



Dva kruga na tri kotača

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

Iako predstavljena kada i već afirmirani Piggio MP3, Gilera Fuoco 500 i.e. tek je nedavno krenula put maloprodajnih mjesta, a time i do krajnjih korisnika. Izabran da bude perjanica ponude inovativnih tricikala Piaggio grupacije, Fuoco je pogonjen najjačom pogonskom grupom dok dizajnom nudi više od MP3, koji je u usporedbi s njim pomalo konzervativan.

Pravi mali Transformer

Možda to nije slučaj s modelima u Excalibur sivoj ili Emotivno crvenoj boji, kako ih je proizvođač nazvao, ali Demonski crni Fuoco neodoljivo podsjeća na više ili manje simpatične robote iz kulturnih stripova, crtića, a odnedavno i cjelovečernjeg filma. Ponajviše je to slučaj kada ovaj skuter gledamo sprijeda, pa dva para svjetala postaju oči, cjevaste i mrežaste zaštite lice i usta, a sjajna okomita ploha ispod pozicionog svijetla nos. Dojmu doprinosi i činjenica da svjetla rade simetrično, odnosno gornja su kratka, a donje duga, dok cijeli prednji kraj okrunjuje neprozirni vjetrobran od crne plastike

Nekon što je predstavljena Piaggio trokolica koja se nudi s pogonom od 125, 250 i 400 ccm, na red je došao model sa slavim logotipom koji sačinjavaju dva kruga te slavno ime Gilera. Osnove mehanike preuzete su sa Piaggio modela MP3, snažni pogonski agregat od 500 ccm dolazi iz iste ergele, a jedino što zapravo čini Fuoco različitim je osebujan izgled koji će od svakoga izmamiti komentar, pozitivan ili negativan

nalagane strukture. Spomenuta cjevasta i mrežasta zaštita prednjeg kraja čini ga prozračnijim i u priličnoj mjeri izlaže pogledima paralelogramski ovjes, a istovremeno daje osjećaj agresivnosti i - možda najviše - robusnosti. Sa stražnje strane prednjih oplata nalaze se instrumenti koji oblikom i funkcijama posve odgovaraju onima na MP3, a jedino kombinacija crne i crvene boje na podlozi govori o pripadnosti kući Gilera. Nakon već viđenih instrumenata opet jedna vizualna poslastica, pogadate, riječ je o upravljaču gotovo motokros stila. Isti se u sredini drži na stiliziranim konjčima, dok ga s gornje strane pritišće pažljivo oblikovani držač na kojem se

nalazi veliki i sjajni logotip kuće Gilera. Na upravljaču su svoje mjesto našli prepoznatljivi prekidači iz Piaggio obitelji, ovaj puta objedinjeni u privlačna i moderna kućišta, a radi nepostojanja plastičnih oplata pogledu su izložene i pumpe kočnica. Ovi elementi igraju na kartu iskoraka iz okvira uobičajenog u ovoj klasi skutera, kao da prednji dvostruki ovjes već sam po sebi to dovoljno ne naglašava.

Krenemo li pogledom dalje, nailazimo na ručnu kočnicu identičnu onoj na MP3, a kako tunel koji dijeli podnicu na dva ne pretjerano prostrana komada sakriva spremnik goriva, logično je da se tu nalazi i njegov poklopac. Sjedalo vozača je 5 mm



◀ Iako možda ne djeluje tako, Fuoco nudi dobru zaštitu od vjetra, jer polegnuti crni vjetrobran neće stvarati turbulentna strujanja zraka kao što je to slučaj na MP3, pa će vožnja biti tiša i ugodnija

▲ Agregat od 40 KS pruža Fuocou uvjerljiva međuubrzanja, iako ga nemala težina od 244 kg poprilično sputava

▼ Fuoco je poput MP3 idealan za savladavanje opasnosti gradskih prometnica kao što su pješačke zebre, tramvajske tračnice te uzdužne neravnine



Velike i bogate instrumente odlikuje malo nesretan izbor boja, jer po jakom svjetlu ih je malo teže razaznati, ali razumljiv nam je izbor crveno-crne "Giler" kombinacije. Prekidači koji su nam dobro poznati sa govoto svih skutera Piaggio grupacije sada su se smjestili u zanimljivo i lijepo oblikovana kućišta

više od onoga na MP3 250, ali to se u praksi i ne osjeti toliko koliko njegova veća širina može korisnicima kraćih ekstremiteta otežati doseganje podloge. Skuteri iz Piaggio grupacije već su nas naučili na promišljena sjedala koja će ponuditi više udobnosti pomaknemo li se unatrag, a prednji, suženi dio će olakšati doseganje podloge prilikom zaustavljanja. Ispod sjedala se nalazi prtljažni prostor koji nije mali, ali nakon onoga na MP3 svakako je oskudniji, dok sjedalo sa svoje donje strane sakriva kišnu navlaku kojom ga možemo zaštititi ako se ukaže potreba. Stražnji kraj skutera nastavlja temu cjevastih zaštita koja je započeta sprijeda te djeluje prozračno i robusno. Pored već uobičajenih pokazivača smjera s prozirnim lećama tu su i dva okrugla stražnja svjetla koja se savršeno uklapaju u cjelokupni izgled vozila. Kada je riječ o vizualnom dojmu, agregat će većini jasno dati na znanje da se radi o snažnoj napravi, a o tome svjedoče masivni prijenosni sustav s lijeve i jednako nemali ispušni sustav s desne strane.

Dokazana Piaggio tehnika

Stalno spominjana grupacija je za MP3 razvila kvalitetnu platformu, koju sada u gotovo nepromi-





Prednost dvostrukog prednjeg ovjesa je i to da ne trebate razmišljati hoće li centralni oslonac propasti u mekanu podlogu poput travnatog dvorišta. Dovoljno je zaključati ovjes i aktivirati parkirnu kočnicu, a Fuoco se može i "frajerski" parkirati na stepeništu



Brizni talijanski dizajneri su pažljivo oblikovali most koji drži upravljač, kao i druge elemente ovog skutera



Naizgled složen ovjes bogat raznim komponentama zapravo ima jednostavan princip djelovanja, poput klackalice na dječjem igralištu

jenjenom obliku koristi i Gilera Fuoco. Vjerovali ili ne, ali većina tehničkih elemenata ovih dvaju modela se podudara, osim, naravno, agregata, jer tu proizvod s Gilera značkom suvereno vlada pomoću snažnog pogonskog sklopa. Kako ste mogli i pretpostaviti, radi se o Piaggio proizvodu pod imenom Master, kojeg odlikuje jedan cilindar s pripadajuća četiri ventila, koje pogoni jedna bregasta osovinu u glavi te elektronski sustav paljenja i ubrizgavanja goriva. Uz malo matematike od vrijednosti provrta i hoda 94 x 71 mm možemo dobiti zapreminu od 492,7 kubičnih centimetara, dok kompresijski odnos iznosi 11:1, a možemo spomenuti da za pravilno paljenje i još bolje sagorijevanje smjese Master agregat raspolaže dvjema svjećicama u svom jednom cilindru. Pri 7.250 okretaja u minuti ovaj kompaktni stroj razvija 40 konjskih snaga, dok pri 5.500 okretaja u minuti raspolaže sa 42,23 Nm zakretnog momenta. Naravno da opisani agregat služi kao ovješeni element stražnjeg ovjesa, dok njegov hod od 85 mm kontroliraju dva podesiva

amortizera. Prednji paralelogramski ovjes, koji smo detaljno opisali u testu Piaggio MP3 250 i.e., sastoji se od aluminijskih ramena koja kontroliraju okomito kretanje dvaju čeličnih nogu ovjesa. Tu su, naravno, i poluge za upravljanje, te opcionalni elektrohidraulički sustav zaključavanja prednjeg ovjesa. Kako i cijeli ovjes, prednji deseterokraki aluminijski naplatci jednaki su onima na MP3 i nose gume istih dimenzija, dakle 120/70-12, a tu su i dva kočiona diska promjera 240 mm s odgovarajućim dvoklipnim kliještima. Stražnji kotač zbog osjetno veće snage ima i veće dimenzije, koje iznose 140/70-14, a i kočioni disk je adekvatno uvećan, pa je njegov promjer 280 mm uz također dvoklipna kočiona kliješta. Govorimo li o dimenzijama, Fuoco je ponešto veći od MP3, a jedino je spremnik goriva ostao na istih 12 litara zapremine. U dužini Fuoco mjeri 2,160 mm, što je 30 mm više nego kod testiranog MP3, a isti porast bilježi i širina. Međuosovinski razmak je 60 mm veći, pa iznosi 1,550 mm dok je pomalo poražavajuće da

Fuoco nosi čak 40 kg više u odnosu na MP3, pa teži punih 244 kg. Kako ova dva vozila dijele jako sličan okvir od čeličnih cijevi te većinu drugih tehničkih komponenti, vjerujemo da ovo breme dolazi na račun nešto većeg agregata, ali i atraktivnog izgleda obogaćenog raznim cjevastim zaštitama.

Drugačije je dobro

Kada smo sjeli na Fuoco osjetili smo da smo na poznatom, a opet novom ili barem osvježenom tlu. Vizualno znatno različit skuter zapravo nudi gotovo identičan smještaj za vozača kao i MP3, a razlike su u vizualnom identitetu instrumenata te otvorenom klasičnom volanu, gdje su prekidači u kućićima. Prosječni vozač imat će koljena savinuta pod 90 stupnjeva i ruke ugodno smještene na upravljaču. Sjedalo je udobno i prostrano, a pomaknemo li se unatrag, noge će biti manje savinute, a donji dio leđa će naići na potporu sjedala. Prilikom sjedanja na Fuoco svaki puta bismo nogom povukli po tunelu na podnici koji skriva okvir i spremnik goriva, ali ne radi se o iritantnom zapinjanju, već o nečemu što će tek ostaviti trag cipela na mat crnoj plastici. Suvozač, s druge strane, neće proći tako dobro, što znači da dio sjedala namijenjen njemu i nije tako prostran kako bi se moglo učiniti, a položaj nogu pati od tipičnog skuteraškog problema. Oslonci za noge suvozača tako su postavljeni da zbog širokih bokova skutera suvozač mora na njima držati pete, čime može smetati vozaču ili savinuti noge prema unutra, pa na oslonce postaviti noge. Nameće se zaključak da iako se radi o skuteru GT dimenzija, samo jedna osoba na njemu može udobno putovati, a to je vozač. Kada je riječ o udobnosti, možemo spomenuti zaštitu od vjetra, koja



Vanjski izgled diktirao je i drugačiji prostor pod sjedalom, pa tako Fuoco može primiti manje prtljage od srodnog modela MP3



Parkirna kočnica omogućuje bezbrižno ostavljanje Fuocoa, tim više što se zaključava kada je zaključan upravljač

Prilikom oštrog naginjanja na pretjerivanje će prvo upozoriti centralni oslonac, koji je gotovo i nepotreban na ovom trokotacu, sa mogućnošću zaključavanja prednjeg ovjesa



nije bila jača strana na MP3. Razlog tome je kratki i okomiti vjetrobran, koji bi pri većim brzinama prema kacigi usmjeravao nemirne struje zraka, što rezultira vibracijama i bukom. Fuoco je u ovom pogledu bolje riješen jer je vjetrobran polegnutiji, pa iako ne štiti vozača od struja zraka općenito, do kacige dolazi mirni laminarni tok koji ne stvara buku niti vibracije. Tu se pak javlja jedna mana, a riječ je o krajnjoj brzini. Naime, većina skutera iz Piaggio grupacije koja koristi isti pogonski sklop može "povući" 20 km/h i više nego 145, koliko juri Fuoco. Objašnjenje za ovu umjerenom brzinu nalazi se u velikoj čeonj površini te popriličnoj težini koja muči ovu trokolicu. S druge strane, Fuoco s dvoje putnika ide tek neznatno sporije nego kada ga "tera" samo vozač. Kako smo očekivali, pri velikim brzinama je Fuoco posve stabilan, kao i MP3, što uvelike pridonosi sigurnosti, dok smo o fascinantnim mogućnostima skretanja i kočenja već govorili. Svejedno možemo ponoviti da uzdužne neravnine, tramvajske tračnice, pješačke zebre i slične zamke urbanog prometa ne predstavljaju problem za vozila s ovakvim ovjesom. Moguće je voziti se ravno uzduž kolotruga na asfaltu, a da prednji kraj savršeno prati zadanu putanju, dok se tek zadnji kotač zanemari-

▼ Razodjeveni Fuoco nesumnjivo je privlačan ljubiteljima tehnike, ali ne i estetike, a lako je vidljiv složeni prednji ovjes



Iako težina donekle ublažava iskazivanje snage agregata, prilikom izlaska iz zavoja valja biti pažljiv jer naglo otvaranje gasa može rezultirati proklizavanjem stražnjeg kraja



vo meškolji. Dok prednji ovjes ulijeva povjerenje u vožnji, za manevriranje u mjestu je potrebno malo navikavanja, a zanimljivo je da se u vožnji poprilična težina gotovo i ne osjeti, osim na nešto slabijim performansama od očekivanog. Osnovna

razlika u upravljanju Fuocom u odnosu na slabiji MP3 leži u žustrim međuubrzanjima i činjenici da se brzina od 120 km/h doseže u tren oka. Za razliku od nekih motocikala i skutera koji snagu motora ne prate snagom kočnica, kod Fuoca to nije

slučaj, pa se obje kočnice doziraju odlično i tačno, a snaga ima je više nego adekvatna. Spominjemo li snagu, treba upozoriti da je 40 KS raspoloživih na svaki okret ručice gasa i zaigrano, pa valja paziti prilikom izlaska iz zavoja. Ako je podloga iole



Time fraze: broj 011 41 338 1110

MOTO-OPREMA

Kustošijanska 19 B, Tel./fax.: 01 / 3768-232
www.moto-oprema.hr, info@moto-oprema.hr

**TRAŽIMO DISTRIBUTERE ZA:
HRVATSKU; BIH,
SRBIJU I CRNU GORU!**



Prva i jedina
nabavna
agencija
www.clover.hr



odborni stručnjaci
kvalitet za cene i uslug
reputacije sistema
www.h-e-l.com.mk



svaki predstoji, predstoji
svaki predstoji, predstoji
svaki predstoji, predstoji
www.r-g.com



TEHNIČKI PODACI**Motor:** jednocilindrični, četverotaktni**Promjer x hod:** 94 x 71 mm**Obujam:** 492,7 ccm**Odnos kompresije:** 11:1**Hlađenje:** tekućinom**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje**Spojka:** automatska centrifugalna**Mjenjač:** CVT**Okvir:** čelični 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 140/70-14**Kočnice:** naprijed dva diska promjera 240 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 280 mm**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.160, širina 775, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.550, težina 244 kg**Deklarirano:** snaga - 40 ks (29,5 kW) - 7.250 okr/min, max. okr. moment - 4,2 kgm (42 Nm) pri 5.500 okr/min**Spremnik goriva:** 12 l**Max. brzina:** 145 km/h**+ izgled, kvaliteta, stabilnost na pravcu, kraći put kočenja****- cijena, krajnja brzina, umjereni prostor pod sjedalom**

Dimenzijama izdašan Fuoco vozaču i suvozaču ipak neće ponuditi luksuz, već samo prihvatljivu udobnost. Vozači nadprosječne visine možda osjete da su im noge skvrčene, dok suvozači svih uzrasta neće biti ocharani raspoloživim sjedalom ili smještajem oslonaca za noge

slabije hvatljivosti, agresivnim otvaranjem gasa pri manjim brzinama je moguće izazvati proklizavanje stražnjeg kraja, koje će iskusnijima biti zabavno, a početnicima tek iznenađujuće, jer odlični prednji ovjes će bezbrižno pratiti zadanu putanju.

Sigurnost i stil

Na svjetskim (a i našim) prometnicama već je popriličan broj Piaggio MP3 skutera, ali i pored toga možemo reći da Fuoco donosi svežinu svojom jedinstvenom pojavom. Ako znamo da nam Piaggio grupacija u posljednje vrijeme nudi skutere neosporne kvalitete, već ta činjenica će biti dostatna mnogima da izdvoje 56.400 kn, koliko

gotovine je potrebno da postanete ponosni vlasnik Gilere Fuoco 500 i.e. Upravo ovaj model predstavlja vrhunac ponude kada je riječ o revolucionarnim trokolicama iz spomenute grupacije, pa je u ponudi samo model opremljen Roll-lock kočnicom prednjeg ovjesa, za razliku od MP3, kojeg je moguće kupiti bez nje. Sigurnost koju pruža prednji ovjes, zajedno s pogonskom grupom posljednje generacije i dizajnom koji nikoga neće ostaviti ravnodušnim, trebalo bi opravdati navedenu cijenu. Dok srodni skuteri pogonjeni sličnim agregatom mogu biti vaši za kojih 14.000 kn manje, zanimljivo je primijetiti da Fuoco košta više i od Kawasaki bestselera Z 750. Jasno

je da ovom prilikom miješamo poslovlične "babe i žabe", ali isto tako ova usporedba jasno govori da za Fuoco treba izdvojiti nemalu količinu sredstava. Nema sumnje da se radi o zabavnom i vrhunski izrađenom skuteru koji će lako privlačiti poglede znatiželjnika i kao takav predstavlja jedan od lakših načina da dospijete u centar pažnje. Za koju godinu možda svi skuteri osvanu s tri kotača, pa će se dio posebnosti izgubiti, ali sigurni smo da će Fuoco i dalje predstavljati mamac za poglede i ponos za vlasnika. Trudili smo se opisati osjećaj u vožnji te sve što nova Gilera nudi, a na vama je da zaključite koliko vam to sve vrijedi, odnosno vrijedi li onoliko koliko se za Fuoco traži. ■

Ako MP3 sprijeda djeluje kao dobroćudni robot, Fuoco iz te perspektive izgleda kao pravi Transformer

Kao i prednji, stražnji kraj Gilere odlikuje se cjevastim zaštitama koje dodaju agresivnom izgledu te osebnosti, ali i težini

