

Pouzdan, praktičan i elegantan, X-Max će lako udovoljiti svima koji osjete potrebu za modernim gradskim prijevoznim sredstvom privlačnog i nenametljivog izgleda

PIŠE:
MARKO GUZINA
FOTO:
BORIS METIKOŠ,
TOMISLAV BEŠENIĆ

Radni stroj u otmjenom odijelu

Tempo današnjeg života postaje sve brži, a vremena je sve manje. Ovakvom konstatacijom mogao bi početi stručni rad na temu poduzetništva ili možda psihologije, ali ta činjenica je bitna i kod odluke o kupnji skutera kao što je X-Max. Prema izgledu i osobinama mogli bismo ga svrstati u novu klasu poslovnih skutera.

Svatko tko obavlja poslove u gradskim središtima, a treba obići nekoliko lokacija, nesumnjivo se susreo sa problemom prometnih gužvi i - još gore - parkiranja. Ako i uspijete nekoliko kilometara prevaliti za manje od 15 ili 20 minuta, zacijelo ste potrošili dnevnu količinu sreće, pa će vam parkiranje automobila uzeti barem još toliko. Ako vam je horoskop taj dan loš, mjesto za parkiranje ćete naći na 10 minuta hoda od svoga odre-

dišta. Nakon svega toga svakome bi više prijalo hladno piće ili tjedan dana godišnjeg odmora, nego stresni poslovni sastanak. Problem je u tome što je malo sretnika koji si nakon svake takve traume mogu priuštiti tjedan dana pod palmama, a većina naših sugrađana si rijetko stigne priuštiti i hladno piće.

Kada smo opisali problem, možemo reći da postoji i svojevrсно rješenje. Skuteri i motocikli su danas pristupačniji nego ikad, a upravo klasa u koju možemo svrstati X-Max 250, Peugeot Geo-

polis 250, Piaggio Beverly 250 i slične skutere nudi optimalne osobine.

Ono što sve skutere zapremine preko 50 ccm čini nedostupnima širokoj publici jest potreba za posjedovanjem A kategorije vozačke dozvole, no s druge strane, živimo u uvjerenju da čitateljima naše i vaše revije to i nije neki problem. Pozitivne osobine će znati cijeniti svatko tko se prepoznao kao žrtva scenarija iz prvog odlomka. Prometovanje gradom od točke A do točke B postaje prava sitnica, a parkiranje gotovo da i ne vrijedi spominjati, jer dok god ostavljate mjesta za prolaz pješaka, možete parkirati gotovo svugdje. To su osobine koje pridonose smanjenju stresa i poboljšanju kvalitete života, ali to nije sve. Minimalni troškovi održavanja, jeftino osiguranje i registracija, te mala potrošnja goriva popraviti će vam kućni budžet, a tako možda i omogućiti onih tjedan dana pod palmama.

Predmet našeg testa i ovog članka je Yamaha X-Max 250, pa je došlo vrijeme da



ga detaljnije prokomentiramo. Prepoznatljiv izgled lako će se uklopiti u svaku situaciju, a zahvaljujući izboru klasičnih boja bez pretjeranih grafika nećete biti previše upadljivi. Dimenzijama isti kao i manji X-Max 125, model 250 nam djeluje kao optimalno rješenje. Omjer veličine i udobnosti naprema voznim osobinama je gotovo idealan, pa će se za upravljačem lako smjestiti i viši vozači, dok će umjerena širina i poslovična okretnost skutera omogućiti lako kretanje kroz gužve.

Kao i obično, početak ćemo s gumama, koje su u ovom slučaju 120/70-15 sprijeda te 140/70-14 straga. Ova kombinacija pruža priličnu stabilnost i sigurnost prilikom kočenja, dok izbor ovjesa tipičan za skutere ne pruža previše povratnih informacija. Prednji disk promjera 267 mm, na koji pritišću dva kočiona klipića i stražnji od 240 mm, ostvaruju doista impresivne sile kočenja, ali upravo loša komunikacija vozača s podlogom onemogućava korištenje njihovih krajnjih sposobnosti. Prednja teleskopska vilica se ponaša neutralno, a smještaj osovine kotača s njene stražnje strane jamči vrhunsku okretnost, iako takvo rješenje dovodi i do vrlo naglog spuštanja u zavoj pri malim brzinama. S obzirom da je u pitanju vozilo za manje iskusne vozače, možda bi bilo bolje neko rješenje koje nudi više stabilnosti nauštrb okretnosti. Stražnji ovjes se sastoji od agregata kao ov-

nog elementa, a kotač je pričvršćen s obje strane. S lijeve strane tu se nalazi, kako bismo i očekivali, sustav variomatskog prijenosa, dok desnu stranu kotača drži ruka aluminijske vilice. Za amortizaciju su zadužena dva hidraulička amortizera s progresivnim spiralnim oprugama i hodom 95 mm. Kao i kod većine skutera, stekli smo dojam da je stražnji ovjes ponešto pretvrđ, ali to je možda zato što je projektiran za lošije građene, korpulentne vozače. Šalu na stranu, dok god su neravnine umjerene, X-Max je udoban, ali kada se granica umjerenog prijede, što je čest slučaj na našim cestama, možete očekivati pokoji udarac u bubrege. Ovu situaciju uvelike popravlja doista odlično sjedalo promišljenog oblika. Osim po-

godene tvrdoće podstave i presvlake koja se ne klize, a lako se čisti, sjedalo vozača pruža mogućnost raznih položaja (vožnje). I niži vozači će nesmetano doseći tlo kada se pomaknu prema prednjem, užem dijelu sjedala, a takav položaj olakšava okretno upravljanje. Na ravnim dionicama se možete udobno smjestiti ako se pomaknete unatrag, jer u tom položaju su noge ispruženije, a sjedalo pruža oslonac i za donji dio leđa. Suvozačko sjedalo je prostrano i udobno, dok ručke za suvozača, koje na prvi pogled obećavaju, zapravo donose razočaranje. Masivne i visoke, ručke djeluju kao siguran oslonac, no istina je zapravo drugačija. Smještene su ispod sjedala, što umanjuje njihovu korisnost prilikom ubrzavanja i kočenja, a kva-

>>>

Sjedalo je udobno i dobro profilirano dok dojam kvare ručke za suvozača



Iako prostran i udoban X-Max je dovoljno kompaktan za gradske gužve

Prednji oklop sa kosim svjetlima djeluje moderno, ali ne pretjerano upadljivo

Prostor pod sjedalo je prostran i praktičan, ali mu nedostaje utičnica za punjenje mobitela

1

- (1) Instrumenti su pregledni, ali do punog izražaja dolaze u mraku
- (2) Kočnice funkcioniraju odlični i s lakoćom zaustavljaju ovaj skuter
- (3) Pogonski agregat se kroz veliki ispušni sustav javlja tihim i niskim tonovima

2

3

dratni presjek je neprirodan i grub za držanje čak i u rukavicama. Bilo bi nam draže da su stilski lošije uklopljene, ali da bolje obavljaju svoju ulogu. Sklopivi oslonci za noge suvozača izlaze izvan uobičajenih dimenzija skutera, pa valja biti oprezan prilikom provlačenja kroz promet. Podnica namijenjena smještaju nogu vozača ostavlja mjesta poboljšanju jer je vrlo uska, dok duljina

omogućava smještaj cipela većeg broja. Između podnica se nalazi greben koji sadrži spremnik goriva, čiji poklopac ostavlja dojam kao da se na njemu štedilo. Ispod plastičnog poklopca nalazi se metalni poklopac s bravicom, uz koji se neodoljivo javljaju asocijacije na Kinu. Prednje oplata su izvedene elegantno, a kosa svjetla i visoko postavljeni pokazivači smjera odišu svežinom.

Zaštita od vjetera je vrlo dobra, a zahvaljujući izbočenim dijelovima oklopa djelomično su zaštićene i ruke. I zaštita od kiše je dobra, iako kod jačih padavina voda počinje teći kroz spoj prednjih oklopa i dijela koji se okreće zajedno s upravljačem, što rezultira mokrim koljenima. U oklopu ispred vozača nalazi se pretinac za sitnice koji se otvara ključem, no iako praktičan može

Omjer okretnosti i stabilnosti je povoljan iako pri vrlo malim brzinama treba biti pažljiv



Yamaha X-Max 250

mo mu zamjeriti nedostatak utičnice za punjenje mobitela. Takve utičnice nema niti u prostranom prtljažnom prostoru ispod sjedala. U spomenuti prostor se mogu smjestiti dvije integralne kacige ili velika količina raznih sitnica. Sjedalo se otvara okretanjem ključa u kontaktnoj bravici, a kada ga jednom otvorite, opruga će se pobrinuti da tako i ostane sve dok ga ne odlučite zaklopiti.

Instrumenti su pregledni, iako kombinacija boja i nije previše vedra, a po danu je teško vidjeti kontrolne žaruljice. Posve netipično nam se dešavalo da zaboravimo ugasiti pokazivač smjera, pa zaključujemo da bi bilo dobro da postoji zvučni signal ili lakše uočljive kontrolne žaruljice. Sve potrebne informacije dobivaju se od pokazivača goriva, brzinomjera i pokazivača temperature, ispod kojih se nalazi nezaobilazni LCD s kojeg se mogu očitati stanja dva parcijalna i brojača ukupnih prijeđenih kilometara. Dodatne informacije koje su dostupne, a smatramo ih korisnima, pružaju nam sat i pokazivač temperature zraka. Po noći instrumenti svijetle crveno, a tada su i kontrolne lampice lako uočljivije.

Srce skutera je njegov agregat, u ovom slučaju četverotaktni, tekućinom hlađen jednocilindrač zapremine 249,78 ccm s kompresijskim omjerom 10:1. Pokreće ga se lako, kratkim pritiskom na tipku elektropokretača, i to svaki puta iz prvog pokušaja, bilo da je hladan ili topao. Ispušni sustav velikog volumena osigurava tihi rad, pa niti dulja vožnja neće dovesti do zamora uslijed buke. Razvijanje snage je onakvo kakvo bismo i očekivali, a automatska spojka se uključuje kod najmanjeg dodavanja gasa. Prilikom naglog kretanja s mjesta ubrzanje je umjereno do približno 25 km/h, a tada agregat pokazuje svoju snagu i tečno ubrza do 120 km/h. Brzine veće od 120 km/h zahtijevaju duže ravne dionice, a o međubrzanjima je tada teško i govoriti. Krajnja brzina uz povoljan vjetar iznosi 140 km/h, ali tada i potrošnja drastično raste. Optimalna brzina vo-



Uz povoljan vjetar jurit ćete i 140 km/h

nje s X-Maxom je između 80 i 100 km/h, jer u tom režimu ne treba držati gas posve otvoren, a postoji i mogućnost daljnjih ubrzanja, ako se ukaže potreba.

U umjerenoj i brzjoj vožnji je X-Max stabilan i ulijeva sigurnost, dok pri vrlo malim brzinama izvedba prednjeg ovjesa zahtijeva nešto pažnje i navikavanja zbog naglašene okretivosti.

Iako nemala cijena od 36.399 kn ne čini ovaj skuter privlačnim širokoj publici, nalazi se u sredini kada taj iznos usporedimo s konkurencijom koja svoje slične modele nudi u rasponu od plus-minus 2.000 kuna. U ovoj klasi je jedan od pristupačnih modela Kymco People S, no možda mu je naj-

veća konkurencija Piaggio Beverly 250, koji je također nešto jeftiniji, ali i drugačije koncipiran skuter. Dok Beverly više cilja na dinamične mlade ljude, X-Max je namijenjen nešto ozbiljnijim korisnicima, pa ga zato odlikuje tiši i ugodniji rad agregata kao i nešto bolje kočnice.

Možemo zaključiti da je X-Max dovoljno mladenački da u sportskoj odjeći s njime odete na trening, a istovremeni toliko elegantan da mirne duše u odijelu i sjajnim cipelama možete s njime otići na važan poslovni sastanak. Koja god od dvije opcije je vaš izbor, X-Max će vas nesumnjivo zaštititi od stresa prometovanja u gradu i pronalaženja adekvatnog parkirališta. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 69 x 66,8 mm
Obujam: 249,78 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač KEIHIN 1C0
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica sprijeda hod 110 mm, motor kao ovješeni element sa dva teleskopska amortizera hod 95 mm
Gume: prednja 120/70-15, stražnja 140/70-14
Kočnice: naprijed disk promjera 267 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.210, širina 770, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.545, težina 164 kg,
Deklarirano: snaga - 20 ks (14,8 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 2 kgm (20,8 Nm) pri 6.250 okr/min
Spremnik goriva: 12,5 l
Max. brzina: 140 km/h

+ agregat, udobnost, elegancija, tih rad, kočnice, bočni nogar

- jeftin izgled plastike, ručke suvozača, zaštita od vjetra

Prednosti ovog elegantnog skutera najviše će cijeniti dinamični poslovni ljudi