

Piaggio MP3 250 i.e.

Većina, ako ne svi, prepoznati će MP3 kao popularni informatički format za kompaktno spremanje zvučnih zapisa, odnosno glazbe. Za marku Piaggio MP3 predstavlja novi standard za sigurnu i zabavnu vožnju kroz gradske gužve i prigradske zavoje. Revolucionarni paralelogramski ovjes kao od šale otklanja nedostatke dosadašnjih, uobičajenih rješenja, pa pruža lakoću upravljanja čak i potpunim početnicima, dok provjereni Piaggio agregat osigurava potrebnu živost

TEKST I FOTO: **MARKO GUZINA**

Iako je moto industrija i njoj pripadajuća industrija skutera napravila neke značajne korake kroz nekoliko posljednjih godina, revoluciju kakvu donosi Piaggio MP3 nismo vidjeli gotovo od dana kada je prvi agregat s unutrašnjim sagorijevanjem ugrađen na tadašnji bicikl. Daleko od toga da u navedenom periodu nije bilo inovacija, samo što one nisu predstavljale toliko značajan iskorak od dotada poznatoga. Isto tako, bilo bi nepošteno izjaviti kako do sada nismo vidjeli ili čuli za razna rješenja na tri kotača, ali tek je Piaggio sa MP3 predstavio serijski proizvod koji pomiče granice. Većina dosadašnjih trokolic otklanjala je pokoju manu dotada uvriježenih rješenja na dva kotača, a istovremeno su se pojavljivale hrpe "bubica" koje su krajnji rezultat činile svakakvim, samo ne praktičnim.

Simpatični Piaggio trokote razmjerno jednostavnim rješenjem pomiče granice sigurnosti i upravljivosti među skuterima, čime okreće novu stranicu kada je riječ o evoluciji motocikala i srodnih vozila. Sa zanimanjem smo iščekivali dan kada ćemo dobiti testni MP3 te se i sami uvjeriti radi li se o odlučnom koraku naprijed ili samo u stranu. Kroz dru-

CIJENA
44.900 KN



Poput drugih skutera i MP3 je u nagibu ograničen prvenstveno centralnim osloncem, koji prilikom pretjerivanja dodiruje podlogu, ali tu je i činjenica da je prednji ovjes dizajniran za nagibe do 40 stupnjeva

Novi format skutera

Zanemarimo li prednji kraj, ostatak ovog tricikla nalazi inspiraciju za svoje skladne linije u modelu Piaggio X8



ženje s ovim Che Guevarom među skuterima uvjerali smo se da koliko god izgledom i činjenicom da ima dva prednja kotača čini iskorak na stranu, zapravo predstavlja pomak prema budućnosti.

Pa ima tri kotača!

U svojoj karijeri smo imali prilike voziti razne motocikle i skutere, od kojih su neki bili skupi unikati, a drugi još skuplji serijski proizvodi, ali ni jedan nije privlačio poglede svekolikih promatrača kao što je to slučaj s modelom MP3. Pogledi koje ovo šarmantno vozilo privlači puni su čuđenja i veselja, a jalni pogledi kakvi su nerijetko upućeni skupocjenim i upadljivim motociklima jednostavno ne postoje. Zapravo, MP3 predstavlja nešto što je masovno i dostupno gotovo svima, dok se istovremeno odlikuje aurom posebnosti i ekskluzivnosti. Prednji kraj ovog skutera definiran je dvama aluminijskim kotačima sa po deset krakova te visokim blatobranima, unutar kojih se smjestio paralelogramski ovjes. Uz same kotače nalazi se još par blatobrana koji su tu kako bi ostatak vozila održali čistim i kada uvjeti na cesti nisu idealni. Piaggio uz svaki MP3 isporučuje i dodatne nastavke od plastike i gume, koji možda nisu idealni za silazak sa rinzola, ali zato

Kao i pri velikim brzinama, MP3 kroz zavoje i preko neravnina odlično održava zadani smjer



dotatno štite od prljavštine koja prska s kotača.

Prednja maska bez sumnje će ljubitelje znanstvene fantastike podsjetiti na nekog dobronamjernog robota, jer u koso postavljena svijetla neodoljivo podsjećaju na oči. Tu je, naravno, i rešetkasti otvor za disanje, iza kojeg

se, sasvim logično, smjestio hladnjak rashladne tekućine. Bradu ovog simpatičnog lica čini svojevrsni plastični odbojnik, a sa strana ga određuju rubovi blatobrana u kojima se nalaze pokazivači smjera s prozirnim lećama. Svojim linijama i širinom koju dik- tira sklop ovjesa prednji kraj pomalo

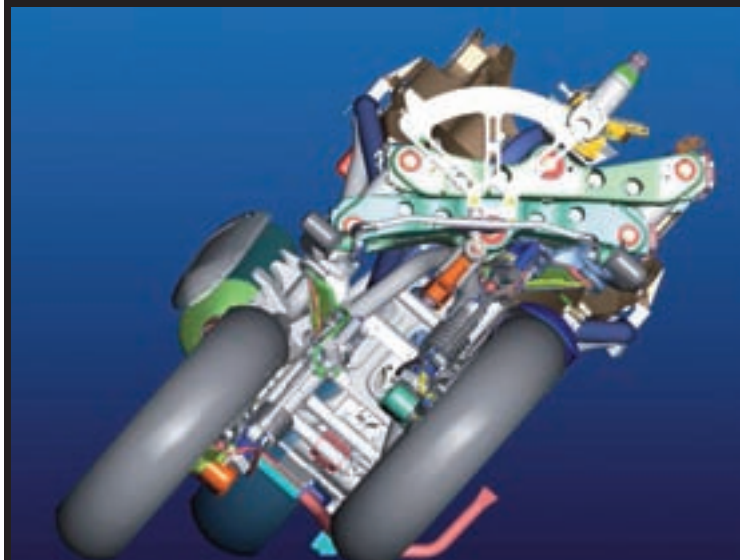
liči i na motorne saonice, dok široki vjetrobran samo podupire ovakvo razmišljanje. Vozački prostor gotovo da ni ne daje naslutiti kako se radi o jednom novom konceptu, pa kada bismo zanemarili nešto veću širinu prednjih oplata, polugu ručne kočnice i tipku za zaključavanje ovjesa,

bilo bi nas lako uvjeriti da je u pitanju samo još jedan obični skuter sa "samo" dva kotača.

Ploča s instrumentima je bogata i pregledna, a krasi ju čak deset kontrolnih žaruljica, dva lijepa analogna pokazivača s kromiranim obrubima te centralno smješteni LCD. Pokazivač brzine baždaren je u kilometrima i miljama, dok u polju brojača okretaja svoj posao obavlja i pokazivač količine goriva. LCD pruža informacije o ukupno prijeđenim kilometrima, dok se između dva parcijalna brojača, odnosno indikacije okolne temperature može birati pomoću tipke uz desnu ručicu upravljača. Tu su i skala temperature rashladne tekućine i sat, a pažljivi vlasnici vjerojatno nikada i neće vidjeti indikatore koji ukazuju na potrebu servisiranja agregata, odnosno prijenosnog sklopa. U samom središtu ploče s instrumentima nalazi se žuta žaruljica na kojoj se nalazi stilizirani simbol prednjeg ovjesa i lokot, a uloga joj je ukazati na to da je ovjes zaključan (kad žaruljica gori), odnosno otključan (kad žaruljica trepti). Upravljač ne zaslužuje posebni komentar, jer se radi o uobičajenom Piaggio uratku koji zadovoljava svoju funkciju, ali zato su sklopovi prekidača lijepo izvede-

Dva prednja kotača djeluju nesvakodnevno, ali MP3 ostavlja dojam promišljenog serijskog proizvoda, a ne nečije kreativne vježbe u slabo opremljenoj radionici





Kad su klimave noge dobra stvar

● Jedino što MP3 razlikuje od maks skutera u klasi poput Piaggio X8 ili Peugeot Satelisa jest njegov revolucionarni prednji ovjes. Doduše, ova rečenica umanjuje važnost spomenutog ovjesa kao kada bismo za neki superbike motocikl snage 180 KS rekli da ga od 125 - tice razlikuje samo snažan agregat. Dakle, tajna je u ovjesu, dok su ostali elementi poznati od prije. Pa koja je onda razlika između klasičnih skuterskih ogibljenja i ovog koje čini MP3 toliko posebnim? Prva i najočitija je ona da ima dva kotača, ali još je bitnije da se oni u većini situacija ponašaju kao jedan, dok istovremeno osiguravaju znatno bolje prijanjanje i sigurnost. Paralelogramski sustav djeluje poput dvije klackalice smještene jedna ispod druge, za čije krajeve su ovisne cijevi koje nose kotače, dok se za njihovu sredinu drži okvir. Ovakav ovjes omogućuje kut nagiba od 40 stupnjeva, a sloboda naginjanja je ista kao i s jednim kotačem. Model s oznakom "RL" opremljen je i elektrohidrauličnom kočnicom koja prilikom parkiranja, odnosno stajanja na semaforu, omogućava da ovjes zaključamo, čime skuter postaje stabilan kao da je na centralnom nogaru. Bitno je spomenuti da MP3 nije nasljedno stabilan, odnosno, i na njemu vozač održava ravnotežu dok dva prednja kotača omogućavaju slobodno naginjanje. Tajna je u tome da ovakva izvedba eliminira osjetljivost na kvalitetu podloge, uzdužne neravnine ili nestabilnost pri velikim brzinama.



ni s kromiranim kućištima. Dok je s lijeve strane dodana tipka za uključivanje sva četiri žmigavca, desni sklop prekidača sada krasi tipka "mode" za odabir informacija na LCD-u te prekidač za zaključavanje odnosno otključavanje ovjesa.

Nastavimo li prema natrag, na redu je umjereno široki tunel među podnicama, u kojem se nalazi spremnik goriva, te same podnice, koje su dovoljno široke da ne kompromitiraju udobnost, a opet dovoljno uske da je lako nogama doseći pod. Sjedalo modernog dizajna osigurat će udobnu vožnju vozaču i suputniku. Stražnji kraj s masivnim rukohvatima i poklopcem prtljažnog prostora podsjeća na model X8, a oblik mu je definiran funkcionalnošću. Tu su se smjestila i dva stražnja svijetla s već uobičajenim pokazivačima smjera opremljenim prozirnim lećama. Kombinacija lakirane i mat crne plastike dodatno naglašava fluidne linije bokova, a prepoznatljivi pogonski sklop je razmjerno neupadljiv i nenametljiv.

Budućnost je stigla

Upravo takva ne pretjerano komplicirana rješenja su ona koja pred-

vođe revolucije i evolucije, a takvo je i paralelogramsko rješenje prednjeg ovjesa na Piaggiovom MP3. Svatko imalo sklon tehnici ga gleda i lupa se po čelu uz komentar: "Kako se ja ovoga nisam sjetio?" Možda je u pitanju činjenica da je ovaj sustav u osnovi toliko logičan i jednostavan, da bismo ga u prvi mah i odbacili, pa se pozabavili osmišljavanjem nekog znatno složenijeg, teže izvedivog sklopa. U Piaggio se nisu dali uloviti u ovakvu zamku, pa pred nama sada stoji vozilo koje donosi revoluciju, a vjerujemo da se pojavilo u pravom trenutku, jer prema potražnji i interesu kupaca možemo zaključiti da tržište ne može biti spremnije.

Vjerujemo da smo u dosadašnjim testovima već dovoljno opisivali i hvalili vrhunski Quasar 250 i.e. agregat iz kuće Piaggio, pa sada možemo samo ponoviti da ovaj tekućinom hlađeni jednocilindraš ima zapreminu od 244,3 ccm i da se za razvod brinu četiri ventila u glavi. Sustav elektronskog ubrizgavanja, kojeg nagovještava i slovna oznaka i.e., brine se da EURO 3 norme budu zadovoljene, ali i da 22,5 "konja", koliko ovaj agregat razvija pri 8.250 okr/min, bude uvi-

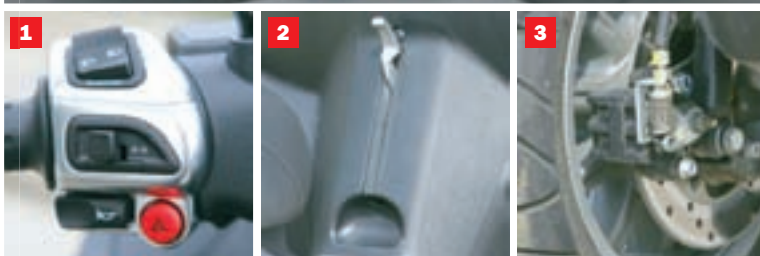


Široki i ženstveni stražnji kraj određen je težnjom za praktičnošću te prostranim prtljažnim prostorom. Dva stražnja svijetla su lijepo uklopljena u cjelinu



(1) Lijepo izvedene prekidače sa sjajnim kucištima po obliku je lako pripisati Piaggio grupaciji. S lijeve strane je dodan prekidač za paljenje, a s desne strane su četiri pokazivača smjera, a s desne onaj za zaključavanje, odnosno otključavanje prednjeg ovjesa (2) Roll-Lock sustav blokade prednjeg ovjesa omogućava parkiranje bez upotrebe centralnog nogara, pa je sada moguće ovo vozilo mirne duše ostaviti i na znatnije nagnutim površinama. Naravno, tu je i parkirna kočnica, kako bi vas MP3 dočekao gdje ste ga ostavili (3) Parkirna, odnosno ručna kočnica djeluje na stražnji disk putem čeličnog užeta

Pregledni i bogati instrumenti pružaju obilje informacija, a sa LCD-a je moguće očitati i okolnu temperaturu



Ukupno raspoloživi prtljažni prostor na MP3 nije fascinantno volumenski, ali svojom duljinom će lako prihvatiti i nezgrapne predmete

jek dostupno i poslušno. Prijenosni sklop je jednako uobičajen i sastoji se od automatske centrifugalne spojke koja snagu prenosi na CVT mjenjač. Međuosovinski razmak je svega 20 mm dulji od modela Piaggio Beverly, a okvir je uz pomoć CAD programa načinjen od čeličnih cijevi. Spremnik goriva može primiti 12 litara, dok se sjedalo nalazi na 780 mm od podloge. Stražnji ovjes klasično je rješenje s agregatom kao ovješanim elementom te dva amortizera, dok hod iznosi 110 mm.

Veće razlike u odnosu na klasične skutere nećemo naći niti u dimenzijama guma: one iznose 120/70-12 sprijeda te 130/70-12 straga, ali kada kažemo da je prednjih dvostruko više nego inače, počinje se naslućivati da nije riječ o dosada uobičajenoj koncepciji. Ne bi nas iznenadio niti podatak da ovo 204 kilograma teško vozilo zaustavljaju tri diska promjera 240 mm, kada svaki ne bi bio na zasebnom kotaču. Konačno na red dolazi i prednji ovjes, koji čini MP3 onim što on jest. Paralelogramski sustav koji preko aluminijskih krakova vodi bočne cijevi na kojima su pričvršćeni kotači, predstavlja, kako smo već rekli, revolucionarno, ali i jednostavno rješenje. Ako zanemarimo elektrohidrauličku kočnicu, kojom prilikom parkiranja možemo ukrutiti ovjes i tako izbjeći dizanje na centralni

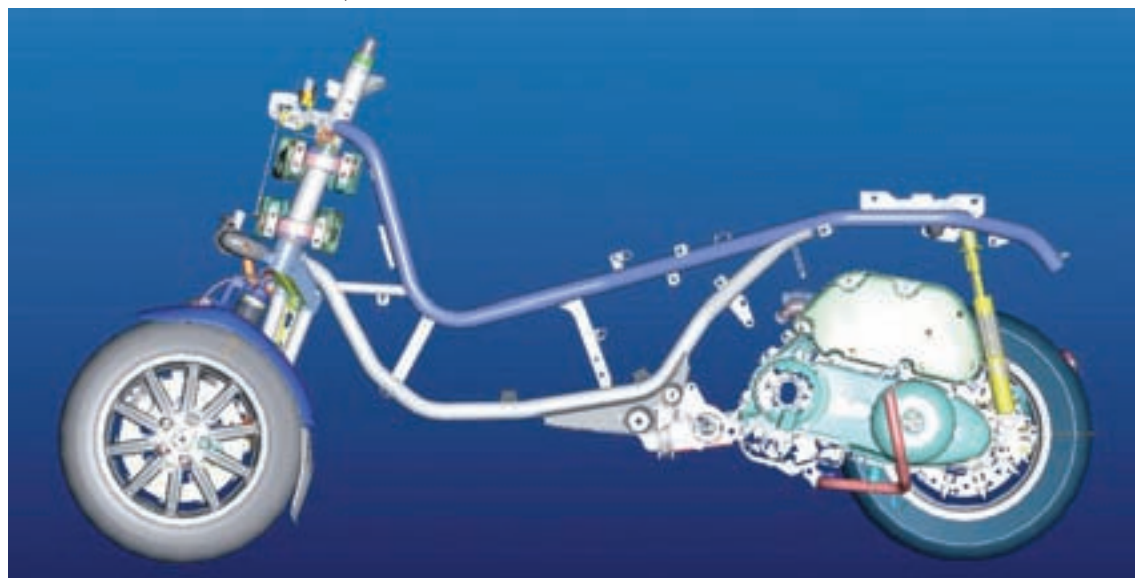
nogar, prednji ovjes je zapravo slobodan i ne ograničava naginjanje. Ovo možemo objasniti i na drugi način: možemo reći da MP3 nije nasljedno stabilan poput, primjerice, četverocikla, već će se prevrnuti kao i svaki drugi skuter ako mu to dozvolimo. Dvostruki prednji ovjes nema ulogu stvoriti stabilnu platformu na kojoj će se vozač moći odmarati, odnosno, na kojoj neće trebati održavati ravnotežu, već mu je uloga eliminirati mane urođene malenim kotačima. O prednostima ovakvog ovjesa govorit ćemo kada ćemo komentirati vožnju,

a možemo spomenuti da ovakav ovjes ima umjereni hod od 85 mm, što mu je vjerojatno i najveća (ako ne i jedina) mana.

Nemoguće moguće

Došao je trenutak da isprobamo vozilo o kojem smo toliko slušali i o kojem smo od Piaggia dobivali tolike informacije. Iako smo ga već vidjeli na službenim prezentacijama i sajmovima, stvarnim nam se učinio tek kad smo ga parkirali pred našom redakcijom. Nakon što smo sjeli za upravljač, uvidamo da su razlike u odnosu na

klasični skuter minimalne i u osnovi se svode na postojanje ručne kočnice te prekidača za zaključavanje prednjeg ovjesa. Kako smo i navikli, vrhunski pogonski agregat lako se pokreće i gotovo je odmah spreman za vožnju. Ovaj puta smo mu dali vremena da se zagrije, dok smo znatizljevo isprobavali ručnu kočnicu, koja preko čeličnog užeta djeluje na stražnji disk. Sustav zaključavanja ovjesa praktičan je i logičan, a tu su i neke sigurnosne postavke kako se ovjes ne bi zaključao u vožnji. Dakle, kada je broj okretaja agregata ispod 2.000 okr/min, žuta



Čak ni klizak asfalt na kružnim tokovima više ne predstavlja problem, jer revolucionarni paralelogramski ovjes osigurava prijanjanje i sigurno naginjanje do 40 stupnjeva



lampica na kontrolnoj ploči treperi i daje nam do znanja da možemo zaključati ovjes. Pomak prekidača ulijevo zaključava ovjes, zvučni signal nas upozorava na tu činjenicu, a paljenje žute kontrolne žaruljice nam to i potvrđuje. Oslobađanje ovjesa može se obaviti pomakom prekidača u desno ili podizanjem broja okretaja agregata, a i jedno i drugo rezultira dvostrukim zvučnim signalom i gašenjem žaruljice, nakon čega je MP3 moguće naginjati. Ovjes je moguće zaključati i u nagibu u odnosu na podlogu, pa tako više ne predstavlja problem parkirati se na nagnutom terenu. Dodatni sustav sigurnosti je i senzor koji onemogućava otključavanje ovjesa kada nije opterećen, drugim riječima, vozilo može raditi, ali ako na njemu ne sjedite, ovjes nije moguće otključati.

Protiv krađe je korisna i ručna kočnica, koja - kada je jednom aktivirana - dok je upravljač zaključan više ne može biti otpuštena dok se skuter ne otključa. Kada smo proučili sve osobitosti statičnog vozila, pažljivo smo zakrenuli ručicu gasa i uputili se na testnu vožnju. Poznati agregat vuče mirno i ravnomjerno, a sve do 110 km/h ubrjava vrlo točno i bez zadržki. Dok proizvođač deklarira krajnju brzinu od 125 km/h, ovaj skuter će do nje doći nakon perioda koji iziskuje strpljenje od vozača, ali

će zato na ravnim dionicama autoceste pokazati i vrijednosti preko 130 km/h. Lakši modeli s manjom čeonom površinom ubrzavaju i nešto bolje, no, to je ipak mala cijena kada je u pitanju sigurnost koju MP3 pruža. Kada govorimo o brzini, možemo reći da su ubrzanja do 80 km/h strelovita, a to je ono što je bitno za lako sudjelovanje u urbanom prometu. Uz brzinu su vezana i strujanja zraka, a tu nas je serijski vjetrobran pomalo razočarao. Dok su noge i donji dio tijela odlično zaštićeni od vjetera i kiše, pa nam donji dio kišnog odjela gotovo i nije trebao, gornji dio je izložen zračnim strujama. Sa prilično okomitog vjetrobrana pri brzinama preko 90 km/h odvaja se nemirna struja zraka koja se osjeti na prsima i kacigi pa svi koji planiraju vožnje na međugradskim dionicama mogu odmah uplatiti i atraktivni zamjenski vjetrobran, koji svojim izgledom obećava vrhunsku zaštitu.

Spominjanje krajnjih brzina pravi je trenutak da pohvalimo odlično održavanje smjera koje odlikuje ovaj skuter. Ovo ukratko znači da je prednji ovjes posve oslobođen oscilacija koje se kod uobičajenih skutera javljaju pri velikim brzinama, a ista neutralnost se manifestira i prilikom vožnje po uzdužnim neravninama, odnosno kolotrazima kakvima naše prometnice obiluju. Prednji ovjes je u

svakoj situaciji bez i najmanje naznačke odstupanja od zadanog pravca vodio skuter tamo gdje smo zamislili, a tek se stražnji kotač povremeno "namještao" sa jedne na drugu stranu

kolotruga, ali bez utjecaja na stabilnost. Dok smo ovo prvi puta probali na praznoj prometnici, MP3 nas se toliko dojmio da smo kasnije puni pouzdanja jurili među autima pot-

DODATNA OPREMA

Zaokružena ponuda

● Još jedan pokazatelj koji pokazuje da je MP3 temeljito osmišljen i doraden proizvod je dodatna oprema koja se uz njega nudi. Dok samo vozilo dolazi u dvije izvedbe, sa i bez "Roll-lock" sustava za parkiranje bez korištenja stojnog oslonca, u ponudi je i vrlo logičan asortiman dodatnih elemenata. Kako smo i spomenuli, serijski vjetrobran neće dostatno zaštititi više vozače, ali zato je tu visoki zamjenski primjerak futurističkog oblika. Za unaprjeđenje praktičnosti Piaggio nudi kofer u boji vozila, dok pripadajući nosač omogućava nesmetan pristup prtljažnom prostoru ispod sjedala. Zimogrozni i oni koji se žele dodatno zaštititi od zime obradovat će se pokrivaču za noge, koji je povrh svega opremljen i grijanjem, kako vam ni pri najnižim temperaturama ne bi bilo hladno. Kada se već vozite po zimi, ne bi bilo zgoroga nabaviti i odgovarajuće gume, pa su se tako u ponudi našle one zimske. Izradene od smjese prilagođene hladnom vremenu i opremljene pravim zimskim profilom, ove gume garantiraju prijanjanje i kada se temperatura spusti ispod ništice. Kao šećer na kraju nudi se Tom Tom. Ma što vi mislili da stoji iza tog imena, vjerojatno ste pogriješili, jer radi se o navigacijskom sustavu. Ne znamo da li time Piaggio cilja na dostavljače u europskim metropolama ili planiraju stvoriti flotu MP3 taksi vozila, ali znamo da će korisnici ovih vozila, tko god oni bili, biti zadovoljni odlukom o kupnji.



Prednji kraj dobronamjernog izgleda definiran je prostorom ispod oplata, potrebnim za smještaj paralelogramskog ovjesa, a pomalo podsjeća na motorne saonice



Uzdužne neravnine i kliske tračnice koje su zadavale muke dosadašnjim skuterima za MP3 su sitnica, problem koji je mučio pretke, ali sada je riješen



puno sigurni da nas nikakve uzdužne neravnine neće iznenaditi. Poprečne neravnine su druga priča, a paralelogramski ovjes je ovdje pokazao svoje prednosti i ograničenja.

Kada biste na neravnu naletjeli sa samo jednim prednjim kotačem, vrlo malo udarca bi se prenijelo na skuter, jer svojom geometrijom ovjes u tom slučaju na okvir prenosi tek polovicu udarca. S druge strane, kada smo na sveprisutne rupe i izbočine naišli s oba kotača, došao bi do izražaja kratak hod ovjesa koji ne djeluje povoljno na udobnost. S druge strane, ustupak na polju udobnosti postao je beznačajan kada smo se jednom uvjerali koliko dobro ovakav ovjes "drži", te da prelazak tramvajskih tračnica pod bilo kojim kutom ili čak vožnja uzduž istih više ne predstavlja potencijalno opasnu radnju. Slično je i sa klizavim metalnim poklopcima šahtova na cesti ili pješačkim zebrama, na kojima smo si dozvoljavali nagibe kao na natjecateljskoj stazi. Znalo nam se desiti da prilikom odlučnog otvaranja gasa pri jakom nagibu popusti stražnji kotač, ali niti to nije predstavljalo stresnu situaciju, jer MP3 poslušno ide za prednjim krajem, kao po poslovilnoj pruzi. Svejedno treba prepoznati da nagibi preko 40 stupnjeva, ionako nezanimljivi prosječnim korisnicima, nisu mogući. Naime, prednji ovjes projektiran je do te granice, a u svakom trenutku treba imati na umu i hvatljivost u odnosu na kvalitetu podloge.

Ovo pišemo zato da podsjetimo: koliko god revolucionaran bio MP3, gume koje se ugrađuju na njega i prometnice po kojima se kreće ostale su one stare. Osim mogućnosti zabavljanja s velikim nagibima uz dva prednja kotača dolazi i iznimna sila kočenja koju je moguće primijeniti. Razlog tome nisu serijski ugrađena opletena kočiona crijeva, već stabilnost i neutralnost koju MP3 posjeduje prilikom naglih kočenja, dok se kočioni put smanjuje i do 20%. Ostaje nam za primijetiti da smo si u vožnji gradom ili zavojitom otvorenom cestom sa MP3 dozvoljavali stvari koje s običnim skuterom nikada ne bismo pokušali.

Pogled u kristalnu kuglu

Sve u svemu, radi se o vozilu koje će lako zadovoljiti želje i potrebe svih onih ljudi u najboljim godinama koji zaziru od vozila s malim kotačima, a jednostavno ne osjećaju potrebu kupiti motocikl s velikim kotačima. Oni koji su se u ovom opisu prepoznali lako će nagovoriti bolje polovice da im odobre budžet za kupnju MP3 skutera, jer sigurnost koja ga krasi jednostavno je neosporna. Ipak ih trebamo upozoriti da paze gdje ostavljaju ključeve, jer će ovaj tricikl svojom atraktivnom pojavom i prak-



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 72x 60 mm
Obujam: 244,3 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čalični cijevasti
Ovjes: Paralelogram sa četiri aluminijska kraka, hoda 85 mm; straga agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera, hod 110 mm
Gume: Prednje (dvije) 120/70-12, stražnja 130/70-12
Kočnice: naprijed dva diska promjera 240 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 745, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.490, težina 204 kg
Deklarirano: snaga - 22,5 ks (16,5 kW) - 8.250 okr/min, max. okr. moment - 2,14 kgm (21 Nm) pri 6.750 okr/min
Spremnik goriva: 12 l
Max. brzina: 125 km/h

+ sigurnost, držanje zadanog smjera, skraćeni put kočenja, vrhunski agregat, zabava

- mali hod ovjesa, vjetrobranska zaštita, cijena

Dva prednja kotača garantiraju stabilnost na pravcu prilikom kočenja, te 20% kraći zaustavni put. Opletana kočiona crjeva dodatno naglašavaju silinu kočenja

tičnošću lako privući i njihove kćeri, pa bi se oko vožnje na MP3 mogla razviti polemika kao oko posljednjeg komada torte u hladnjaku.

U budućnosti ovog i srodnih modela vidimo velike uspjehe. Zapravo, kada upotrijebimo svoje sposobnosti predviđanja i provirimo kroz prozor u 2017. godinu, nismo sigurni pogoni li sva ta vozila tamo vodik, kisik, maleni reaktori ili dobra stara fosilna goriva, ali čini se da sva imaju tri kotača i podsjećaju na MP3. Predviđanja na stranu, vjerujemo da je Piaggio stvorio revolucionarno vozilo koje možda i neće imati značajan utjecaj na izgled "velikih" motocikala, ali zato bi tržište skutera mogla preplaviti slična rješenja. Dok su neka druga "revolucionarna" rješenja u povijesti tehnike i tehnologije vezana za motocikle nerijetko objedinjavala mane uobičajenih pristupa, prednji ovjes predstavljen na modelu MP3 otklanja mane male-nih kotača, a zadržava prednosti koje sa sobom nosi kompaktnost skutera.

Dodamo li svemu još i vrhunsku

motorizaciju, temeljitu završnu obradu i iskustvo Piaggia kada je riječ o izradi skutera, dileme nema: MP3 je rođeni pobjednik. Vjerujemo da direktnu konkurenciju nećemo vidjeti tako skoro, a Piaggio grupacija je pažljivo razradila tržišno segmentiranje, pa će se MP3 nuditi s agregatima zapremine 125, 250 i 400 ccm, dok će prestižni trokotač s agregatom zapremine 500 ccm nositi Gilerin znak i ime Fuoco. Cijenom od 39.900 kn za osnovni model MP3 se u klasi skutera zapremine 250 ccm smjestio kojih 5.000 kn iznad popularne konkurencije, mada je već tom cijenom čak i 10.000 kn skuplji od pojedinih istočnjačkih proizvoda. S druge strane, testni model opremljen "Roll-lock" sustavom blokade prednjeg ovjesa 'olakšati' će vaš kućni budžet za 44.900 kn, što će se mnogima učiniti i previše.

Ovome je Piaggio doskočio problemnim vožnjama, jer nema boljeg načina da se uvjerite u kvalitete ovog neobičnog koncepta nego na vlastitoj

koži. MP3 se stoga prodaje samo na odabranim prodajnim mjestima koja mogu osigurati testne modele za kupce, a upravo ovakva politika je najbolji način za razuvjeravanje skeptika.

Čak i ako ne vjerujete da se radi o istinski dobroj novotariji, pronađite u sebi avanturistički duh, svratite do ovlaštenog MP3 trgovca i pripremite se na iznenađenje. ■

