

Piaggiov skuter Beverly već je dugi niz godina u vrhu popularnosti među modelima srednje klase, a nakon brojnih izvedbi i dugog staža "normalnog" Beverlyja, Piaggio ga je zamijenio modelima Cruiser i Tourer. U duhu napretka i želje da kupcima ponude više, Talijani su napokon upravo model Tourer opremili svojim vrhunskim agregatom posljednje generacije

Primjerena zamjena

NAPISAO I SNIMIO: MARKO GUZINA

CIJENA
38.877 KN



Tko god je ovoga ljeta imao prilike putovati s kontinenta prema moru imao je priliku vidjeti nemali broj putnika na dva kotača, a zanimljivo je upravo to da je među njima bio i značajan udio vozača skutera. Putnici su na svojim maks skuterima prevaljivali i poveće razdaljine, a to je bilo najlakše zaključiti prema pločicama raznih europskih zemalja. Upravo taj trend da skuter prestaje biti samo gradsko prometalo možda je jedan od razloga što je Piaggio ovu inkarnaciju svoje uspješnice Beverly nazvao baš Tourer. Posve je jasno da na taj način privlače onaj dio kupaca koji skuter ne planiraju koristiti samo kao lukavo rješenje protiv gužvi i nedostatka parkirnih mjesta.

Prstohvat klasičnog i modernog

Sobzirom da je Beverly u svim svojim izdanjima česta pojava na našim prometnicama, on niti kao Tourer

neće ostati utopljen u masi, već će ga biti lako prepoznati kao nasljednika znanih nam predaka. Talijanski dizajn je nešto što uvijek hvalimo, za razliku od njihovog ponekad dvojbene pristupa kvaliteti, ali na ovom skuteru možemo pohvaliti i jedno i drugo. Završna obrada je poslovlično dobra i svi elementi 'dosjedaju' kako treba, pa se vizualno zaista nema što zamjeriti.

Prepoznatljive linije i dalje su tu, baš kao i već viđeni naplatci, s tim da sada možemo reći kako i ovi model srednje zapremine izgledaju kao prethodne inačice kapacitetnijih izvedbi Beverlyja. Ovo možemo pripri-

sati specifičnom položaju svjetla te okomitom vjetrobranu, dok kontrolni instrumenti ne donose baš nikakve novosti. Zapravo, možemo reći da Piaggio grupacija vrlo uspješno koristi do sada viđene detalje, pa ih uz malo genetskog inženjeringa uklapa u novu, vrlo skladnu cjelinu.

Talijani su i na ovom skuteru na vrlo ukusan način oblike naglasili kombiniranjem lakiranih dijelova i onih načinjenih od mat crne plastike, dok svoju ulogu u cjelokupnom izgledu igra nekolicina strateški raspoređenih kromiranih dijelova. Beverly Tourer zapravo donosi tek svježiju varijaciju na poznatu formu, pa tako

ne čudi da na njemu nalazimo prepoznatljivo stražnje svjetlo, odnosno rukohvat suvozača koji se pretapa u nosač prtljage.

Bez iznenađenja

Normalno je da koliko god nešto bilo dobro, prije ili kasnije biva zamijenjeno novim modelom. U današnjem društvu ovo se sve češće dešava i u međuljudskim odnosima, pa ne treba čuditi da se događa i na logičnijim mjestima poput tržišta skutera. Koliko god dobra bila, donedavno vrhunska pogonska grupa Piaggio grupacije zamijenjena je tek u detaljima dorađenom novom izvedbom. Iza oznake Quasar 300 sakriva se agregat o kojem smo već govorili, a iz provrta i hoda od 75 odnosno 63 mm radna zapremina iznosi 278 kubičnih centimetara. Kompresijski omjer iznosi 11:1, što je dovoljno da ovaj tekućinom hlađeni jednocilindrač razvija 22 KS pri 7.250 okr/min te 23 Nm pri 6.000 okr/min. Sustav



Stražnji kraj ovog modela možemo nazvati nepromjenjenim

Od Piaggia i očekujemo usklađen ovjes i krut okvir koji omogućuje prilično uživanja u vožnji



Izvana se ne da naslutiti kakve promjene krije agregat posljednje generacije



Kontrolni instrumenti ne donose značajne novosti



Dobro poznati prekidači nikoga neće iznenaditi



Tek neupadljiva oznaka govori da Beverly Tourer pogoni novi agregat



elektronskog ubrizgavanja goriva se podrazumijeva isto kao i postojanje četiri ventila u glavi agregata, s tim da nikoga neće iznenaditi niti korištenje automatske spojke, odnosno CVT mjenjača.

Poput većine ostalih skutera i Beverly Tourer 300 koristi okvir od čeličnih cijevi, a na njega se sprijeda hvata teleskopska vilica s cijevima promjera 35 mm te hodom od 104 mm. Straga pogonska grupa "glumi" ovješeni element, a hod kotača od 90 mm omogućavaju dva amortizera čije prednaprezanje opruga je podvisivo u četiri položaja.

Beverly Tourer 300 je zamišljen tako da svijetom putuje na gumama dimenzija 110/70-16 te 140/70-16, dok je isto tako predviđeno da sigurno zaustavljanje osiguraju ukupno dva kočiona diska promjera 260 mm.

Niti dimenzijama Beverly ne odstupa od prosjeka, jer međuosovinski razmak iznosi 1.470 mm, ukupna duljina je 2.110 mm, a sjedalo voza-

ča se nalazi na 790 mm od podloge. U spremnik goriva će stati 10 litara goriva, što bi uz smanjenu potrošnju ovog agregata trebalo dostajati za poprilično gradske vožnje.

Tako treba

Ne bi bilo korektno sakrivati činjenicu da nam se Piaggio proizvodi uglavnom sviđaju kada je riječ o voznim osobinama, a razlog tome je lakoća korištenja te mogućnost da se bez napora vozača dosegnu granice skutera. Drugim riječima, Beverly Tourer 300 će vam - kao i sva druga vozila - omogućiti izvjesna ubrzanja, a tu je i krajnja brzina od 125 km/h, kako je deklarira proizvođač, s tim da na ovom modelu u tome možemo lako uživati. Bilo da se vozimo lagano i opušteno ili brzo i agresivno, Beverly će se ponašati neutralno, a to je nešto što bi prosječni vozač trebao cijeniti.

Naravno da prije vožnje treba na vozilo i sjesti, a tu je Beverly pomalo



Beverly i u ovom izdanju donosi prepoznatljivije podnice



Pretinac za sitnice i dalje predstavlja praktično rješenje



Kada dođe vrijeme godišnjih odmora, Beverly u trenu od praktičnog gradskog prometala postaje zabavno vozilo za kraća putovanja

specifičan: položaj vozača je negdje između maks skutera, gdje su noge daleko ispred i modela s ravnom podnicom, gdje se sjedi uspravnije. Pažljivo oblikovano sjedalo već je postalo standard među skuterima, ali u Piaggu su ga skrojili vrlo uspješno, pa njegov široki stražnji kraj pruža dobar oslonac, dok uski prednji kraj olakšava doseganje podloge. Vozaču se ne nude neke brojne mogućnosti kada je riječ o smještaju nogu, već ih valja zavući u "natičake", odnosno prepoznatljivo oblikovane podnice koje poznajemo s prethodnih modela istog imena. Za suvozača je tu podjednako prostrano sjedalo koje će moći poslužiti i za dulje vožnje, dok fiksni oslonci za noge suvozača i nisu najsretnije rješenje kada je riječ o guranju kroz gradsku gužvu, pa prilikom manevriranja među autima

u koloni te promjena smjera valja pripaziti na njihovu širinu.

Piaggio agregati se već poslovično lako pokreću, a zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju moguće je odmah otvoriti gas i posvetiti se prelaženju željenih udaljenosti. Poput drugih modela Piaggio grupacije opremljenih agregatom oznake 300, Beverly Tourer se može pohvaliti zaista odlučnim ubrzanjima koja znače puno u gradskoj vožnji. Ova žustrina ne samo da donosi osjećaj nadmoći nad drugim sudionicima u prometu, već će vas brzo i lako izvući iz potencijalno neželjenih situacija. Iako odlučno, oslobađanje snage preko CVT mjenjača tek će u rijetkim situacijama predstavljati problem, pa će i manje iskusni vozači moći lako iskoristiti sve što Beverly nudi.

Poput drugih modela u klasi, Beverly Tourer 300 će do kojih 100 km/h doći munjevito, pa valja pripaziti na ograničenja brzine u gradu jer se može desiti da nećete ni primijetiti da ste ih već poprilično premašili. Od kojih 100 do 115 km/h međuubrzanja su i dalje dostupna, da bi do krajnje brzine (koja prema pokazivaču prelazi ono što proizvođač deklarira) trebalo tek malo strpljenja. Koliko god nam se od prvog testa sviđa živahnost agregata Quasar 300, ne možemo se oteti dojmu da osnovna razlika u odnosu na prethodnika oznake 250 i nije osjetno veći zakretni moment, već drugačije prilagođen prijenos. Ako nas sjećanje služi, Beverly 250 je bio sposoban i za nešto veće krajnje brzine, ali očito na štetu ubrzanja i međuubrzanja. Bilo kako bilo, u gradu, gdje ovakvi

skuteri provode većinu svog radnog vijeka, upravo su ubrzanja od veće koristi nego krajnja brzina.

Naravno, kako Beverly u ovom izdanju nosi naziv Tourer, moramo primjetiti da svakako ima potencijala i na tom području. Pored udobnosti i pouzdanosti, što je po našem sudu prilično bitno za bezbrižno putovanje, ovaj skuter nudi i prilično dobru zaštitu od vjetra. Ne možemo reći da je zaštita idealna, jer okomiti vjetrombran pri brzini višoj od kojih 100 km/h počinje stvarati turbulenciju, ali to se događa u srazmjerno uskom području, pa će malo pomicanje kacige prema dolje u pravilu riješiti ovu nezgodu. Naravno da utjecaj turbulencije ovisi i o stasu vozača, a rečeno vrijedi za osobe prosječne visine.

Kada je riječ o upijanju neravnina, Beverly Tourer 300 ispunjava očeki-



Prostor pod sjedalom je nešto manji nego izgleda na prvi pogled, ali je nedvojbeno koristan



Kočnice su dobro odmjerene i pružaju osjećaj sigurnosti



Mudro oblikovano sjedalo vozača te prostrano sjedalo suvozača osiguravaju udobnost

vanja, ali ne donosi neku revoluciju na čiji opis bismo trebali trošiti stranice i stranice. Uravnotežen ovjes neće "raditi drame" dok god neravnine ne postanu jednostavno pretjerano velike, a sam skuter će u većini situacija ostati neutralan. I savladavanje zavoja možemo opisati na sličan način, jer u tom pogledu više vrijede ograničenja u glavi vozača nego ograničenja u sposobnostima ovog skutera. Naravno da će prilikom pretjerivanja do podloge najprije doći centralni oslonac, ali tada već možemo govoriti o nagibu kakav većina vozača ipak neće prakticirati. Bilo da ga vozimo kroz uske ili brže, otvorene zavoje, Beverly Tourer 300 će ostati neutralan, iako bismo rado osjetili malo više povratnih informacija na upravljaču.

Nakon pohvala na račun usklađenog ovjesa recimo još da su kočnice posve na razini zadatka. Po jedan disk sprijeda i straga ulijevaju sigurnost, a ostavljaju dovoljno rezerve u gotovo svim situacijama. Upravo osjećaj sigurnosti odnosno lakoće korištenja je ono što odlikuje ovaj skuter, pa bez griznje savjesti možemo reći da tako i treba biti.

Ispunjena očekivanja

Ruku na srce, nismo niti sumnjali da će Beverly Tourer 300 ispuniti naša očekivanja, jer za razliku od ljudi koji nas ponekad neugodno iznenade, kvalitetnim proizvodima to nije u prirodi. Iako nije mala stvar nastaviti tamo gdje su prethodni modeli Beverlyja "stali", Tourer 300 ipak koristi većinu njihovih rješenja uz pokojnu izmjenu i dopunu, dok je većina novosti uglavnom kozmetička. Kada smo to rekli treba napomenuti da upravo mehanički

izmjenjena pogonska grupa utječe na osvježanje po pitanju duha ovog skutera, koji će pojuriti sa semafora čim mu za to pružite priliku.

Konkurenciju ovom modelu prije svega treba tražiti u drugim proizvodima Piaggio grupacije, prvenstveno pogonjenim odličnim agregatom Quasar 300. Osim sličnih performan-

si i kvalitete, riječ je o modelima slične cijene, dok modeli drugih proizvođača nude različite omjere uložene i dobivenog. Neki će možda odlučiti da dio iznosa koji valja izdvojiti za Beverly Tourer 300 pokriva cijenu "slave", odnosno imena tvrtke, pa se opredijele za pristupačniji model manje poznatog proizvođača. S dru-

ge strane će biti onih koji neće žaliti kune pa će izbrojiti i nešto više za proizvod nekog japanskog proizvođača, ali na kraju dana odluka je ipak samo vaša.

Nama se Beverly svidio u svakom pogledu i ne sumnjamo da će svatko tko se za njega odluči biti više nego zadovoljan svojom kupnjom. ■

Beverly Tourer 300 je vrlo prepoznatljiv, možemo reći i privlačan, a svojim osobinama predstavlja odličan svestrani skuter



Izmjenjena prednja maska jedan je od rijetkih posve novih detalja na ovom modelu. Prednje svjetlo podsjeća na ranije inačice s najjačim agregatima

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednociлиндриčni, četverotaktni

Obujam: 278 ccm

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: automatska centrifugalna

Mjenjač: CVT

Okvir: čelični cijevasti

Ovjes: teleskopska vilica promjera 35 mm; straga agregat kao ovješeni element sa dva amortizera

Gume: prednja 110/70-16, stražnja 140/70-16

Kočnice: naprijed disk 260 mm, straga disk 260 mm

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.110, širina 770, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.470

Deklarirano: snaga - 22 ks pri 7.250 okr/min, 23 Nm pri 6.000 okr/min

Spremnik goriva: 10 l

+ agregat, kvaliteta, udobnost, upravljivost, kočnice

- retrovizori, okretnost u gužvi