



Skuter s V-2 agregatom zapremine preko 800 kubičnih centimetara do nedavno je bio plod mašte neumjerenih sanjara ili pak djelo jednako neumjerenih tvoraca prerada. Vođeni devizom "brže, više, jače" u Piaggio grupaciji su jedno takvo vozilo odlučili ponuditi širokoj javnosti, a kako živimo u vremenu kada pretjerano postaje normalno, ne sumnjamo u tržišni uspjeh novog kralja među skuterima

CIJENA
69.500 KN

Dokazivanje moći

PIŠE: MARKO GUZINA

SNIMA: IGOR KREČ I MARKO GUZINA

Već podaci na papiru govore da zabava neće izostati, a ako brzina i moćna ubrzanja kod vas izazivaju uzbuđenje, uzbuđenja će biti na pretek. Pred nama je najbrži skuter za kojeg znamo, pa iako vjerujemo da neki pustinjač u nekoj od mnogih američkih država gradi brži stroj, u svijetu serijskih skutera pred nama je kralj. Nećemo niti pokušati odgovoriti na pitanje kome točno

treba to što GP800 nudi, već ćemo vam pokušati prenijeti što to točno ovaj zrakoplov u odjelu skutera pruža svojim korisnicima.

Vuk u janjećoj koži

Tehnološki je Gilera GP800 svakako nesvakidašnji skuter, ali zato izgled nikako ne prati divlje performanse - čist je i minimalističan. Promatraču će tek sitni detalji otkriti da se radi o najbržem serijskom skuteru, dok će cjelokupan izgled, pogotovo ako je vjetrobran u gornjem položaju, ukazivati

na tromi turistički skuter. Istina ne može biti dalje od toga, ali u pravilu nas vesele modeli koji vizualno ne pokazuju svoje istinske sposobnosti. Prvi pogled možda nije impresivan, ali nakon nešto pomnijeg promatranja postaje jasno da je pred nama skuter impresivnih dimenzija. Gdje god pogled padne, Gilera je masivna, a tek neupadljive "značke" s natpisom "GP800" daju naslutiti da ispod plastičnih oplata umjerenog kroja čuči zvijer. Iznad prednjeg ovjesa, koji ne unosi novosti kada je riječ

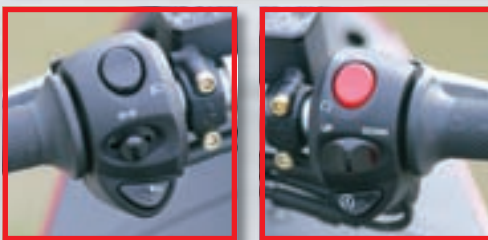
o izgledu, nalazi se okomito postavljeno svjetlo s dva reflektora, pored kojeg se širi prostrana prednja maska. Oko korijena sportski oblikovanih, malenih retrovizora smjestili su se pokazivači smjera prozirnih leća, dok je po visini podesivi vjetrobran inspiriran oblikom vjetrobrana na natjecateljskim motociklima. Iako razlika između gornjeg i donjeg položaja nije pretjerano upadljiva, čini nam se da dizanje, odnosno spuštanje prilično utječu na vizualni identitet skutera. Kad je dignut, vjetrobran ukazuje na



Gilera iz profila izgleda kao i većina drugih skutera. Tek ispušni sustav ukazuje da se ne radi o prosječnom predstavniku vrste



Pregledni instrumenti nude sve potrebne informacije iako brzinomjer ponešto "iskrivljuje istinu". Funkcionalni prekidači, kao i instrumenti dizajnom ukazuju da se radi o proizvodu Piaggio grupacije



udobno turističko vozilo, dok spuštenu vjetrobran promovira sportsku crtu u genima ovog modela. S unutarnje strane vjetrobrana nalaze se kontrolni instrumenti koji ukazuju na pripadnost Piaggio grupaciji, a onda i kući Gilera, jer izgledom su gotovo identični onima na modelu Fuoco 500. Pregledni instrumenti pored analognog brzinomjera i obrtomjera imaju pokazivač količine goriva, koji se ne može pohvaliti proporcionalnošću, a tu je i dobra mjera kontrolnih žaruljica te neizostavni LCD. Ispod

instrumenata se smjestio lijepi upravljač načinjen od aluminija, koji nosi uobičajene prekidače, a primijetimo da su ručice kočnica podesive, što je za pohvalu. S unutrašnje strane prednjih oplata nalazi se kontakt bravica, a s desne strane je i praktična parkirna kočnica, koja je dobar dodatak ovako teškom skuteru. Masivni tunnel smjestio se između dviju podnica, a kombinacija crnih i sivih plastičnih oplata simulira aluminijски okvir. Sjedalo za vozača je prostrano, a maleni naslon ga vizualno dijeli od nešto višeg sjeda-

la suvozača. Bočne oplata su zaobljene i pomalo ženstvene, a završavaju lijepim stražnjim svjetlom, ispod kojeg se pruža nosač registarske pločice i pokazivača smjera. S desne strane skutera lako se vidi masivna aluminijaska vilica, koja pokazuje da nešto kod ovog vozila nije uobičajeno, a lijevom stanom dominira dvostruki ispušni sustav, koji to i potvrđuje.

Umjerenost? Ne, hvala!

Kada ju prvi puta sretnete u živo, shvatit ćete o čemu govorimo. GP800 je veliki skuter - međuosovinskim razmakom od 1.593 mm vjerojatno nadilazi dobru staru "Peglicu", ali to nije sve. Daljnje razgledavanje daje zaključiti da je ova Gilera masivna u svakom pogledu. Nije ni čudo, kada se oмотan solidnim okvirom od čeličnih cijevi i zaklonjen od pogleda iza plastičnih oplata smjestio najveći agregat ikada ugrađen u svijetu serijskih skutera. Svojom centralnom pozicijom ovaj stroj pozitivno utječe na raspored masa između prednjeg i stražnjeg kotača, a to ujedno znači i da će prostor ispod golemog sjedala biti tek neznatno veći nego na prosječnom skuteru klase do 50 kubičnih centimetara. Kada smo već načeli temu "kubika", recimo da GP800 zapravo raspolaze s njih 839,3. Oni su ravnomjerno raspoređeni između dva cilindra postavljena u V, a agregat je hlađen tekućinom. U svakoj od dvije glave cilindra nalaze se po četi-

ri ventila, a njihovim radom dirigira po jedna bregasta osovinica. Promjer klipa iznosi 88, a hod 69 milimetara, dok je stupanj kompresije 10,5:1. Uz neizostavni sustav elektronskog ubrizgavanja goriva Gilera raspolaze sa 75 konjskih snaga pri 7.250 okr/min, dok je 76,4 Nm zakretnog momenta raspoloživo pri 5.750 okr/min. Snaga proizvedena u ovoj "tvornici zabave" nalazi put prema stražnjem kotaču preko centrifugalne spojke uobičajene za skutere i CVT mjenjača, a u ovom je slučaju dodan i sustav koji omogućava kočenje motorom. Još jedan detalj koji razlikuje GP800 od ostalih skutera svakako je završni prijenos riješen lancem, pa će oni koji su se navikli na druge skutere morati u svoju rutinu uvesti i podmazivanje lanca. Iako se radi o velikom vozilu, Gilera počiva na gumama skuterskih dimenzija -120/70-16 sprijeda te 160/60-15 straga, a lijepi naplatci od lake legure s pet krakova uglavnom su zaklonjeni od pogleda velikim kočionim diskovima. Sprijeda se nalaze dva diska promjera 300 mm s dvoklipnim kočionim klijestima, dok je straga jedan disk promjera 280 mm. Radi sigurnosti i kvalitete kočenja sva kočiona crijeva su opletena. Ovjes koji nosi ovaj gorostasni skuter nije ništa manje zanimljiv. S prednje strane se GP800 oslanja na teleskopske vilice promjera 41 mm s hodom od 122 mm, dok je straga aluminijaska vilica koja omogućava hod kotača od 133 mm. Stražnji



Vjetrobran je pomoću tipke uz desnu ručku upravljača moguće podešavati po visini, a osim ako želite doseći krajnju brzinu nije ga potrebno spuštati



amortizer je smješten horizontalno, pored agregata, a prednaprezanje mu je moguće regulirati u sedam položaja. Na račun neumjerenosti možemo dodati kako ukupna duljina skutera iznosi 2.237 mm, dok u spremnik goriva stane čak 18,5 litara dragocjene tekućine.

Lako dostupna jurnjava

Ako mislite da su vanjske dimenzije jedino impresivno na Gileri GP800, dozvolite si da budete iznenađeni. Sljedeće iznenađenje dolazi nakon pritiskanja tipke elektropokretača, jer nakon "muškog" zvuka elektropokretača dolazi duboka, potmula tutnjava V-2 agregata. Nakon trenutka

iznenađenja i začuđenog izraza, našim licem se razvukao osmijeh jer opisani zvuk jamči dodatna iznenađenja kada je riječ o vožnji. Moramo primijetiti da zbog visokog tunela ispred sjedala nismo znali kako bismo sjeli jer treba prilično podići nogu, bilo da je prebacujete preko sjedala ili njome prolazite ispred sjedala. Udobno sjedalo ugodno nas je iznenadilo, a pažljivo razrađen oblik znači da ćete se moći pomaknuti prema naprijed i lako doseći podlogu sa visine od 780 mm, a sjednete li više unatrag, sjedalo postaje udobno, a mali naslon pruža dodatni oslonac. Za podnice nikako ne možemo reći da su prostrane, ali dobro su postavljene, što znači da ćete

moći birati između položaja s ugodno savinutim ili ispruženim nogama. Sjedalo suvozača nije ništa manje udobno, a tu su i sklopivi oslonci, te masivne ručke. Gileru možete parkirati naslanjanjem na bočni nogar i ujedno ju osigurati parkirnom kočnicom ili ju podići na centralni oslonac, koji je dobro projektiran i lako se diže, ali ispušni topovi pomalo smetaju nozi tijekom te radnje. Prije vožnje još preostaje odabrati koliko zaštite od vjetra trebamo. Naime, kao što smo već spomenuli, vjetrobransko staklo je moguće podešavati po visini pomoću tipke na desnoj strani upravljača. Nakon svega nam preostaje snažno uprijeti kako bismo skuter skinuli sa centralnog oslonca, pa se prepustiti čarima vožnje. Naravno, ako niste promisliti kako ćete se parkirati, velika je vjerojatnost da ćete se pomučiti prilikom manevriranja na mjestu, jer tada se zaista osjeti svaki gram kojim se GP800 diči. Prvo oprezno ubrzanje daje nam na znanje da ćemo se tijekom ovog testa dobro zabavljati, a naglo otpuštanje gasa ukazuje na sustav kočenja motorom. Ne samo da uključivanje u promet nije problem za skuter s ovakvim ubrzanjem, nego su jednako fascinantna i međuubrzanja. Da bismo krstarili brzinom od 60 km/h potrebno je agregat držati na kojih 4.000 okr/min, a tek nekoliko sekundi posve otvorenog gasa rezultiraju brzinom od 100 km/h. Kombinacija

agregata i mjenjača zapravo se pokazala izvrsnom jer je u svakom trenutku i u gotovo svakom režimu vožnje moguće osloboditi provalu snage. Naravno da s porastom brzine međuubrzanja posustaju, ali ni približno onoliko koliko bismo očekivali. Samo ubrzanja iz mjesta neće vas toliko fascinirati osjećajem, koliko brzinom kojom se kazaljka brzinomjera penje svojom skalom. Naime, ako se zaželimo katapultirati sa semafora prvo trebamo provjeriti da je pod gumama adekvatna podloga, a zatim odlučno "odvrnuti" ručicu gasa do kraja njezinog hoda. Broj okretaja tada naglo preskače 7.000 okr/min dok mjenjač obavlja ostalo, a rezultat opisanoga je linearno ubrzanje koje će većinu ostalih prometala ostaviti iza vas, a njihove vozače sa upitnim izrazom na licu. Dok god su prometnice prohodne i ravne, Gilera nudi pregršt zabave, a kada se gužva u prometu počne "zgušnjavati", s Gilerom treba biti pažljiviji. Za početak je tu širina od 790 mm, ali i velika duljina, koja znači da baš neće biti moguće na brzinu promijeniti smjer na uskom prostoru. Kada odlučimo voziti agresivno kroz promet, dolazi od izražaja činjenica da lijepo oblikovani retrovizori ne nude pogled kakav bismo željeli, pa će trebati češće pogledati preko ramena da se uvjerimo da ima mjesta za preostrojanje. Zbog dobro usklađenog ovjesa i nemale težine Gilera prilično



Veliki prednji diskovi zaklanjaju lijepe aluminijske naplatke, a težini nesumnjivo doprinose i dvoja koćiona kliješta straga od kojih jedna služe kao parkirna kočnica



Najbrži zrakoplov i najbrži skuter u Hrvatskoj. Zahvaljujemo Hrvatskom Ratnom Zrakoplovstvu na mogućnosti snimanja



Praktična parkirna kočnica svakako olakšava sigurnom parkiranju ovako teškog skutera

Iako upija većinu neravnina, dok one izraženije mali kotači i umjereni hod ovjesa ipak prenose do vozača, te još više do putnika. Iako u većini situacija stabilan, ovaj skuter ipak pokazuje loše strane svog prednjeg ovjesa, koji koristi skutersku koncepciju osovine iza cijevi vilice. Neravnine u dugim brzim zavojima mogu rezultirati laganim ljuljanjem, koje ne utječe na putanju, ali nije posve ugodno, a dok u sporim zavojima i pri malim brzinama opisani ovjes znači da će se upravljati "zatvarati" prilikom nagiba. Pogonski sklop ovog skutera svakako osigurava uzbuđenje, a kao ravnoteža tome se nameću kruti okvir i moćne kočnice koje pružaju sigurnost. Tijekom prvih par dana testiranja pomislili smo da vozimo prvi skuter koji je sposoban povući preko 200 km/h, ali u zadnji čas smo se mjerenjem razuvjerali.



Dvostruko stražnje svjetlo upotpunjuje elegantno riješen stražnji kraj

GP800	
TEHNIČKI PODACI	
Motor: jednocilindrični, četverotaktni	
Obujam: 839,3 ccm	
Hlađenje: tekućinom	
Paljenje: elektronsko	
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje	
Spojka: automatska centrifugalna	
Mjenjač: CVT	
Okvir: čelični cijevasti	
Ovjes: teleskopska vilica promjera 41 mm, hoda 122 mm; straga aluminijska vilica sa amortizerom hoda 133 mm	
Gume: prednja 120/70-16, stražnja 160/60-15	
Kočnice: naprijed dva diska promjera 300 mm, straga disk promjera 280 mm	
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.237, širina 790, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.593, težina 245 kg	
Deklarirano: snaga - 75 KS (55 kW) pri 7.250 okr/min, zakretni moment - 76,4 Nm pri 7.250 okr/min	
Spremnik goriva: 18,5 l	
+	snaga, ubrzanja
-	težina, okretnost, cijena

agregat dolazi u blokadu. Spomenimo da brzinomjer u tom trenutku pokazuje 210 km/h, što možemo opisati samo kao lagano iskrivljavanje istine. Bilo kako bilo, GP800 je zacijelo najbrži serijski skuter, pa makar i ne ide 200km/h!

Pohota za brzinom

Ako bacimo pogled na konkurenciju, opet nailazimo na presedan, jer osim Yamahe T-Max 500, koja je testiranoj Gileri jedva bliska performansama, kao konkurenciju bismo mogli gledati i Apriliu Mana 850. Iako se tome nismo nadali, imamo priliku usporediti skuter i naked motocikl koji koriste isti pogonski agregat. Yamaha teži kojih 40 kilograma manje, ali je ipak kojih tridesetak konjskih snaga u deficitu. S obzirom na gotovo identičnu cijenu, moramo primijetiti da je Yamaha kao najbliža konkurencija u svijetu skutera ipak deklasirana. S druge strane, Aprilia Mana koristi agregat identičan Gilerinom, a pridodana je i mogućnost upravljanja mjenjačem. Iako je uspoređivati skuter i motocikl kao uspoređivati poslovične "babe i žabe", u ovoj prilici to je neizbježeno. GP800 raspolaže sa 75 konjskih snaga, ali tu je i nemalih 235 kg, dok Mana za 4.600 manje "kunica" nudi jednu konjsku snagu više te četrdesetak kilograma manje. Nakon što smo vozili i jedan i drugi proizvod Piaggio



Naime, Gilera sa spuštenim vjetrobranom prema mjerenjima doseže 187 km/h, što je i pošten rezultat. To je ujedno i najveća brzina koju može postići u bilo kojim uvjetima, jer tada

Prilikom jačeg naginjanja u zavoju do podloge prvo dolazi centralni nogar





Nogari za suvozača su sklopivi, a pružaju očekivanu razinu udobnosti te ne prenose vibracije

grupacije možemo reći da je GP800 pomalo prigušen te djeluje kao Mana prilikom vožnje u turističkom ili čak kišnom načinu. Nesumnjivo je to djelomično radi veće težine, ali treba imati na umu i to da se ipak radi o skuteru, pa su raspoložive performanse zapravo dobro odmjerene u odnosu na sigurnost korisnika. Ostaje pitanje tko će izdvojiti 69.500 kn za skuter

dok za toliko novaca može birati među navedenim motociklima srednje klase, a čak postoje i osjetno jači modeli za isti iznos. Gilera GP800 namijenjena je ljudima koji žude za ubrzanjima koja induciraju lučenje adrenalina, a istovremeno se ne žele odreći udobnosti i praktičnosti skutera. Kada smo to rekli, moramo napomenuti da GP800 nikako ne možemo svrstati

među ponajprije praktična prijevozna sredstva. Velike dimenzije i cijena te nemala žed neće skupiti puno bodova za ekonomsku isplativost, ali ostaje činjenica da ovaj skuter nudi lako pristupačno uzbuđenje, za koje je potrebno tek izbrojati novce i odlučno zakrenuti ručicu gasa. S ovim skuterom doći će na svoje svi oni koji imaju potrebu drugima nabijati komplekse

prilikom kretanja sa semafora. Divlja ubrzanja i međuubrzanja omogućit će vam lako dokazivanje moći ostalim sudionicima u prometu, a čak i ako ne nadete "žrtvu", po svoj prilici ćete svakom prigodom sebi demonstrirati što GP800 može. Tu je, naravno, i krajnjih 187 km/h, što će svakako zadovoljiti požudu za brzinom, barem kod većine smrtnika. ■



Za jedan skuter nesvakidašnji prijenos riješen lancem koji je moguće dotezati pomoću ekscentara u masivnoj vilici



U najboljoj maniri talijanskog dizajna izveden je upravljač te unutarnje oplata



Za zvučnu kulisu koja asocira na custom motocikle zaslužan je zanimljivi ispušni sustav