

Piaggio X8 400 i.e.

Retrovizori su postavljeni široko, pa ponekad zasmetaju u gradskoj vožnji, a jedni su od onih koje je jednostavno nemoguće dobro podesiti

CIJENA
39.990 KN



Već duže vrijeme poznat po svojim sposobnostima u prometu europskih velegaradova, X8 sada dolazi opremljen najmodernijim agregatom. Vozne osobine su neznatno slabije od modela 500, dok u većini europskih zemalja zapreminom do 400 kubičnih centimetara Piaggio skuter štedi vlasnicima i preko 25% troškova registracije

PIŠE: MARKO GUZINA

Zajedno sa kolegama iz cijele Europe u Milanu smo imali priliku vidjeti i isprobati novi model u ponudi kuće Piaggio. Dok je X8 poznat od prije, ovaj skuter se sada nudi s pogonskim agregatom nove generacije zapremine 399 ccm opremljenim elektronskim ubrizgavanjem. U Piaggu su se odlučili za ovakvu pogonsku grupu upravo zbog zakona koji klasu do 400 ccm čine pristupačnom i ekonomičnom kada dođe doba plaćanja godišnjih davanja državi i osiguravajućim društvima. Proverili smo za vas kako je poznati model preživio tretman u wellness centru Piaggia.

Neznatne izmjene

Piaggiov skuter X8 već je niz godina na tržištu i kao takav ne nudi neke drastične novitete kada je u pitanju izgled. Vjerojatno najdrastičnija izmjena odnosi se na značku sa natpisom "400 i.e.", koja je sada prvi puta

Gradski dečko

osvanula na ovom modelu. Možda namjerno, a možda i ne, ovaj skuter osim udobnosti dijeli s automobilima i neke elemente dizajna, pa tako veliko prednje svjetlo nije baš uobičajeno na delikatnim vozilima na dva kotača. Veličinu svjetla sada dodatno naglašavaju prednji pokazivači smjera s bijelim lećama, koji se na njega nastavljaju. Tu je i prostrani vjetrobran, koji daje do znanja da nećete biti ostavljeni na nemilost strujama zraka čak ni ako pojurite. I kontrolni instrumenti, koji dizajnom i dimenzijama pružaju obilje, lako bi našli mjesto i u luksuznoj limuzini. Dok su kazaljke iznimno pregledne i logično raspoređene, kontrolne žaruljice su nagurane, pa ih treba pažljivo promotriti da biste shvatili što vam žele reći. Zbog kvadratičnog oblika, slabe vidljivosti na suncu te izbora boja ove žaruljice nam svakako nisu najdraže. Kako dimenzije skutera najavljuju, vozaču je namijenjena povećana količina prostora na podnici te dobro profilirano i udobno sjedalo. Dok suvozač neće imati priliku pretjerano pomicati noge, njegov dio sjedala će ga jednako raskošno ugostiti, dok će aluminijske ručke pružiti siguran oslonac. Izgled stražnjeg kraja određen je poklopcem prtljažnog prostora, a ispod poklopca se s jedne na drugu stranu pruža izduženo stražnje svjetlo. Lijepo oblikovani poklopci agregata te neupadljivi ispušni sustav nenametljivo obavljaju svoje zadaće, a cijela ova priča počiva na nevelikim, ali lijepim petokrakim naplaticima promjera 14".

Šveža snaga

Dok je X8 i dalje vjeran provjerenj konstrukciji skutera sa cjevastim okvirom na kojem se sprijeda drži teleskopska vilica, a straga agregat kao ovješeni element, sam agregat predstavlja novost. Naime, tekućinom hlađeni jednocilindraš zapremine 399 ccm je Piaggio uradak pod imenom Master i u izravnom je srodstvu sa odličnim agregatom zapremine 500 ccm. Četiri ventila po cilindru upravljana jednom bregastom osovinom u glavi te elektronsko ubrizgavanje goriva garantiraju obilje snage uz minimalnu potrošnju i još manji negativan utjecaj na okoliš. Kako bi ispušni plinovi bili čisti, tu je i nezostavni katalizator, a snaga svoj put do stražnjeg kotača već tradicionalno nalazi preko automatske spojke i CVT mjenjača. Za zaustavljanje ovog 198 kg teškog vozila brinu se tri diska promjera 240 mm, dva na prednjem kotaču i jedan straga. Iako se radi o nemalnoj težini, agregat razvija respektabilne 34 konjske snage, pa ovaj skuter može ubrzati do 155 km/h. U spremnik goriva stane 12 litara, što nije previše, ali je dovoljno za nekoliko stotina kilometara gradske vožnje. Kotači s gumama dimenzija 120/70-

Stražnji kraj je definiran poklopcem prtljažnog prostora, čime izduženo stražnje svjetlo postaje prepoznatljivo i posebno



Instrumenti koncepcijom odgovaraju automobilima srednje klase. Pregledni su i bogati, ali kontrolne žaruljice nas nisu impresionirale



Kotači promjera 14" osiguravaju iznimnu okretnost, ali stabilnost zbog toga pomalo pati. Ipak, ne treba vjerovati horror pričama o malim kotačima



Tri disk kočnice lako zaustavljaju skuter nemale težine



Agregat Master 400 predstavlja vrhunac razvoja pogona za skuter, pa djeluje snažno i pouzdano



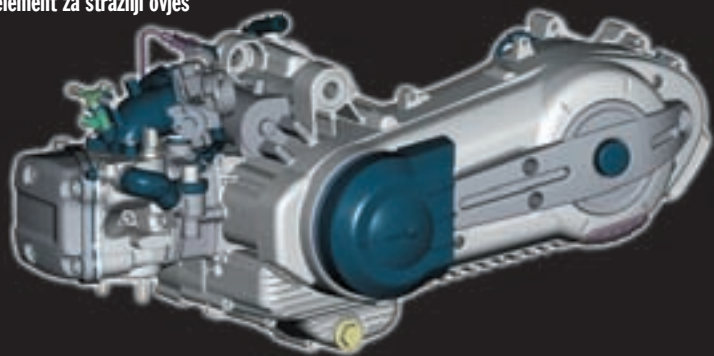
Prostrano sjedalo pružit će udobnost vozaču i suvozaču, dok podnica omogućava izmjenu položaja u vožnji



▼ Moderni agregat sa jednom bregastom osovinom (OHV) te četiri ventila u glavi uz elektronsko ubrizgavanje osigurava čak 34 konjske snage, a istovremeno ostaje ekološki prihvatljiv

▲ Veliki i praktični prtljažni prostor glavna je odlika ovog skutera, te ga čini odličnom alternativom automobilu

▼ Kompaktna pogonska grupa sadrži moderni "Master" agregat te vrhunski prenosni sklop sa CVT mjenjačem. Kako je i uobičajeno kod skutera, ovaj sklop se koristi kao ovješeni element za stražnji ovjes



14 sprijeda te 140/70-14 straga možda će uplašiti one koji vjeruju "horror pričama" o malenim kotačima, ali činjenica je da poznati proizvođači ne bi koristili to rješenje kada bi ono bilo baš toliko nestabilno.

Praktično je dobro

Jasno je i vrapcima na grani da veliki skuter pruža puno mjesta, a X8 na tom polju apsolutno blista. Ne samo da se vozač može udobno smjestiti i postaviti noge u bezbroj položaja na prostranoj podnici, već će i suputnik jednako uživati uz mekano sjedalo i masivne ručke. Da to nije sve brine se prostrani prtljažni prostor kojem se može pristupiti dizanjem sjedala ili otvaranjem nesvakidašnjeg poklopca sa stražnje strane. Testni model bio je opremljen daljinskim upravljačem, pa smo stražnji poklopac mogli otvoriti i pritiskom na tipku. Upravljač je dovoljno širok da pruži sigurnost, ali će se višim vozačima učiniti pomalo nizak. Dajemo kontakt, a automobilska kontrolna ploča oživljava. Kontrolne žaruljice teško su vidljive po danjem svijetlu, a i odabrane boje nas prvenstveno podsjećaju na Zastavine automobile. No, radi se o nevažnom detalju, jer nas zapravo zanima kako X8 funkcioniše s novim agregatom. Opremljen elektronskim ubrizgavanjem, jednocilindraš oživljava na prvi pritisak tipke elektropokretača, a odaziv na gas je odmah žustar. Teško nam je zamisliti bolji poligon za testiranje jednog gradskog prome-

tala nego što je to centar Milana, pa krećemo put glatkog asfalta, granitnih kockica, tračnica i gužve. Odmah nam je jasno da izabrani agregat ne zaostaje znatno za onim od 500 ccm i da tečno ubrzava ovaj 198 kg težak skuter. Poprilična snaga agregata i nešto mekši ovjes rezultiraju osjetnim podizanjem stražnjeg kraja prilikom otvaranja gasa, ali radi se o osobini koju imaju svi skuteri i koja ne utječe na sigurnost vožnje, pa ju nikako ne treba shvatiti kao minus. Nakon nekoliko kilometara naviknuli smo se na skuter, pa vožnja postaje brža i opuštenija, a postaje nam jasno i da kotači promjera 14" imaju svoje prednosti i nedostatke. Dok među prednostima svakako možemo uvrstiti okretnost veću nego bismo očekivali od skutera sa 1.540 mm međuosovinskog razmaka, u pojedinim situacijama X8 nam se učinio i previše agilnim, odnosno ne dovoljno stabilnim. Prije svega tu mislimo na uzdužne neravnine, a u zavojima i poprečne neravnine. Prelazak preko tračnica nam nije bio problem dok god smo ih prelazili pod kutom većim od 45 stupnjeva. Osim spomenute praktičnosti možemo pohvaliti udobnost, jer prostrano sjedalo i podnica pružaju bezbroj mogućnosti promjene položaja, pa vožnja nikada nije dosadna ili zamorna. Široke prednje oplate i vjetrobran dobro obavljaju svoju funkciju, pa tek pri brzinama preko 140 km/h do kacige dolaze (još uvijek zanemarive) turbulencije. Kada dođe vrijeme usporavanja, na

Zaštita od vjetra ide pod ruku s udobnim smještajem vozača. Neznatne turbulencije javljaju se tek pri većim brzinama

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 85,8 x 69 mm
Obujam: 399 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 35 mm, hoda 94 mm; straga agregat kao ovješeni element sa dva amortizera, hod 90 mm
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/70-14
Kočnice: naprijed dva diska promjera 240 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.184, širina 760, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.540, težina 198 kg
Deklarirano: snaga - 34 ks (25 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 3,8 kgm (37,6 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 12 l
Max. brzina: 155 km/h

+ udobnost, oprema, praktičnost, agregat, potrošnja

- kontrolne žaruljice, stabilnost, retrovizori

scenu stupaju uvjerljive kočnice koje nas ničim nisu očarale, no svoj su posao obavljale točno kako treba, uz lako doziranje i osjećaj pouzdanosti. Zapravo nas se dojmio cijeli skuter, a jedino što od toga odudara su retrovizori, koji su jako široki i otežavaju guranje kroz promet, dok istodobno spadaju među one koje je jednostavno nemoguće dobro podesiti.

Zakon protiv praktičnosti

Iako nismo pravne struke, iz iskustva i kroz razgovor sa stranim kolegama uvidjeli smo mnoge nedostatke našeg zakona koji regulira sigurnost

cestovnog prometa, a time i kategorije vozačke dozvole. Dok u nekim dijelovima ovaj, kao i drugi zakoni, prati europske trendove, u nekima je poprilično nazadan. Tako i činjenica da za motocikle i skutere preko 50 ccm valja polagati dozvolu A kategorije odbija mnoge potencijalne korisnike upravo klase od 50 do 400 ccm. Dok će i laik već pri prvom posjetu Milanu zaključiti da je upravo to najbrojnija klasa u talijanskom velegradu, a analogno tome i najpraktičnija, u nas je za sada malobrojna. Neovisno o važećim zakonima, X8 opremljen modernim agregatom jedan je od

idealnih skutera za urbane stanovnike. Udoban za samotnjačku vožnju ili u dvoje, uz dovoljno snage da odjuri sa semafora ili da brzo dođe s kraja na kraj grada, Piaggiov maks skuter nudi sve što prosječni vozač može poželjeti. Prtljažni prostor omogućava smještaj raznih sportskih ili poslovnih rekvizita, dok dobra zaštita od vjetra jamči udobnost. Jednocilindraš opremljen elektronskim ubrizgavanjem pozitivno će utjecati i na kućni proračun, jer iako osnovna cijena od 39.990 kn ne djeluje malo, umjerena potrošnja i općenito mali troškovi eksploatacije opravdat će ulaganje. Tim više ako

znamo da X8 dolazi sa podosta serijske opreme koja će nam život učiniti ugodnijim. Što se konkurencije tiče, X8 pripada klasi bez pretjerano puno pripadnika, pa izvan kuće Piaggio možemo spomenuti tek Peugeot Satelis, koji koncepcijom i cijenom posve odgovara testnom modelu. Dakle, tu se više radi o ukusu nego o financijskoj ili drugoj opravdanosti jednog ili drugog modela. Ako ste spremni na žrtvu polaganja A kategorije kako biste lakše i brže putovali kroz grad, X8 s Master 400 agregatom je dobro rješenje i predstavlja alternativu automobilu. ■



Prednjim krajem dominira veliko svjetlo, na koje se nastavljaju pokazivači smjera i čine ga još većim