

USPOREDNI TEST SKUTERI DO 10.000 KN

Cijena je nerijetko odlučujući faktor pri većini kupnji koje obavljamo. Kada je riječ o skuterima koje mnogi kupci češće biraju kao rješenje za savladavanje gradskih gužvi i ekonomičan način prometovanja, nego zbog ljubavi za dva kotača, ta tvrdnja vrijedi još više. Odlučili smo provjeriti što se na hrvatskom tržištu skutera nudi u najnižem cjenovnom razredu do 10.000 kn



PIŠE: MARKO GUZINA
FOTO: BORIS PUŠČENIK,
MARKO GUZINA

U početku bijjaše cijena

Pred nama je usporedni test 9 skutera vrlo raznolikih osobina. Četiri od njih opremljena su dvotaktnim agregatima za zapremine do 50 ccm, tri pogone četverotaktni agregati iste zapremine, a dva prelaze 50 ccm i imaju 100 odnosno 150 ccm. Iako možda na prvi

pogled nije jasno što im je zajedničko, osnovna poveznica ovoj veseloj družbi prije svega je novac, jer svaki od navedenih skutera možete u Hrvatskoj kupiti za manje od 10.000 kn. Želja nam je prije svega bila otkriti ima li smisla kupovati jeftino, a vjerujemo da ćemo do kraja ovog

teksta i odgovoriti na to pitanje. Također nam je cilj odrediti određene logične podskupine među skuterima na ovom testu, kako bismo potencijalnim kupcima olakšali izbor. Sigurno je da svih 9 skutera nema iste vozne osobine, ne nudi istu udobnost i ne raspolaže istim performansama,

pa ovdje više nego drugdje treba birati shodno vlastitim potrebama.

Ovo je naš prvi test u kojem smo pomakli kriterijsku letvicu naniže i promijenili svoj način razmišljanja. Dakle, htjeli smo otkriti opravdava li svaki naš skuter tehničkim elementima svoju cijenu. Ove skutere po per-



formansama ne možemo mjeriti s jedim Gilerinim Runnerom ili Yamahinim Aeroxom, ali ipak oni moraju opravdati svoju cijenu, ma kako mala ona bila. Dakle, sigurnost prije sportskih performansi.

Sym Jet 50 Basi-x
cijena: **8.599 kn** s koferom

Danas, kao i prije desetak godina kada smo ga prvi puta ugledali, Sym Jet 50 izgleda atraktivno i zanimljivo. Nekada u klasi sportskih skutera, a danas u borbi za titulu prvaka pristupačnih, ovaj provjereni i dokazani dvotočkaš ničim nas nije razočarao. Počevši od dva pravokutna prednja svijetla, koja kao i ostali elementi dizajna djeluju dovoljno zanimljivo, a ni po čemu nisu pretjerani, Sym najviše djeluje kao cjelovito i promišljeno prometalo. Među testiranim skuterima se ističe i kao jedini sa žutim lećama pokazivača smjera, jer svi

drugi imaju bijele leće, čime postaju obični, a Sym postaje neobičan.

Dovoljno mjesta na podnici, udoban smještaj vozača te serijska oprema poput bočnog oslonca i dodatnog kofera čine Jet dobrim izborom. U pojedinačnom testu smo naveli da Jet 50 Euro-X nema posebno dobre kočnice, što i jeste slučaj ako ga promatramo u svijetlu sportskog skutera kakav bi želio biti, ali u klasi do 10.000 kn kočnice na Jet-u više nego zadovoljavaju.

Na ovom testu je najveća zamjerka koju možemo uputiti skuteru Sym Jet 50 pomalo čudno dizajnirana podloga ispod kontrolnih instrumenata, koja je mogla proći pod 'moderno i nesvakidašnje' prije 10 godina, ali danas bi bilo krajnje vrijeme da ode u mirovinu.

Najbrži od dvotaktaša na našem testu, pogonjen je kompaktnim agregatom koji je svoju srčanost i trajnost

pokazao i dokazao kod mnogih zadovoljnih korisnika tijekom godina.

Nakon svega navedenog spremni smo Sym okruniti kao nešto jednaki-je među jednakima, kako se u „Životinjskoj farmi“ izrazio George Orwell. U gotovo svakom aspektu testiranja Jet se postavio ispred konkurencije i kao takav zaslužuje biti spomenut, iako u ovom testu neće biti pobjednika i gubitnika.

TGB 303R 50
cijena: **9.590 kn**

'Sportaš među pristupačnima' fraza je koja najbolje opisuje ovaj TGB-ov uradak. Kombinacija napadnih naljepnica, perforirana aluminijska podnica te žarka boja naplataka i stražnjeg amortizera definiraju sportski izgled. Kao cjelina 303R izgleda kao nešto već viđeno, ali opet svježije. Po dekorativnoj opremi traži uzor u Peugeotovom Speedfightu WRC.

Kromirane polugice kočnica i ručke za suvozača privlače pažnju i teško je reći spadaju li na jedan sportski skuter, a isto bi se moglo reći i za instrumente. Savršeno pregledni instrumenti konfiguracijom ne odudaraju od ostalih skutera u klasi, pa pružaju informacije o brzini, prijednim kilometrima te količini goriva u spremniku, a tu su i kontrolne žaruljice za dugo svijetlo, pokazivače smjera te količinu ulja. Ono što ove instrumente čini posebnima je aluminijska podloga četkanog sjaja, koja bi se lako uklopila i u neki luksuzni automobil iz perioda nakon Drugog Svjetskog rata.

Prostor pod sjedalom je adekvatan, a kritiku možemo uputiti poklopcu, odnosno gumenom čepu na spremniku za ulje, jer izrađen je tako da gotovo ne možete ne zamastiti ruke.

Vozač se na ovaj skuter lako smješta. Jedinu zamjerku, kao i kod



Popodnevna vožnja u dobrom društvu nikada nije bila pristupačnija

CPI-a, možemo uputiti nisko smještenu čeličnu sajlju komande gasa, jer tu ona smeta koljenu vozača prilikom zakretanja upravljača u desno. Druga, zaista sitna mana koju smo zamjerali TGB-u jest da ga je teško

postaviti na centralni nogar, a kako danas Europljani poklanjaju pažnju i tom elementu, nadamo se da će i Istočnjaci uskoro shvatiti njegovu važnost. Ali, u ovoj klasi ne treba tražiti dlaku u jajetu.

Srce skutera, zrakom hlađeni dvotaktni agregat, lako se pokreće pritiskom na tipku elektropokretača, čak i kad je hladan. Nakon vrlo kratkog razdoblja zagrijavanja spremno odgovara na komandu gasa, a od testiranih "pedesetica" jedino je Sym bio brži na startu.

Spomenimo i prednju kočnicu na TGB-u, koja nipošto nije loša, ali je specifična. Već prilikom prvog dodira ručice kočnice disk počinje snažno djelovati, što može uznemiriti početnike. Tek nakon nekoliko kočenja smo se navikli da treba biti nježan s doziranjem da bi kočenja bila progresivna i efikasna. Ne radi

se o mani, već o različitosti koja nema nikakav negativan utjecaj na sigurnost ili voznost.

CPI Oliver 50
cijena: 9.990 kn

Skuter upečatljive boje i općenito najsportskijeg izgleda od svih na testu. Krenemo li redom, možemo zaključiti da je CPI i jedan od prostranijih i udobnijih skutera koje smo usporedili. Dok upravljač ostavlja dovoljno mjesta za noge vozača kada ga zakrenemo ulijevo, nisko postavljene čelične sajlje komande gasa će zasmetati koljenima prilikom skretanja u desno, ukoliko ne vozite raširenih



Ako izuzmemo instrumente na skuterima Huniao i Italscooter 50 koji si iz razumljivih razloga strašno nalikuju, ostali skuteri nude dovoljno originalna rješenja. Najbogatiji, ali i najkicastiji su oni na Italscooteru 150, dok se oni na CPI ističu svojim nevjerojatno lažljivim karakterom





četna ubrzanja. Iako krajnja brzina konkurira drugim dvotaktnim skuterima, početno ubrzanje je diskretno. No, ipak je jače od četverotaktnih Baotiana. U vožnji je CPI vrlo upravljiv, a sjedalo koje nije previsoko i najmanjima će dopustiti siguran oslonac o tlo. Prednja kočnica je vrlo jaka, što se ne bi moglo reći za stražnju. No, kada bismo "muški" kočili prednjom disk kočnicom, osjetili smo izvjesno uvijanje okvira. Ovo nije razlog za brigu, jer Oliver svojim lijepim šesterokrakim kotačima i dalje prati zadanu putanju. Retrovizori su mu najpregledniji na testu i uopće ne vibriraju.

Zapravo, CPI nije sportski skuter kako biste zaključili po izgledu, ali to je u ovom cjenovnom razredu sasvim razumljivo. Zato, tko god ga shvati kao ponajviše praktično prometalo i svjestan je koliko je za njega platio, biti će više nego zadovoljan.

Kymco Agility 50
cijena: 9.477 kn

Ovaj skuter je na našem testu zaslužio podklasu za sebe i to zato što ga pogoni četverotaktni agregat za zapremine do 50 ccm, a voznim osobinama i prostranošću je daleko nadmašio svoje četverotaktne konkurente sitnije građe. Začudio nas je svojom konkurentnošću sa skuterima opremljenim dvotaktnim agregatima.

Agility je po dimenzijama najmanji Kymcom skuter. Prvo što je vidljivo na Agilityju su uske prednje oplaste koje nogama vozača ne nude mnogo zaštite od vjetrova i kiše. Usku masku bismo mogli opravdati željom za kompaktnom izvedbom, koja će biti od koristi u gradu, no to opovrgavaju vrlo široko postavljene fiksni oslonci za noge suvozača. Najosebniji element svakako je preklopivo sjedalo. Pritiskom na osigurač sa lijeve strane inače prostrano sjedalo suvozača se za tren preklopa prema gore i postaje naslon za leđa vozača. Ispod ovog sjedala / naslona nalazi se poklopac za ulijevanje goriva, a zbog ovog rješenja može se otvoriti samo vozački dio sjedala, što ograničava raspoloživi prostor ispod njega.

Kao što smo već spomenuli, kompaktni agregat se dokazao srčanošću, pa je Agility voznim osobinama bliži dvotaktnoj nego četverotaktnoj konkurenciji. No, još uvijek slaba početna



Svi su prekidači funkcionalni i više nego dobro zadovoljavaju svoju namjenu. Iako obavljaju iste funkcije, svojim dizajnom su iznenađujuće različiti, a možda su nas se najmanje dojmili oni koji se nalaze na skuteru Ital scooter 150 koji je na začelju kolone i po pitanju ukupne završne obrade

ubrzanja jasno upućuju da sjedimo iznad malog četverotaktnog agregata. U vožnji je Kymco stabilan i lako upravljiv, a kombinacija disk kočnice sprijeđa i bubnja straga pokazala se adekvatnom, kao i kod ostalih skutera na testu. Pored Sym-a jedino je ovaj skuter opremljen kočionim klijestima sa

dva klipića, ali nismo primijetili superiornost u odnosu na jednoklipna kočiona klijesta kod konkurencije. Kontrolni instrumenti nisu bolgati, već su sasvim u okvirima klase.

Osim što uska prednja maska neće ponuditi veliku zaštitu koljenima vozača, prednje oplaste se završavaju prilično ostrim rubom, koji će vozaču s dugim nogama koji nije pažljiv prilikom prelaska preko neravnina zadati i pokoji bolni udarac u koljeno. Osim ruba, takvim vozačima može smetati i ključ iz brave,

koji je sasvim vodoravno postavljen i dugajlije udara točno u desno koljeno. Tu još manje mjesta imaju jedino Huniao & Ital scooter 50. Amortizeri su tvrde podešeni nego na ostalim skuterima na testu.

Štedljiv agregat i fini zvuk koji dopire iz četverotaktnog agregata ostav-

nogu. Prostrana podnica doprinosi udobnosti za noge, a vrlo udobno sjedalo općoj udobnosti.

Oliver je jedini na testu opremljen satom na ploči s instrumentima i to mu možemo zbrojiti kao veliki plus, jer jedno praktično gradsko prometalo ga treba imati. Ostali instrumenti su jednostavni i pregledni, a bijela podloga izgleda dobro i sportskim se dojmom nadovezuje na ostatak dizajna. Primjedba na račun instrumenata je iznimno lažljivi brzinomjer, čija neskromnost nije čak niti smiješna.

Voznim osobinama ovo je najmanje sportski dvotaktni skuter na testu, a prije svega se to odnosi na po-





SYM JET 50 BASI-X



TGB 303R 50



Elegantni ili sportski, ovi skuteri su jednako zabavni

ljaju pozitivnu sliku. Retrovizori su vrlo mali, a time i slika iza nas.

Kako cijenom spada u razred ispod 10.000 kn, svakako ga se isplati kupiti onima nižeg stasa, pogotovo ako uzmemo u obzir rast cijena goriva s kojima se Agility lako nosi zbog vrlo male potrošnje.

Huniao 50 & Italscooter 50
cijena: 4.200 kn

Najmanji i najjeftiniji skuteri na našem testu sa sobom ne nose druge superlative, ali sada kao nikada prije udovoljavaju svojoj namjeni. Ako niste opterećeni izgledom i brzinom, ovakvi dvotočkaši se nude kao idealno rješenje za svladavanje prometnih gužvi i problema s parkiranjem u gradu. Dok će ih jedni kupiti na 84 mjesečne rate, drugi će se odlučiti na kupovinu u gotovini, jer nikada nije bilo lakše kupiti skuter.

Ovi gotovo identični kineski skuteri na našem tržištu se pojavlju-

ju pod raznim imenima: Baotian, Huniao, Italscooter, Tin Matteo, Keeway itd. No, u biti izlaze iz istih pogona, a kupac, odnosno uvoznik, određuje kako će se zvati na pojedinom tržištu. Tako mnogi dijelovi s jednog pristaju na drugi i ako ih nema u jednoj mreži, naći ćete ih u drugoj. Uvoznik određuje koliko će novaca potrošiti za ovjes, gume, rasplinjač, kofer, bočni oslonac, naljepni-



Prvi test ovog skutera objavili smo u broju 9 naše revije, davne 1997. godine. Od tada se štošta promijenilo, neke nama drage stvari su nestale, a druge su se uvukle u naše živote, jedino je Sym Jet 50 ostao isti. Izuzmemo li sitne kozmetičke izmjene, isti provjereni Jet je bio dobar tada, a dobar je i danas. Iako je prije gotovo 10 godina Jet spadao u klasu sportskih skutera, a danas se bori za mjesto pod suncem među pristupačnom konkurencijom bez sportskih ambicija, još uvijek se radi o konkurentnom proizvodu, a jedini element koji bismo željeli vidjeti promijenjen od tada je grafika kontrolnih instrumenata. Izgled cjeline i danas je razmjerno svjež, a kvaliteta i pouzdanost su iznad očekivanja.



PIAGGIO ZIP 100



CPI OLIVER 50



KYMCO AGILITY 50



HUNIAO 50



ITALSCOOTER 50

ce, kočnice itd. Dakle, postoje sitne razlike, ali nisu bitne.

Glavna karakteristika ovih skutera je njihova dimenzija. Oni su najmanji na testu i visok vozač će se teško smjestiti za upravljač. No, za tu cijenu se može malo i stisnuti. Ako sjedite normalno, vozač prosječne hrvatske građe teško će uvući koljena iz prednjeg štita. To govori koliko je ovaj skuter malen. Nasuprot tome, odlično će stajati najmlađima, kojima će ovo biti prvi skuter koji si konačno mogu kupiti od džeparca.

Četverotaktni pogonski agregat osim umjerene snage odlikuje i vrlo umjerena potrošnja, a prema našim mjerenjima Huniao je pojurio i 63 kilometra na sat. Usporedimo li ih međusobno, Italscooter ima nešto ljepšu opremu, pri čemu mislimo na moderniji oblik kofera i aluminijskih naplataka. Italscooter ima i zvučni signal pokazivača smjera, dok ga Huniao nema. Instrumenti sadrže samo najosnovnije: brzinomjer, brojač kilometara, pokazivač količine goriva i nekoliko kontrolnih žaruljica. Oba

skutera počivaju na naplaticima promjera 10", ali razlika je u dimenziji guma, pa su one na Huniaou 3.00", a Italscooter nosi obuću presjeka 3.50". Modernije djeluje sjedalo na Italscooteru, koje je izrađeno u dvije boje, a sa stražnje strane nosi i natpis branda.

Kočnice su na oba skutera identične, jednako dobro obavljaju svoju ulogu i ne dovode u pitanje sigurnost. Prekidači na upravljaču su istog oblika, no različite kombinacije boja kod ova dva takmaca.

Razlika je vidljiva i u ovjesu: Italscooter je nešto tvrđe podešen, pa će manje potonuti u vožnji s dvije osobe. No, on nikako nije tvrd skuter i njegovi će amortizeri popiti i veću neravninu.

Prije sjedanja na ove skutere bili smo vrlo skeptični, s obzirom da je posljednji testni iz ove tvornice pod nazivom Tin Mateo bio vrlo nestabilan, baš kao da ne posjeduje amortizere, te je glatko pao na našem tadašnjem testu. No, ovi naoko identični skuteri u vožnji su prilično neutralni



ITALSCOOTER 150



GENERIC IDEO 50



Bezazleni u vožnji kao i za kućni budžet

i stabilni, koliko se može očekivati od ovako malih prometala na jednako malim kotačima. Ovjes funkcionira zadovoljavajuće i tek oštre neravnine ga dovode do kraja hoda, što može rezultirati neudobnošću za vozača. Smještaj suvozača je predviđen, no ipak nije preporučljiv, jer raspoloživa snaga je jedva dovoljna da pokrene

skuter s jednim putnikom, a niti mjesto koje stoji na raspolaganju neće pružiti ugodnu vožnju više nego jednoj osobi. Zanimljivo je da je Huniao prilikom kretanja sa semafora bio nešto brži od Italscootera, koji bi nakon nekoliko prevaljenih metara preuzeo inicijativu, ali kada bi dostigao svoju krajnju brzinu, Huniao bi

strpljivo nastavio ubrzavati i u konačnici bio za nijansu brži. Ove razlike u performansama možemo pripisati različitim rasplinjačima, koji su samo jedan dio opreme koje naručitelj može birati prilikom ugovaranja pošiljke s tvornicom. Iako vrlo slični, a isti po cijeni, možemo primijetiti da se Italscooter i Huniao razlikuju i

po jamstvenom roku. Tako uvoznik Italscootera nudi čak 3 godine jamstva, dok drugi dolazi sa danas uobičajene dvije godine. Za koji god se odlučili, trebate biti svjesni njihovih prednosti i nedostataka i jasno definirati gdje i kako ćete ih koristiti, jer u tom slučaju će vas dobro služiti za vrlo malo novaca. Dakle, ako se uspi-



Iako bi sa stanovništa cijene očekivali da ovom klasom dominiraju dvotaktni agregati, više od polovice skutera pokretali su četverotaktni agregati. Agregati Piaggia i Italscootera 150 premašuju zapreminu od 50 cm i traže od vozača posjedovanje A kategorije, s time da se Zip može nabaviti i u verziji od 50 ccm



Sportskim izgledom će TGB privući mlade

jete ugarati u ove gabarite i ako vas ne smeta ubrzanje, Huniao i Ital-scooter opravdavaju taj novac.

Piaggio Zip 100

cijena: 9.489 kn s koferom

Piaggio, made in China. Do nedavno nezamislivo. I to sve samo radi cijene, a upravo je ona bitna na ovome testu. Za one koji ne znaju, Piaggio se odlučio na veliki korak i pokrenuo proizvodnju svojih skutera u najmnogoljudnijoj zemlji na svijetu, gdje uz vlastitu kontrolu kvalitete mogu proizvoditi modele po vrlo konkurentnim cijenama.

Rezultat ovog poslovnog poduhvata je pred nama i moramo priznati da nemamo primjedbi. Kako god proizvodnja bila organizirana, kvaliteta proizvoda koji iz nje izlaze je na vrlo visokoj razini, pa iako se primjećuje štednja na opremi, ona se ne primjećuje i na odabiru materijala ili alata. I mi bismo lako povjerovali da su plastični dijelovi izrađeni u Italiji, a spojevi raznih dijelova su onakvi na kakve smo navikli od prekomorskih susjeda. Štednja se nazire tek kada primijetimo da u usporedbi s ostalim testiranim skuterima Zip ne raspolaže bočnim osloncem, a pogledamo li vrlo precizne instrumente, primijetit ćemo da za razliku od ostalih ne sadrže pokazivač količine goriva. Ponekad obli prozirni pokrov instrumenata, koji slijedi oblik prednjeg svijetla, svojim oblikom reflektira svjetlo sunca pod raznim kutovima. Vrlo lijepo, ali nekad zasmeta. Prekidači na upravljaču su kvalitetni i izvedeni u Piaggio stilu, pa su tipke elektropokretača i trube nešto niže nego bismo to željeli vidjeti.

Zip 100 pogoni četverotaktni agregat zapremine 96 kubičnih centimetara, koji osim minimalne potrošnje odlikuju i prilično dobra vozna svojstva. Krajnjom brzinom i ubrzanjem Zip je nešto bolji od SYM-a, ali daleko je od uzbuđenja koja bi nudio dvotaktni agregat iste zapremine. Po ubrzanjima i brzini je tek nešto malo brži od Kymcove četverotaktne pedesetice.

S obzirom da je dimenzijama vrlo blizu Huniaoa i Italscootera, ne nudi znatno više udobnosti od njih, pa smo - da bismo se ugodno smjestili - morali pomaknuti tijelo prema natrag. Takav položaj nam je dao dovoljno mjesta za noge, ali to je išlo nauštrb smještaja suvozača.

Uz male dimenzije samog skutera idu i male dimenzije kotača promjera svega 10". Niti tako mali kotači ne utječu nepovoljno na stabilnost, a jedino izraženije neravnine dovode oves do graničnika, pa se može desiti da Zip poskoči zadnjim krajem, iako i tada odlično drži zadani smjer.

Iako malih dimenzija, pouzdan agregat i dobre kočnice omogućit će



Kandidatkinja za Miss uživala je na Kymcu ne znajući tko joj je za petama



Zbog male potrošnje goriva našem veselju nije bilo kraja



Iako najjeftiniji na ovom testu Huniao 50 i Italscooter 50 dolaze opremljeni malim koferom

svladavanje i nešto većih udaljenosti, primjerice iz predgrada u grad. Zip je pravi izbor za sve koji žele proći jeftino, a još nisu sigurni mogu li poklo-

niti povjerenje nekom posve istočnjačkom proizvodu, jer ovaj ima europski pedigree.

Najveća mana mu je podatak da u Hrvatskoj za njega morate posjedovati "A" kategoriju, za razliku od europskih zemalja. No i to će se jednom promijeniti.

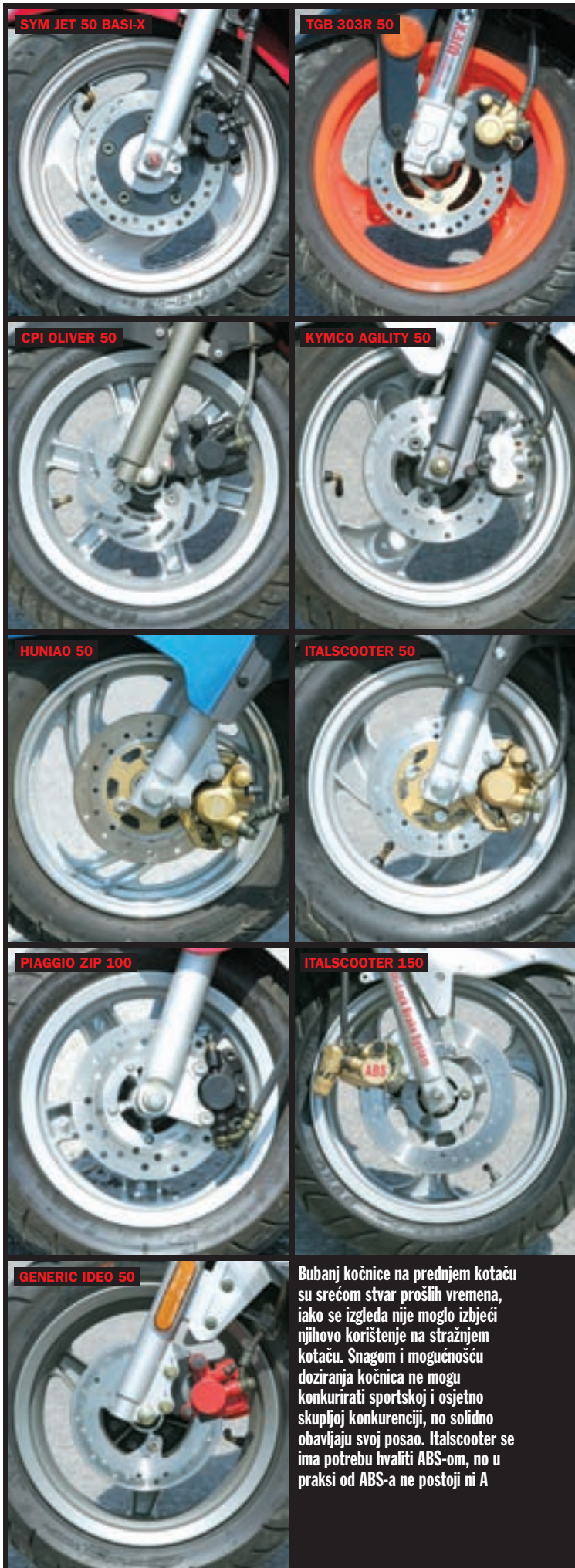
Italscooter 150
cijena: **7.500 kn**

Izraz: "Koliko novaca toliko muzike" nikada nije imao bolji primjer u stvarnosti. Jeftini skuter odjeven u jeftinu plastiku, a kako europski dizajneri traže puno za svoj trud, Kinezi su zasukali rukave i sami osmislili ovaj skuter. Već pogled iz daljine daje naslutiti da se radi o pro-

europski dizajneri traže puno za svoj trud, Kinezi su zasukali rukave i sami osmislili ovaj skuter. Već pogled iz daljine daje naslutiti da se radi o pro-



Tko može ostati ravnodušan na ovakav izgled?



SYM JET 50 BASI-X

TGB 303R 50

CPI OLIVER 50

KYMCO AGILITY 50

HUNIAO 50

ITALSCOOTER 50

PIAGGIO ZIP 100

ITALSCOOTER 150

GENERIC IDEO 50

Bubanj kočnice na prednjem kotaču su srećom stvar prošlih vremena, iako se izgleda nije moglo izbjeći njihovo korištenje na stražnjem kotaču. Snagom i mogućnošću doziranja kočnica ne mogu konkurirati sportskoj i osjetno skupljoj konkurenciji, no solidno obavljaju svoj posao. Italscooter se ima potrebu hvaliti ABS-om, no u praksi od ABS-a ne postoji ni A



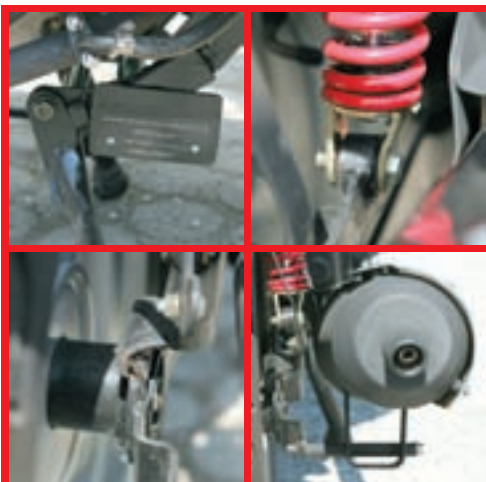
metalnu sasvim obična izgleda, ali oni dobronamjerni mogu to nazvati "retro" stilom. Mogli bi lako ustvrditi da se ovdje radi o prototipu, jer mnoštvo detalja nije sakriveno i dočterano kao što smo to navikli. Osim toga, ovo je prvi primjerak koji je stigao u Hrvatsku, dok su ostali negdje na oceanu u dolasku. Ali sudeći po prodavanosti Baotiana i Italscootera, ne sumnjamo u dobru prodaju na našem tržištu potpomognutu ovom rekordnom cijenom. Naime, rijetki proizvođači uopće nude skutere za 7.500 kn, a kamoli preko 125 ccm.

Kako bi reklamni slogan Fiata za Punto rekao: "Velik i točka!" tako bismo okarakterizirali i Italscootera 150. Najveći je na našem testu, iako ne najskuplji i na njemu sigurno niti dugajlije neće imati probleme koje smo spominjali kod prethodnih skutera.

Dizajn je priča za sebe. Ovdje je vrlo očito je da se kineski i europski ukus razlikuju. Prije svega se to odnosi na kontrolne instrumente, koji na svojoj podlozi nose mnoštvo boja: zeleno, crveno, žutu grafiku, a sve to je uokvireno nevjerovatno plastičnim obrubom s uz-

orkom plemenitog drveta. Kad nije najljepše, neka je bar najsadržajnije, pa Italscooter 150 ima najbogatiju ploču s instrumentima, jer osim brzonomjera i pokazivača količine goriva na njoj pleše i kazaljka brojača okretaja. Kontrolne žaruljice smještene uz gornji rub teško su vidljive po danu. Prekidači na upravljaču djeluju kao da pripadaju nekim drugim, davnim vremenima. No, iako su komplicirani i izrađeni od ne pretjerano kvalitetne plastike, obavljaju svoju funkciju, pa ih nećemo previše kudit.

Zrakom hlađeni četverotaktni agregat zapremine 149,6 kubičnih centimetara nešto se teže pokreće ka-



Završna obrada kojom se krasio Italscooter 150 ne zaslužuje lijepe riječi. Nadamo se da će istovjetni skuteri koji su na dolasku u Hrvatsku biti bolje doradeni



Na Symu je kandidatkinja uspješno bježala progonitelju

da je hladan, dok topao oživi i nakon najkraćeg pritiska tipke elektropokretača. Sukladno najvećoj zapremini Italscooter 150 je ponudio i najbolje performanse, dok nešto veći ukupni gabariti nisu znatno umanjili okretnost. Po dimenzijama on je sušta suprotnost malom Italscooteru od 50 ccm. Amortizacija je tvrde podešena, pa ovaj skuter zna i grublje odgovoriti na neravninama te "ne popiti" svaku neravninu.

Prednja disk kočnica opremljena je sustavom koji nosi naziv ABS, ali ne radi se o poznatom ABS-u, već o kineskom pokušaju imitiranja složenih sustava pomoći pristupačne

tehnologije. Kada smo jednom shvatili da su kočnice zapravo obične, postalo je jasno da adekvatno funkcioniraju.

Također očekivano, s obzirom na najveće dimenzije, udobnost, odnosno prostor koji se pruža vozaču je najveći.

Završna obrada na ovom skuteru pruža mogućnost mnogih kritika jer su varovi vrlo vidljivi i nitko ih se nije trudio sakriti. To je osobito jasno na stražnjem ovjesu i nosaču ispušnog topa. Nosač ispušnog sustava kao da je naknadno dodan, pločica sa brojem šasije zavarena je nisko s desne strane ispred agregata,

stražnji amortizeri su pričvršćeni na preuske nosače i slično. Iskreno se nadamo da će prvi primjerci namijenjeni prodaji u Hrvatsku doći bolje doradani uz adekvatna rješenja nekih od navedenih problema. Jednostavno, nitko se nije trudio da detalji izgledaju lijepo, već je samo bilo važno da oni budu jeftini, što u konačnici daje i odgovarajući rezultat. Zapravo, mogli bismo reći da se radi o prototipu koji je tu samo radi rješavanja homologacije i ostalih potrebnih dokumenata.

Dakle, ovaj skuter koji smo dobili na test ne odlikuje se vrhunskom završnom obradom, već samo cije-

nom, cijenom i cijenom. No, ta se početna pristupačnost brzo topi kad saznate da za njega morate imati položenu "A" kategoriju.

Generic Ideo 50
cijena: **9.950 kn**

Upadljiv i privlačan, maleni Ideo 50 će na sebe privlačiti poglede gdje god da na njemu prođete. Već prvi pogled ostavlja dojam da se netko potrudio osmišljavajući, a kasnije i izrađujući detalje koji ga krasi. Zbog malih dimenzija i uske konstitucije teško da će biti prvi izbor muževnih korisnika skutera ili onih koji se tako osjećaju, ali nesumnjivo



će naći svoju publiku, poglavito žensku. Ideo je po mnogima najbolji skuter na našem testu. Velika okrugla svijetla doprinose dobronamjernom izrazu cijelog prednjeg kraja, a originalnost jamče nisko postavljene pokazivači smjera. Ploča sa instrumentima djeluje trendovski i najviše podsjeća na neki Swatch sat, pa će zasigurno privući mnoge mlade ljubitelje modernog.

Kombinacija boja je odlična, a dobro profilirano sjedalo presvučeno je smeđom imitacijom kože, kojoj osim pohvala za stil treba i prigovoriti da se malo kliže. Vozač će se na Ideo smjestiti lako i udobno. I

ovdje se pojavljuje problem sličan onom na TGB-u i CPI-i, gdje nisko smještena čelična sajla komande gasa dotiče koljeno vozača kada volan okrenemo do kraja u desno. No, vozači kraćih ekstremiteta ovo neće nikada primijetiti. Suvozač će za oslonac naći lijepu izduženu ručku, koja se nastavlja na sjedalo i u čijoj sredini se nalazi poklopac spremnika za gorivo. Nožni oslonci za suvozača doista su posebni, pa ih je potrebno stisnuti prema unutra kako bi se otvorili, a po upotrebi ih je jednako lako i zaklopiti. Prekidači na upravljaču su funkcionalni i ne djeluju posve jeftino, pa ne naruša-

vaju dobro osmišljenu cjelinu. Zanimljiv je i centralni nogar, koji je opremljen nožnim osloncem za dizanje sa obje strane, što je rješenje za pohvalu, ali rezultat toga je da prilikom prelaska preko neravnina desni dio neuobičajeno udara po ispušnom loncu.

U vožnji je Ideo iznimno okretna i najnemirniji od testiranih skutera. Kočnice dobro obavljaju svoj posao i lako smanjuju brzinu koju je nakupio dvotaktni agregat sportskog zvuka. Kao i kod CPI-a, pri sportskom kočenju se primijeti malo uvijanja. No korisnici ove klase skutera se neće ekstremno voziti

kao naši test vozači. Lijepi ispušni lonac, dorađen do zadnjeg detalja, oslobađa reski zvuk tipičan za sportske dvotaktaše, a performanse ne izostaju. Uz natprosječne performanse Generic se odlikuje i natprosječnim vibracijama. Iako ne najbrži u konačnici, po ubrzanju je od "pedesetca" jedino Sym bio brži, a uz spomenutu okretnost i zvuk, Generic je možda i najzabavniji za vožnju. Samo pri nailasku na veliku izbočinu ili udubinu dobiva se grubi odgovor prednje vilice. S obzirom da je ovo sasvim mlada tvrtka, vjerujemo da će i to ubrzo riješiti. Ideo svakako zaslužuje na-



3



4



5

(1) Generic ima mnoštvo zgodnih detalja koji dokazuju da i pristupačni skuteri mogu biti oplemenjeni stilom (2) CPI je po mnogim svojim karakteristikama predstavljao prosjek klase, pa tako i po pitanju posvećenosti detaljima (3) Uz upadljive naljepnice, lažnom sportskom dojmu TGB-a pridonosi i neobična podnica (4) Elegantan Zip opremljen je i praktičnom kukom na koju se može objesiti vrećica (5) Najneobičniji detalj Kymca je suvozačko sjedalo koje se može preklopiti i tako poprimiti funkciju oslonca za leđa vozača



Ugodan oku, Generic Ideo 50 jednako je ugodan i u vožnji

vedene novce, te je stoga i on prošao na našem zahtjevnom testu.

Kočnice

Prošli su dani jeftinih skutera koji nisu išli posebno brzo, a još lošije su kočili. Srećom, niti jedan od skutera na testu više na prednjem kraju ne nosi bubanj kočnicu, već je zaustavljanje povjereno disku koji ga uspješno i obavlja. Konfiguracija kočnica ista je kod svih testiranih skutera, pa je tako na prednjem kraju jedan disk,

kontroliran hidraulički, kako i priliči, dok su straga ipak bubanj kočnice upravljane čeličnim užetom. Ima i sitnih razlika u rješenjima, pa su tako Sym i Kymco opremljeni dvoklupnim kočionim kliještima na prednjem kraju, ali sile kočenja koje iz toga rezultiraju nisu pretjerano veće od onih koje razvijaju jednoklupna kliješta kod drugih skutera. Najveća zanimljivost u pogledu kočenja nalazi se na Italscooteru 150, koji je opremljen ABS sustavom, ali ovaj puta se

iza dobro poznate skraćenicice krije Anti-Lock Brake System, koji se sastoji od cilindričnog dodatka pričvršćenog na kočiona kliješta. Nagađamo da je riječ o kompenzatoru pritiska koji bi trebao mehanički spriječiti blokiranje prednje kočnice. Nakon nekoliko pokušaja naglog kočenja odustali smo od daljnjeg testiranja ovog sustava, jer bi kočnica svaki puta bez greške blokirala, a kotač neugodno proklizao. U svjetlu ovih rezultata tijekom ostatka testa smo se pravili da natpisa ABS i nema.

Kako se radi o diskovima približno istih veličina, sve prednje kočnice su kočile podjednako. Osnovne razlike su u tome koliko informacija prednji ovjes pojedinog skutera pruža vozaču, odnosno koliko smo se jako usudili stisnuti kočnicu. Tako su Generic, Sym, Piaggio i Kymco omogućavali odlična kočenja s vrlo dobrim osjećajem za doziranje. Kočnica na TGB-u je od početka prihvaćala prilično jako, pa bi donekle uznemirila skuter, ali nakon malo navikavanja i pažljivim kočenjem rezultati su također bili dobri. Već smo spomenuli da je CPI, jedini opremljen nazubljenim diskom, patio od mekanog okvira i uvijanja, što je donekle remetilo osjećaj prilikom kočenja, dakako, samo kod sportskog pritiska. I Italscooter i Huniao posve zadovoljavaju kada su u pitanju kočnice, no osjećaj prilikom kočenja nije posebno istančan. Sa stajališta si-

gurnosti upitnika nema, pa je zaustavljanje sa svim testiranim skuterima neupitno. Bubanj kočnice koje su si našle radno mjesto na stražnjim krajevima ovih skutera prava su misterija, jer sjećamo se dana kada su i najjeftiniji motori bili opremljeni bubanj kočnicama i uspješno se zaustavljali, a ove današnje više služe kao pomoćno sredstvo. Iznimka su one na Piaggio, Genericu i Sym-u, koje osjetno doprinose sili kočenja, a na nešto lošijoj podlozi su sposobne i za blokirati stražnji kotač.

Dovoljno brzo da se isplati

Pored kočnica, koje direktno određuju sigurnost pojedinog skutera, brzina je jedan od glavnih pokazatelja pomoću kojih možemo odrediti količinu zadovoljstva. Treba napomenuti



Sa koferom ili bez, praktičnost je osigurana



SYM JET 50 BASI-X

TGB 303R 50

CPI OLIVER 50

KYMCŌ AGILITY 50

HUNIAO 50

da smo na svoju odgovornost sa skuterom do 50 ccm skinuli blokade, jer smo tek tako mogli uvidjeti stvarne razlike. Da su svi bili ograničeni na zakonom dozvoljenu brzinu, ovaj test bi bio manje relevantan. Kako bismo dobili što bolji uvid u situaciju, brzinu smo mjerili na čak tri razna načina. Rezultati mjerenja krajnje brzine na Dynojet testnom stolu pomalo su nas zbnili jer smo očekivali da će svi skuteri upravo ovdje pokazati najbolje što imaju. Donosimo vam sa strane cjelovitu tablicu.

Brzinu na cesti mjerili smo na istoj dionici u kratkom vremenskom razmaku, kako atmosferske prilike ne bi utjecale na točnost rezultata. Za mjerenje smo izabrali testnog vozača savršenih proporcija i atletske građe, teškog 78 kilograma i visokog 182 cm, što nam se učinilo najbliže prosječnoj vrijednosti. Treba također imati na umu da su neki skuteri krajnje brzine postizali tek nakon prijeđenih 1 km, što znači da neki po krajnjoj brzini sporiji skuter na udaljenost od, primjerice, 200m može biti i brži.

Prvo smo mjerili krajnju brzinu u slučaju da vozač na skuteru sjedi uspravno, a nakon toga smo na istoj dionici mjerili brzinu tako da vozač što više smanji svoju izloženost vjetru, a time i otpor zraka. Kako bismo provjerili iskrenost ovih šarolikih konkurenata, bilježili smo i indicirane vrijednosti, te ih usporedili sa izmjerenima. Pokazalo se da svoje korisnike najmanje lažu Sym Jet 50, Piaggio Zip 100 te Generic Ideo 50, uz svega jedan ili dva kilometra odstupanja. Lažljivac s najdužim nosom je bez konkurencije CPI Oliver 50, čija kazaljka brzinomjera bi otišla daleko sa skale označene do 80 km/h. Nije nam osta-



lo ništa drugo, nego procijeniti da pri 60 km/h, koliko Oliver postiže, neskromna kazaljka brzinomjera dolazi do mjesta gdje bi bila oznaka 100, što znači da je pri toj brzini laž "teška" čak 40 km/h. U usporedbi s ovim, odstupanja od 5 do 8 km/h, koliko smo izmjerili kod drugih skutera, gotovo gube na važnosti.

Kao i po snazi, po brzini je dominirao Italscooter 150, što je bilo i za očekivati radi najveće zapremine. Drugi je bio Zip 100, a odmah iza

njega se našao Sym. Opet sukladno očekivanjima, na začelju su svoje mjesto našli Italscooter 50 i Huniao 50, dosegovši 55 odnosno 63 km/h. Tu razliku u krajnjoj brzini gotovo identičnih skutera pripisujemo različitim rasplinjačima i još važnije, različitom broju kilometara. Dok je Italscooter bio nov i na test je došao sa svega desetak prevaljenih kilometara, Huniao je imao priliku razraditi se kroz prijeđenih četrstotinjak kilometara.

30 konja na testu

Da bismo stvorili što potpuniju sliku o šarolikom izboru skutera na testu, odlučili smo im izmjeriti i snagu na stražnjem kotaču. U suradnji sa tvrtkom Janbo d.o.o. sve skutere smo testirali na Dynojet stolu za mjerenje performansi, a rezultate možete vidjeti u tablici. Ukupno smo među devet skutera uspjeli nabrojati 30 konjskih snaga, od kojih je najveći dio (6 KS) odnio Italscooter 150, što i ne čudi s obzirom na tri puta veću



ITALSCOOTER 50

PIAGGIO ZIP 100

ITALSCOOTER 150

GENERIC IDEO 50

Kao i u ostalim elementima, i po pitanju dizajna prednjeg kraja Huniao 50 i Italscooter 50 nalikuju kao jaje jajetu. Dvotaktni predstavnici u ovoj perspektivi ostavljaju sportski dojam sa izuzetkom Generic koja je jednako kao i Zip 100 prednost daje eleganciji. Kymco ima jako usku siluetu koju kvari stražnji dio vozila, dok ne pretjerano originalan izgled Italscootera 150 narašavaju loše izvedeni detalji



Top lista najjeftinijih u Hrvatskoj

1. Huniao 50	4.200 kn
2. Italscooter 50	4.200 kn
3. Italscooter 150	7.500 kn
4. Sym Jet 50	8.599 kn
5. TGB 303R 50	9.590 kn
6. Kymco Agility 50	9.477 kn
7. Piaggio Zip 100	9.489 kn
8. Generic Ideo 50	9.950 kn
9. CPI Oliver 50	9.990 kn

zapreminu u odnosu na većinu drugih modela na testu. Među "pedeseticama" je kao snagator izašao Sym Jet 50 sa 3,5 KS, a odmah iza njega je Generic Ideo 50 sa 3,3 KS. I u ovome su zadnja mjesta zauzeli Italscoo-

300 okr/min više kod punog gasa.

Koliko će to zadovoljstvo koštati?

Što se može kupiti za 72.995 kn? Ovisi kako gledamo na stvari, ali za

ter 50 i Huniao 50: prvi je na mjerni valjak oslobodio 1,79 KS, a drugi 2,25 KS. Kao i u slučaju krajnje brzine, vjerujemo da je ova razlika prisutna prvenstveno zbog različitog broja prijeđenih kilometara te zbog različitih rasplinjača. Na mjeranju smo primijetili da se Huniao "vrtio"

taj iznos moguće je kupiti jedan od širokog izbora motocikala velike zapremine ili devet predstavljenih skutera male zapremine. Oni koji vole razmišljati na takav način možda će u toj cifri prepoznati i osmogodišnju zalihu toplih ćevapa u somunu, s lukom, naravno. Budući da je nama poznata formula pomoću koje smo došli do te vrijednosti, znamo da se iza nje krije 9 skutera koje smo za vas testirali. Veći dio njih svojom cijenom je vrlo blizu čarobnoj vrijednosti od 10.000 kn, ali dva od testiranih skutera smjestili su se i ispod polovice i stoje svega 4.200 kn.

Također treba istaknuti da - iako su cijenom unutar naših zadanih granica - Piaggio Zip 100 i Italscooter 150 od vozača traže posjedovanje A

kategorije, kako bi njima mogao legalno upravljati. Svatko tko želi ovakav skuter treba imati na umu cijenu polaganja A kategorije, ukoliko već nije vlasnik iste, kao i dodatne cijene registracije radi veće zapremine. Za one koji ne posjeduju A kategoriju Piaggio nudi rješenje u obliku slabijeg modela Zip 50.

Bilo kako bilo, jasno je da ovisno o odabranom vremenu otplate i o uvjetima kreditiranja koje izaberete, najskuplje od ovih skutera možete imati već za nešto više od 120 kuna mjesečno. Čak i uz troškove registracije, osiguranja, redovnog održavanja i goriva teško ćete uspjeti pronaći jeftiniji oblik osobnog prijevoza ako ne računamo bicikl, skateboard ili role.

Svi skuteri u vožnji su stabilni pa je na njima lako uživati u krajoliku



SYM JET 50 BASI-X

TGB 303R 50

CPI OLIVER 50

KYMCO AGILITY 50

HUNIAO 50



Najprostraniji
i najudobniji

Jamstvo

Različiti u svakom pogledu, zašto bi bili slični kada je riječ o jamstvu? Ako nigdje drugdje, ovdje prednjače oba Italscootera s pune 3 godine jamstvenog roka. Najjeftiniji, a sa najdužim jamstvom. Često su nas pitali: "A što ako se pokvari"? Jednostavno je izračunati da ukoliko skuter platite 4.200 ili čak 7.500 kn za veći i on vas dobro služi 3 godine, mirne duše ga možete po isteku tog perioda pokloniti omiljenoj dobrotvornoj ustanovi. No, trogodišnje jamstvo je ipak iznimka u ovom slučaju, pa tako TGB, Sym, Huniao, Kymco i Piaggio nude po dvije godine bezbrižne vožnje, što je realno te zapravo ne treba očekivati duže jamstvene rokove sve dok se borba za

tržište u Hrvatskoj još više ne zahukta. Ispod prosjeka i ispod očekivanja su CPI i Generic sa po jednom godinom jamstva, što u ovoj konkurenciji baš i nije dovoljno. Ne radi se samo o tome tko će snositi troškove mogućih kvarova, već i o slici povjerenja u svoje proizvode koja se time stvara. Nije na nama da sudimo, jer ekonomija koja vlada svijetom nam nije specijalnost, ali možemo barem konstatirati da bismo rado vidjeli barem dvogodišnje jamstvo za sve skutere na ovom testu.

Podvlačenje crte

Sada bismo mogli poput brkatih konobara iz davno prošlih vremena podvući crtu pa svemu još pribrojiti i datum, ali mi nismo takvi, a testirani skuteri nisu niti zaslužili loš tretman. Kada se sve zbroji i oduzme, možemo reći da za svakog od devet testiranih dvotočkaša postoji mjesto pod suncem. Jedno je sigurno: za količinu novaca potrebnu da postanete vlasnikom jednog od testiranih modela dobivate barem koliko ste platili, a spremni smo reći da dobivate i više. Valja naglasiti da ne nude svi iste vožne osobine i treba biti svjestan njihove različitosti. Tako će, primjerice, Huniao 50 i Italscooter 50 biti odlični za one koji ne prelaze puno kilometara i nemaju baš nikakvu strast za vožnjom na dva kotača, već su orijentirani ka praktičnosti i ekonomičnosti. Prvenstveni razlog tome su male dimenzije i vrlo umjerena brzina ovih skutera, ali vrlo dobro se kompenzira jednako malom cijenom. Tu bismo laganu prednost dali Italscooteru radi opreme, iako su vrlo, vrlo slični.

Na drugoj strani su se smjestili Piaggio Zip 100 i Italscooter 150, koji od korisnika zahtijevaju posjedovanje vozačke dozvole A kategorije. Osim boljih performansi koje dolaze uz veću zapreminu, korisnici ovih



Skuter s tisuću lica

● Ima li doista tisuću lica nismo sigurni, ali na našem tržištu se najprodavaniji skuter, poznati "Baotian", nudi pod nekoliko raznih imena. Radi se o proizvodu kineske tvornice Huniao, pa na nekim agregatima koji pogone ove mališane možemo primijetiti upravo to ime. Kako Kinezi još nisu došli do spoznaje o važnosti stvaranja vlastitih brandova, ime koje će skuter nositi ponajviše ovisi o mašti i želji veletrgovca koji ih naručuje i uvozi. Tako se na našem tržištu ova simpatična prometala mogu naći pod imenom Baotina, Huniao, Italscooter, Tin Mateo i Keeway, a mi se ispričavamo ako smo neko ispustili. Kako proizvođač svojim naručiteljima nudi izvjesne opcije prilikom naručivanja pošiljke, tako su stariji modeli Baotiana bili opremljeni prednjom bubanj kočnicom, dok danas sve osim Keewaya dostupnog u Metro prodavaonicama krase prednja disk kočnica. Ovisno o tome koje ime nosi vaš skuter, može biti različita grafika na kontrolnim instrumentima, kombinacija boja sjedala, izgled naplataka ili oblik dodatnog kofera. Doznali smo da i neki elementi skriveni oku nisu identični, pošto proizvođač naručitelju nudi na izbor i nekoliko različitih rasplinjača, pa ovisno o tome performanse i potrošnja vašeg ljubimca mogu minimalno varirati. I komponente ovjesa mogu biti ponešto različite.



ITALSCOOTER 50



PIAGGIO ZIP 100



ITALSCOOTER 150



GENERIC IDEO 50

Bez obzira na nisku cijenu, čak se četiri predstavnika ove klase mogu pohvaliti sa stražnjim koferom koji povećava praktičnost cijelog skutera. Pri pogledu straga zanimljiva je sličnost između TGB-a i CPI-a, dok je bez obzira na dugi staž na tržištu stražnji kraj SYM-a je još uvijek originalan i atraktivan. Generic Ideo i Piaggio Zip svojim stražnjicama još jednom dokazuju da cijene eleganciju



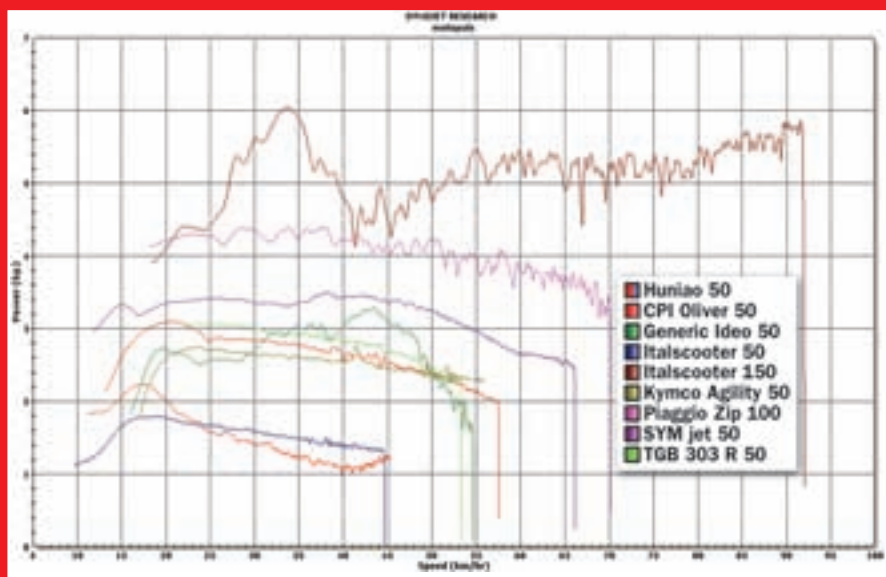
Nakon napornog testiranja priuštili smo si odmor u hladu

modela vjerojatno imaju barem ne- kakve osjećaje za vožnju s vjetrom u kosi, jer ako ništa drugo, polaganje A kategorije danas zahtijeva izdatke u vremenu i novcu. Ova dva modela potpuna su suprotnost po gabariti- ma. Ipak, laganu prevagu bismo dali Piaggio radi završne obrade, iako je nešto sporiji u maksimalnoj brzini.

U zlatnu sredinu su se smjestili TGB 303 R 50, Kymco Agility 50 i CPI Oliver 50, koji uz kvalitetu na odgovarajućoj razini nude i dobre vozne osobine. CPI krasi sportski izgled i najudobniji je od njih, ali okvir je nešto mekaniji nego bismo željeli vidjeti, a to se osjeti kod kočenja. Kymco krasi moderan, ekonomičan

četverotaktni agregat, ali uska silueta i malo mjesta za noge nije svakome po ukusu. Za mališane nakićen naljepnicama, TGB izgleda atraktivno. Kromirani elementi poput ručica kočnica te ručki za suvozača govore o pažnji posvećenoj detaljima. TGB je prilikom kretanja sa semafora najbrži od tri navedena, dok CPI tu najviše

zaostaje. Kada mu se dađe prilika, Kymco će biti najbrži ako gledamo krajnju brzinu, ali potrebna je malo dulja dionica da pokaže svoje sposobnosti. Svi koji se žele isticati na cesti, odnosno bilo gdje se pojave sa svojim skuterom, bez razmišljanja se mogu opredijeliti na Generic Ideo 50, koji svježim dizajnom privlači pažnju. Završna obrada na dovoljnoj razini kao i lijepi detalji malo koga će ostaviti ravnodušnim, dok sportski zvuk dvo- taktnog agregata i dobre vozne osobine pružaju i više od samog izgleda. Zbog nešto manjih dimen- zija vjerojatno će Ideo biti odabir sitni-



Krivulja snage na ovom stolu se može prikazivati na više načina. Nama se najviše dopao ovaj, gdje krivulja snage nije u sprezi s okretajima već sa postignutom brzinom u km/h. S obzirom na variomatski prijenos (ne fiksni kakvog imaju motocikli) skutera ovdje možemo vidjeti raspored snage do krajnje brzine, zavisno od prijenosa. Da je snaga mjerena na radilici krivulja bi bila sasvim dugačija. Smatramo da je ova korektnija. Ovdje je zanimljivo vidjeti i podatak o krajnjoj brzini. Mi smo maksimalnu brzinu svakog skutera mjerili tri puta: statički na DynoJet stolu s softverski proračunatim otporom zraka, dinamički u uspravnom položaju vozača i dinamički u polegnutom položaju vozača. Razlike su i više nego zanimljive a donosimo vam ih u tablicama



Klasična ljepota



DynoJet stol u Lučkom

● Novost na našim usporednim testiranjima je uporaba najnovijeg DynoJet mjernog stola kojeg je prije mjesec dana u Hrvatsku dopremila tvrtka Janbo iz Zagreba, točnije u Lučkom. Do sada smo koristili mjerni stol Akrapovič u Sloveniji, Moto trade u karlovcu i Ing kart u Zagrebu.

Ovaj stol u Lučkom je opremljen najnovijim softverom i motornom kočnicom a dečki iz Janba su proveli tjedan dana na usavršavanju preciznog mjerenja u Nizozemskoj. Na prvi pogled ovaj stol je vrlo velik jer ima dvije kočnice potrebne za mjerenje snage sve popularnijih quadova. Osim toga tvrtka Janbo je uvoznik tuning dijelova DynoJet pa ovdje možete kupiti PowerCommander, Quick shifter i ostale dijelove te odmah izmjeriti snagu prije i poslije. Tako se najbolje možete uvjeriti sami koliko ste dobili snage vašim tuningom.

Cijene mjerenja se kreću od 200 kn + PDV za skutere, 500 kn + PDV za velike motocikle, te od 50 kn do 600 kn za četverocikle ovisno o njihovoj zapremini. Više info. na tel. 01/6531495 ili 091/1351923.

MAKSIMALNA BRZINA km/h	USPRAVNO IZMJERENO	USPRAVNO INDICIRANO	RAZLIKA IZMJERNO /INDICIRANO	NA TESTNOM STOLU	POLEGNUTO IZMJERENO	POLEGNUTO INDICIRANO	RAZLIKA IZMJERNO /INDICIRANO
Sym Jet 50	64	65	1	66	72	74	2
TGB 303R 50	55	63	8	53	62	70	8
CPI Oliver 50	60	100	40	58	66	110	44
Kymco Agility 50	58	65	7	56	68	75	7
Huniao 50	48	56	8	57	63	71	8
Piaggio Zip 100	68	70	2	73	79	80	1
Italscooter 50	50	55	5	49	55	60	5
Italscooter 150	80	98	18	92	98	119	21
Generic Ideo 50	58	59	1	55	62	63	1

MAKSIMALNA SNAGA	IZMJERENO kW/KS	DEKLARIRANO kW/KS
TGB 303R 50	2,26 / 3	3,6 / 4,29
CPI Oliver 50	2,29 / 3,11	3,23 / 4,4
Generic Ideo 50	2,43 / 3,3	2,3 / 3,1
Sym Jet 50	2,59 / 3,52	2,78 / 3,78
Italscooter 50	1,32 / 1,79	2,1 / 2,8
Huniao 50	1,66 / 2,25	2 / 2,72
Kymco Agility 50	2,04 / 2,77	2,7 / 3,7
Piaggio Zip 100	3,25 / 4,42	4,7 / 6,4
Italscooter 150	4,46 / 6	7 / 9,5

	Sym Jet 50 Base-X	TGB 303 R 50	CPI Oliver 50	Kymco Agility 50	Huniao 50	Piaggio Zip 100	Italscooter 50	Italscooter 150	Generic Ideo 50
MOTOR									
tip agregata	2 - t	2 - t	2 - t	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t	2 - t
promjer x hod (mm)		41 x 37,4		39 x 41,4	30 x 41,5	50 x 49	30 x 41,5	57,4 x 57,8	
zapremina	49,4	49,3	49,2	49,5	49,5	96	96	149,6	49,2
kompresija				11:1		11:1	10,5:1		
hlađenje	zračno	zračno	zračno	zračno	zračno	zračno	zračno	zračno	zračno
napajanje	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač
deklarirana max. snaga KS(kW)-o./min.	3,78 (2,78)	4,9 (3,6)	4,4 (3,23)	3,7 (2,7)	2,72 (2)	6,4 (4,7)	2,8 (2,1)	9,5 (7)	3,1 (2,3)
deklarirani max. okretni moment kgm-o./min.		- 7.500		- 7.500		- 6.750	- 7.000	- 7.000	- 7.500
spojka	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna
mjenjač	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT
CIKLISTIKA									
okvir	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti
prednji ovjes	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica ø 30 mm	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica
stražnji ovjes	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa monoamortiz.	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa monoamortiz
prednji kočioni sustav	disk ø 190 mm s dva klipa	disk ø 190 mm s jednim klip.	disk ø 190 mm s jednim klip.	disk ø 180 mm s dva klipa	disk ø 155 mm s jednim klip.	disk ø 175 mm s jednim klip.	disk ø 155 mm s jednim klip.	disk ø 220 mm s jednim klip.	disk ø 189 mm s jednim klip.
stražnji kočioni sustav	bubanj	bubanj	bubanj ø 110 mm	bubanj	bubanj	bubanj ø 110 mm	bubanj	bubanj	bubanj ø 110 mm
guma prednja	120/70 - 12	120/70 - 12	120/70 - 12	120/70 - 12	3.00 - 10	100/80 - 10	3,50 - 10	130/60 - 13	120/70 - 12
guma stražnja	130/70 - 12	120/70 - 12	130/70 - 12	130/70 - 12	3.00 - 10	120/70 - 10	3,50 - 10	130/60 - 13	130/70 - 12
DIMENZIJE									
međuosov. razmak (mm)	1.273		1.320	1.325	1.200	1.215	1.200		1.275
duljina (mm)		1.830	1.839	1.830	1.800	1.690	1.730	1.895	1.765
širina (mm)		660	664	690	640	680	600	740	668
visina (mm)		1.170	1.131	1.070	1.065		1.060	1.165	1.098
visina sjedala (mm)	770		760	800	720	750/765/780	720	790	767
spremnik goriva (l)	6,3	6,8	5,2	5	5	7,3	5	-	4,2
težina (suha u kg)	94	92	98	97	82	95	84	116	92
garancija (mjeseci)	24	24	12	24	24	24	36	36	12
CIJENA	8.599	9.590	9.990	9.477	4.200	9.489	4.200	7.500	9.950