni agregat dobio je puno na uglađenosti i praktičnosti, ali istodobno i izgubio na uzbuđenosti. Posve je svejedno mislite li da je u pitanju gubitak ili poboljšanje, jer Runner i dalje postavlja standarde dizajna i kvalitete

CIJENA
26.412 KN

Manje potrošnje, manje uzbuđenja

Uravnotežen ovjes predstavlja najveću prednost Runnera i omogućava brzu i sigurnu vožnju



PIŠE: **MARKO GUZINA**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Pod okriljem grupacije Piaggio Gilera grabi velikim koracima prema novim tržišnim uspjesima, a jedan od putova prema uspjehu je potpuno pomlađivanje postojećih i predstavljanje novih modela. Priliku za osvježanje na izvoru života dobio je i model Runner VX, pa ćemo pokušati vidjeti gdje su se sve desila zatezanja bora, što je izmijenjeno, a što je ostalo isto. Na prvi pogled, ostalo je sve što je bilo dobro, pa tako Runner i dalje zrači prepoznatljivim šarmom, a vjerujemo da izmjene nisu negativno utjecale na vozna svojstva.

Prepoznatljivo i privlačno

Govorimo li o izgledu ovog skutera, svima koji imalo poznaju svijet vozila na dva kotača biti će jasno da je u pitanju Runner. Obitelj Runnera je prepoznatljiva još od svojeg predstav-

ljanja, a rodbinske veze su jasne bilo da se radi o osnovnom modelu zapremine 50 ccm ili glavi obitelji utjelovljenoj u VRX izvedbi. Čak i kada predmet ovog našeg testa, model VX, ne bi nosio napis "Runner" na bokovima, svojim odlučnim, a elegantnim linijama dao bi do znanja o kakvom skuteru se radi. Na sportsko opredjeljenje ukazuju već prozračni, šesterokraki naplatci na kojima Gilera počiva, dok "ozbiljne" kočnice to samo potvrđuju. Masivna prednja vilica nosi pažljivo oblikovan prednji blatobran, a njezin gornji dio krije se ispod jednako promišljenih prednjih oplata. Novo, ali prepoznatljivo "Runnersko" svjetlo sastoji se od četiri elementa pod jednom lećom, dok su moderni pokazivači smjera skriveni iza bijelih leća smješteni niže i raspoređeni šire. Posebni šarm i odlučan izgled prednjem kraju daje umetak od crne plastike koji se pruža od prednjeg svjetla prema dinamično obliko-

Kombinacija crvenih, crnih i srebrnih elemenata od plastike obogaćuje izgled i čini ga zanimljivim



Instrumenti i prekidači jasno pokazuju pripadnost Piaggio klanu

Stražnje svjetlo je "točka na i" vrhunskog dizajna



vanom vjetrobranu. Upravo ovakvi detalji pokazuju da se netko svojski potrudio kako bi oblikovao izgled Runnera. Tipično skutersko zadebljanje u sredini upravljača na sebi nosi retrovizore sportskog izgleda, već spomenuti vjetrobran, prekidače i naravno, kontrolne instrumente. Osim velikog analognog pokazivača broja okretaja, čija opravdanost na skuterima nam se i dalje čini upitnom, instrumenti sadrže osnovne kontrolne žaruljice te LCD koji nudi informacije o brzini, prijedenoj udaljenosti i slično. Spustimo li pogled niže, ugledat ćemo unutrašnju oplatu prednjeg dijela skutera doista složenog oblika, izrađenu od kvalitetne plastike, a tu je i visoki tunel koji podnicu dijeli na dva mala dijela, što je danak smještaju spremnika goriva. Vješta kombinacija crne, crvene i srebrne plastike određuje centralni dio, dok sjedalo na čak 820 mm visine naglašava dinamičnost skutera. Stražnji kraj je ukrašen

svjetlom kakvo mogu osmisliti samo Talijani, a tu su i pokazivači smjera s bijelim lećama. Iako na kraju priče, na red dolazi i poslovično srce skutera, agregat. Lijepo oblikovan, čistih i urednih linija, ovaj pogonski sklop služi na čast dizajnerima, pa čak niti ispušni sustav poprilične zapremine ne narušava vrhunski izgled Runnera.

U rukama Piaggia

Ekološka osviještenost, a još više stroge norme o kvaliteti ispušnih plinova, odvratile su većinu proizvođača od provjerenih dvotaktnih agregata i usmjerile ih prema tehnološki naprednim četverotaktnim strojevima. Jedan od takvih tehnoloških "odlikaša" pogoni i ovog VX Runnera, a svoju snagu crpi iz jednog cilindra zapremine od 124 ccm sa provrtom i hodom 57 x 48,6 mm. Hlađenje tekućinom gotovo da se podrazumijeva, a kada smo rekli da je agregat napredan, možete biti sigurni da usis

i ispuh kontroliraju ukupno četiri ventila, u ovom slučaju kontroliranih preko jedne bregaste osovine u glavi. Među tehnološkim poslasticama koje sve više uzimamo zdravo za gotovo tu je i sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, kao i CDI paljenje, dok snaga do stražnjeg kotača putuje preko automatske centrifugalne spojke te CVT mjenjača. Deklariranih 15 KS pri 9.700 okr/min spušta se na podlogu preko kotača s gumom dimenzija 140/70-13, dok je prednja guma nešto uža, ali i viša, s dimenzijama 120/70-14. Sprijeda i straga nalazi se po jedan kočioni disk promjera 220 mm, ali razlika je u kočionim kliještima, pa tako prednja imaju dva klipeća s iste strane, dok u stražnjim kočionim kliještima oni djeluju na suprotnim stranama diska. Ovjes ne predstavlja novitet kada je u pitanju koncepcija, ali prednja vilica promjera 35 mm i ovješeni agregat s dva amortizera straga odlično su uskla-

Dinamičan izgled lako će privući mlade i moderne korisnike



Prednja svjetla su novo oblikovana, ali nepogrešivo daju na znanje da je riječ o jednom od Runnera



deni, pa čine cjelinu kakvu možete samo poželjeti. Kada smo kod cjelina, do sada navedene elemente povezuje okvir od čeličnih cijevi s elementima od prešanog čelika, koji je krut poput instruktora u vojnoj školi.

Brzo i sigurno

Možda zvuči kao slogan za neku od tvrtki koja se bavi paketnom distribucijom, ali VX nas je ugodno iznenadio kada je u pitanju osjećaj u

vožnji. Vozači koji svakodnevno koriste skutere možda ne bi toliko znali cijeniti ovaj osjećaj, ali mi u pravilu vozimo motocikle, pa kada nam neki skuter pruži takav osjećaj, mi ga rado pohvalimo. Nije sve savršeno, a smještaj vozača možda je i najveća mana ovog skutera, pri čemu prije svega mislimo na oskudni prostor na podnicama, dok sjedalo i upravljač predstavljaju dobra rješenja. Nakon što smo se smjestili, pokrenuli smo agre-

gat i nakon vrlo kratkog zagrijavanja krenuli na vožnju. Prednji ovjes pruža puno povratnih informacija, kruti ovjes ulijeva sigurnost, a jake kočnice se lako doziraju i čine vožnju opuštenom. Zbog četverotaktne koncepcije agregat pomalo nevoljko pokreće skuter iz mjesta, ali zato tečno ubrzava nakon 30 km/h, kada agregat 'prodiše' i tako nastavlja sve do 100 km/h. Krajnja brzina od približno 110 km/h ostvariva je, ali uz ponešto strpljenja

vozača i jasno, dovoljno prostora. Koliko god okretna i laka bila u zavojima, Gilera ne gubi na stabilnosti kada su u pitanju ravne dionice, a posebno nas se dojmilo kako neutralno reagira na neravnine, uzdužne i poprečne. Iako smo zaključili da je klasa skutera do 250 ccm idealna za gradske i pri gradske uvjete vožnje, VX se pokazao odličnim rješenjem, a tek rijetko bismo zažalili što nije brži. Kako je u pitanju sportski skuter, nije nam

Na stazi, kao i u drugim režimima vožnje, nedostaje ponešto snage, ali to donekle nadoknađuje vrhunska ciklistika





Odlične kočnice omogućavaju vrlo kasna kočenja, dok ovjes i dobre gume toleriraju korekcije u zavoju



Tehnološki suvremen agregat i vizualno je kvalitetan, pa jednostavnim linijama nadopunjuje izgled skutera



Zahvaljujući lijepim linijama niti pozamašni ispušni sustav ne narušuje izgled VX-a

trebalo puno da bismo ga odveli na stazu i tamo vidjeli što može. A može puno! Siguran u nagibu i stabilan na kočenju, Runner predstavlja odličnu igračku za one koji žele doživjeti stazu, a nemaju volje baratati klasičnim mjenjačem. Bez obzira nalazi li se u gradu ili na stazi, VX ostavlja dojam pouzdanosti i pruža zabavu, a više zaista ne možemo tražiti. Ipak, ima još. Kroz sve što smo mu priredili, Runner je trošio približno 3,5 litara goriva na 100 kilometara, što smatramo dobrim rezultatom, pogotovo u usporedbi s njegovim beskrajno žednim dvotaktnim precima.

Na čelu klase

Tvrđnja da je Runner najljepši skuter u klasi je subjektivna, no čini nam se daleko objektivnijim ako primijetimo da ima i najbolja vozna svojstva. Odlično odmjerena tvrdoća ovjesa znači da će VX progutati većinu neravnina, ali istovremeno precizno projuriti kroz zavoj koji smo izabrali. Kvalitetne kočnice učinit će nas sigurnima čak i kada počnemo

Uvjerljive kočnice jedna su od prednosti skutera, dok se prozračni sportski naplatci savršeno uklapaju u izgled



pretjerivati, a dobre serijske gume dodatno će unaprijediti i ovako dobar osjećaj u vožnji. VX je skuter koji se snalazi u gradu, a na otvorenoj cesti jedino ograničenje mu je umjerna krajnja brzina, dok udobnost i zaštita od vjetra zadovoljavaju. Vrlo razumna potrošnja i činjenica da se uz ovaj model ne trebate opterećivati uljem za dvotaktne agregate po našem mišljenju opravdava nedostatak agresivnosti agregata u odnosu

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 57 x 48,7 mm
Obujam: 124 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čalični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 35 mm, straga agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/70-13
Kočnice: naprijed diska promjera 220 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.900, širina 750, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.340, težina 119 kg
Deklarirano: snaga - 15 ks (11,3 kW) - 9.700 okr/min, max. okr. moment - 3,8 kgm (37,6 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 12 l
Max. brzina: 108 km/h

+ kvaliteta, kočnice, osjećaj sigurnosti, potrošnja, dizajn

- ubrzanje, cijena, živahnost agregata

na dvotaktne prethodnike. Što se tiče konkurencije, tu možemo spomenuti Apriliju Sportcity 125, koja za 3.000 kn manje nudi manje prepoznatljivosti i šarma, dok, primjerice, Derbi GP1 125 košta 2.000 kn više, a uz sportskiji karakter dolazi i penal u obliku lošije završne obrade i udobnosti. Osim navedenih, svojevrsna konkurencija Runneru može biti i novopredstavljeni Nexus 125, čija cijena još nije poznata, ali ne sumnja-

mo da će biti viša. VX nam djeluje kao najuravnoteženiji izbor kada su u pitanju razne osobine, a od navedene konkurencije svi su posredno Piaggio proizvodi, pa će se vaš novac sliti u istu kasicu-prasicu, ma što kupili. U svakom slučaju, Runner je jedan od onih skutera koji cijenu opravdavaju svojom kvalitetom i voznim osobinama, a zbog izgleda i užitka vožnje niti na trenutak nećete požaliti odluku o kupnji. ■

