

# [ Piaggio Liberty S 50 ]

*Upotrebljivost i kvaliteta preuzeti su s prethodnog modela, a kada tome pridodamo veliku pažnju posvećenu izgledu detalja, Liberty je postao privlačniji nego ikada. Veliki kotači osiguravaju stabilnost, praktičnost je urođena svakom skuteru, a vrhunski dizajn čini ovaj model poželjnim mladima i svima koji se tako osjećaju.*



CIJENA  
15.958 kn

Krut okvir i dobra ciklistika omogućuju brzu i opuštenu vožnju





# Sloboda pokreta

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

**P**od pojmom "sloboda" mislimo nam gotovo trenutno prostruji asocijacija na nespupatnost kretanja, odnosno mogućnost da se krećemo po svojoj volji. Piaggio pod tim pojmom podrazumijeva lakoću kretanja isključivo kroz gradsku gužvu. Upravo je zbog toga njihov praktičan skuter dobio ime Liberty. I sasvim su u pravu, jer kakva je to sloboda kretanja, ako smo zakrčeni u gustom prometu? Osmišljen kao kombinacija stabilnog skutera s velikim kotačima i okretnog sportskog skutera, Piaggio Liberty S 50 odlikuje se privlačnim i promišljenim dizajnom i kvalitetnim komponentama kakve smo naučili vidati na proizvodima iz Pontadere.

## Tetovirano lice

Izgledom je Liberty S 50 pravo malo čudo jer ga se može doživjeti na mnogo raznih načina. Gledano iz daleka, S 50 izgleda posve prosječno i nenametljivo, a tamna kombinacija boja na nekoga bi mogla ostaviti i dojam ozbiljnosti. Pridemo li bliže, postajemo svjesni obilja detalja koji Liberty čine dopadljivim i posebnim. Prije svega tu mislimo na svojevrstne "tetovaže" koje krase lijevu stranu prednje maske, te bočne oplata skutera. Izvedene su u svojoj boji, koja ih čini neupadljivima, ali daje i određenu dozu mistike u kombinaciji sa sjajnim crnim lakom oplata. Jednako je uspješan i odabir teksture i boja za ručku suvozača, koja se nadnosi nad stražnje svjetlo, kao i sivih eleme-

nata koji obrubljuju prednju masku i nose stražnje pokazivače pravca. Lijepi i nenametljivi su čak i naplatci, jer svojom suzdržanom bojom i ugodnim dizajnom posve odgovaraju ostalim elementima modela S 50. Doista vrhunski izgleda sjedalo prekriveno sivim materijalom u dvije nijanse, dok je spoj među njima naglašen narančastim šavom. Čista petica za dizajn detalja, ako se nas pita. Sjedalo krase i jedan detalj koji nas je začudio, a to je bravica za otvaranje s desne strane. Kako smo svi većinom naviknuli silaziti s motocikala i skutera na lijevu stranu, ovakav smještaj bravice nas je malo zbunjivao i prisilo nas da hodamo do desne strane, kako bismo došli do oskudnog prostora pod sjedalom. Iza sjedala se nalazi već spomenuta ručka za suvozača, a ispod nje se nastavljaju plastične oplata, u kojima se smjestilo stražnje svjetlo, poput otoka crvene boje u moru sjajne crne plastike. Kao i prednji pokazivači smjera, stražnji su savršeno uklopljeni u cjelinu i svojim prozirnim lećama uopće ne kvare izgled skutera, već mu doprinose. Iznad prednjeg kotača se nalazi blatobran visoko odignut od gume, koji bi na nekom drugom skuteru djelovao neugledno, ali Liberty ga nosi sa stilom. Između prednjih pokazivača smjera, na dijelu oplata koji se pomiče s upravljačem, nalazi se svojevrstni vjetrobran od crne plastike, koji ne čini čuda kada je u pitanju zaštita od vjetra, ali zato savršeno nadopunjava izgled ovog modela. Iza ovog vjetrobra-





Liberty je serijski oskudno opremljen, pa ima samo jedan retrovizor i nema bočni oslonac



na se, kako i dolikuje, smjestila ploča s kontrolnim instrumentima. Izvedena kombinacijom tamno i svjetlo sive te narančaste boje, izgledom posve lako prati dizajn cijelog skutera, a pruža i sve potrebne informacije kao što su brzina, količina goriva i broj prijedjenih kilometara. Tu su također i uvijek praktični digitalni sat i četiri lako vidljive kontrolne žaruljice u vrhu, dok su žaruljice pokazivača smjera smještene u same kutove i nisu dovoljno upadljive. Upravljač sadrži prekidače kakve Piaggio ugrađuje u gotovo sve modele, a osim nepostojanja prekidača za svjetlo koje se automatski pali malo nas je začudio nedostatak prekidača "blende". S unutrašnje strane prednjih oplata nalazi se praktični pretinac za sitnice, a otvara se pritiskom na ključ u otključanoj kontaktnoj bravici, koja je jednostavna i funkcionalna.

Tu se nalazi i sklopiva vješalica za vrećice, koja je u ovom slučaju posebno korisna zbog oskudnog prostora pod sjedalom. Kako je oprema ovog modela prilično skromna, na upravljaču se našlo mjesto za samo jedan klasični okrugli retrovizor. U duhu štednje se na lijevoj strani ravne i prostrane podnice ne nalazi niti bočni oslonac, koji je praktičan i uvijek dobrodošao. Zato su nožni oslonci za suvozača sklopivi, a vrlo su elegantnog oblika. Nakon opisanog možemo reći da je, što se izgleda tiče, Liberty S 50 stilska vježba talijanskog dizajna koja zaslužuje najbolje ocjene.

### Ne treba mijenjati dobitnu kombinaciju

Tehnički Liberty ne donosi nikakve revolucije ni novotarije vrijedne divljenja, ali kada je u pitanju

provjerena i dokazana Piaggio tehnologija, to je sasvim dobro. Pogonska grupa jednaka je kao i na većini modela ove kuće koji odgovaraju opisu dvotakša do 50 kubičnih centimetara, a radi se o modernom Hi-PER2 agregatu. Zapremina od 49,4 ccm rezultat je provrta od 40 i hoda od 39,3 milimetara, dok je omjer kompresije 9,9:1. Ekološki svjestan stroj opremljen je dvostaznim katalizatorom te sekundarnom dobavom zraka, kako bi ispušni plinovi bili što čišći, a osim toga ga odlikuje i vrlo mala žed za gorivom. Budući da se radi o vozilu kojem je pouzdanost visoko na listi prioriteta, Liberty je opremljen elektro i nožnim pokretačem, za slučaj da nas sreća nije služila i akumulator se ispraznio. Kako i dolikuje jednom Piaggio uratku, a navikli smo se na uspješnu seriju Hi-PER2 pogonskih agregata, jedan pritisak tipke elektropokretača ili lagani skok na nožnom pokretaču budi malenu zvijer. Pored ovog zrakom hlađenog agregata pogonsku jedinicu čini i CVT prijenos, na koji snagu dovodi automatska spojka.

Ovjes je, kao i ostala tehnička rješenja, već viđen i provjeren. Prednji kotač obućen je u gumu 90/80-16, a nosi ga klasična teleskopska vilica hoda 76 mm. Stražnji kotač je nešto manjeg promjera pa je njegova guma 110/80-14, a ovješena je, kako bi i očekivali od skutera, preko agregata kao oscilirajućeg elementa. Hod stražnjeg kotača iznosi 74 mm, dok njegovo kretanje kontrolira jedan amortizer. Za kočnicama se neće nitko okrenuti jer nisu načinjene od ekskluzivnih komponenti, ali prednji disk promjera 220 mm te stražnji bubanj od 140 mm bez poteškoća zaustavljaju 83 kilograma ovog skutera i sve što vozač, putnik i prtljaga tome mogu pridodati. Sve navedene elemente povezuje okvir od čeličnih cijevi koji osigurava potrebnu krutost i



Liberty S 50 raspolaže vrhunskim kočnicama



Instrumenti u skladu s ostatkom skutera, lijepi i funkcionalni



Agregat iz Piaggio palete nudi kvalitetu i pouzdanost na koju smo navikli





stabilnost, a prolazi bez i najmanje pažnje, jer je skriven ispod plastičnih oplata.

### Lakoća vožnje, sigurnost kočenja

Vozna svojstva Libertyja su u skladu s izgledom, pa isprva ovo prometalo djeluje samozatajno, ali kada smo ga bolje upoznali, pokazao se vrhunskim. Najugodnije iznenađenje bile su kočnice, koje ne samo da su adekvatne, nego su zaista za poželjeti. Dovoljno kruti okvir za ovu klasu ne pokazuje nikakve znakove uvijanja, a dobro odmjeren prednji ovjes pruža vozaču dobar osjećaj, pa su s ovim skuterom moguća sigurna i nagla zaustavljanja. Smještaj vozača je prikladan, a tu najviše mislimo na prostranu podnicu, po kojoj je moguće nesmetano premješati noge. Udobnosti pridonosi i sjedalo, koje je u skladu sa trendovima dobro profilirano, makar nam se učinilo ponešto nagnuto prema naprijed, što dolazi do izražaja prilikom kočenja. Višim vozačima moglo bi pomanjkati prostora za koljena, ali oni će se moći pomaknuti nešto unatrag na sjedalu. Upravljač u vožnji ne smeta koljenima, a položaj je opušten, pa nemamo primjedbi.

Agregat zapremine 50 ccm pokreće Liberty s mjestu vrlo lako i živahno, a kada jednom dođe do zakonski propisane brzine, ubrzanje prestaje zbog blokade. Dobro je poznato da ovaj agregat ugrađen u drugim modelima, kada je uklonjena blokada, osigurava

Pod sjedalom je premalo mjesta, pa ne stane niti obična otvorena kaciga



brzine od približno 70 km/h, ovisno o prijenosu.

Zahvaljujući velikim kotačima i uravnoteženoj ciklistici, Liberty je vrlo stabilan i trpi razne nestašluke vozača. Na neravninama ostaje neutralan, iako kod vožnje u dvoje stražnji ovjes dolazi do kraja svojeg hoda prilikom prelaska preko nekih izraženijih izbočina. Opisana stabilnost i pouzdane kočnice omogućile su nam da se na skuteru opustimo i prepustimo užitku u vožnji, dok smo se s lakoćom probijali kroz gusti gradski promet. Čak i vožnja u dvoje za Liberty nije problem, jer ne gubi previše na ubrzanjima, a lako doseže blokadom ograničenu brzinu. Suvozač se može bez poteškoća smjestiti na stražnje sjedalo, oslonci za noge mu pružaju dobar oslonac, ali rukohvat, koji estetski zadovoljava, funkcionalno nije idealan. Smješten je malo previše prema natrag, a istovremeno je preuzak i pretanak, pa ne pruža sigurnost koju bi mogao pružati uz minimalne izmjene.

U svakom slučaju, vožnja na Libertyju S 50 je ugodna i laka, a skuter vrhunski obavlja svoju osnovnu zadaću: prijevoz od mjesta "A" do mjesta "B" kroz zakrčene gradske prometnice.

### Kako smo stigli na odredište?

Kada jednom stignemo na odredište, možemo razmisliti i o načinu kako smo tamo stigli. Ako smo putovali na Piaggio Liberty S 50, a put nas



Pretinac za sitnice ispod upravljača lako se otvara pritiskom na ključ u bravici

je vodio kroz gradske gužve i urbana središta koja pate od kroničnog nedostatka parkirnog prostora, dobro smo izabrali. Gledan iz daljine Liberty S 50 djeluje kao još jedan skuter velikih kotača i umjerenog dizajna, ali kada mu se približimo, uočavamo detalje koji ga čine posebnim. Ukupni dojam pomalo kviri oskudna serijska oprema, na što ukazuje nedostatak drugog retrovizora ili bočnog nogara, dok je minimalni prostor pod sjedalom svakako najveća zamjerka. Vrhunska završna obrada te kvalitetna pogonska grupa iz palete Piaggia jamče pouzdanost i praktičnost, a izgled jamči posebnost, pa će Liberty lako naći put u vozni park i u srce mnogih ljudi koji osjete potrebu za dinamičnim i atraktivnim prometalom. ■

### TEHNIČKI PODACI

|   |
|---|
| <b>Motor:</b> jednocilindrični, dvotaktni   |
| <b>Promjer x hod:</b> 40 x 39,3 mm  |
| <b>Obujam:</b> 49,4 ccm   |
| <b>Odnoš kompresije:</b> 9,9:1  |
| <b>Hlađenje:</b> zračno   |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko  |
| <b>Napajanje:</b> rasplinjač  |
| <b>Spojka:</b> automatska   |
| <b>Mjenjač:</b> CVT   |
| <b>Okvir:</b> čelični cijevasti   |
| <b>Ovjes:</b> teleskopska vilica, hoda 76 mm; straga agregat kao ovisni element sa jednim amortizerom, hod 74 mm      |
| <b>Gume:</b> prednja 90/80-16, stražnja 110/80-14   |
| <b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 220 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga bubanj od 140 mm          |
| <b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.960, širina 735, visina sjedala 795, osovinski razmak 1.340, težina 83 kg |
| <b>Spremnik goriva:</b> 6 l   |

**+** kočnice, stabilnost, dizajn, praktičnost

**-** nedostatak prostora pod sjedalom, oskudna serijska oprema, kontrolne lampice pokazivača smjera, smještaj viših vozača