



Već neko vrijeme možemo reći da moćna Piaggio grupacija raspolaže zavidnom tehničkom podlogom za svoje modele. Na ovom dokazanom vrhunskom temelju je predstavljen i X7, koji donosi neke vizualne i ergonomske promjene u odnosu na prethodnike, a sve to uz vozna svojstva koja su postala sinonim za skutere ove grupacije

CIJENA
31.080 KN

Igre oblicima

PIŠE I SNIMA:
MARKO GUZINA

Možemo reći da je genetika bitna u gotovo svim sferama života. To je tako kada je riječ o rastu i izgledu pojedinaca, a u slučaju motocikala i skutera možemo povući paralelu. Ukoliko se neki motocikl rodi pod "značkom" Ducatija ili KTM-a, sve su šanse da će biti prepoznatljiv i ujedno posjedovati određene osobine. Kada je riječ o skuterima, izgleda da je dobro biti "starog Piaggia" sin, jer njegovi potomci u posljednje vrijeme nose samo dobre gene. Podsvjesno smo toga bili svjesni već neko vrijeme, ali X7 je model koji je prelio poslovičnu čašu i to ovaj puta u pozitivnom

smislu, jer više ne možemo šutjeti. Piaggio radi zaista dobre skutere, koji - kao i svako drugo ljudsko djelo - nisu posve bez mana, ali mane koje imaju lako opraštamo jer ih kvalitete nadilaze. Nadamo se da ovo neće te shvatiti kao hvalospjev, već kao trenutak spoznaje, jer u posljednjih nekoliko godina svaki nas je Piaggio skuter ugodno iznenadio.

Korijen svega

Izgled je nešto što zadire u domenu subjektivnog, pa koliko se mi god trudili zadržati objektivnost, ocjena dizajna, odnosno sklonosti ka raznim rješenjima, vrlo je osobna stvar. Druga strana medalje je tehnika primjenjena u izradi nekog vozila, u ovom sluča-

ju skutera. Dok na tu temu možemo govoriti o raznim evolucijama i revolucijama koje se povremeno dešavaju, u slučaju Piaggio grupacije imamo jako malo mjesta za očekivanja. Ne zato što nas je Piaggio razočarao, već zato što trenutno raspolaže tehničkom podlogom za svoje skutere koja predstavlja sam vrh 'hranidbenog lanca' u ovom segmentu. Vrhunski agregati, usklađena i kroz godine iskustva doručena ciklistika, pouzdane i dobro odmjerene kočnice te kruti okviri koji ulijevaju sigurnost predstavljaju kombinaciju koja, čini nam se, trenutno nema premca na tržištu. Daleko od toga da drugi proizvođači ne nude kvalitetne proizvode, ali Piaggio nudi cjeloviti paket koji će biti teško obo-

riti s trona. U suhom jeziku struke taj sklad elemenata možemo opisati i na sljedeći način: Na gumama dimenzija 120/70-14 sprijeda te 140/60-13 straga počiva ovaj skuter koji spreman za vožnju teži 173 kilograma. Zaustavljanje je povjereno disku promjera 260 mm sprijeda, odnosno 240 mm straga, a međuosovinski razmak, koji određuje okvir od čeličnih cijevi, iznosi 1.480 mm. Prednji ovjes koristi teleskopsku vilicu promjera 35 mm, a straga je uobičajena pogonska grupa kao ovješeni element, dok njezinim gibanjem upravljaju dva amortizera podesiva u četiri stupnja prednapretnosti. U spremnik goriva stane 12 litara, a za njegovo pretvaranje u energiju brine se vrhunski agregat



Profil otkriva namjenu. Visoki vjetrobran objašnjava turističku nit dok dinamične linije govore o sportskom dijelu karaktera



Straznjim krajem X7 dominira veliki sklop straznjeg svijetla te pokazivači smjera sakriveni pod crvenim lećama



Prekidači na upravljaču su već viđeni, identični na gotovo svim skuterima Piaggio grupacije. Instrumenti su jednostavni, a kontrolne lampice nešto teže vidljive po danu



Ako vizualno i nije impresivan, ovaj skuter će vas osvojiti svojim voznim osobinama



pod imenom QUASAR. Ovaj jednocilindraš pogoni sve modele Piaggio u ovom razredu zapremine i na svakom se ponovo dokazuje kao odličan proizvod. Provrta 72 mm te hod klipa 60 mm rezultiraju radnom zapreminom od 244,3 kubična centimetra, što je uz četiri ventila i elektronsko ubrzanje goriva dostatno za 22 konjske snage pri 8.250 okr/min. Zakretni moment iznosi 20,2 Nm pri 6.500 okr/min, a - kako i priliči skuteru - prijenos je riješen automatskom centrifugalnom spojkom te CVT mjenjačem. Spomenimo još da je sjedalo na 790 mm od podloge, što samo po sebi ne znači toliko koliko njegov oblik, koji ćemo kasnije komentirati. I dok zasebne komponente možda nisu fas-

cinantne, ostaje činjenica da gotovo savršeno funkcioniraju u simbiozi koja čini model X7.

Originalna kopija

Nakon što smo pohvalili tehniku, moglo bi se pomisliti da je posve svejedno da li je skuter odjeven u provizorne oplate od, recimo, iverice ili ga krasi prekrasne oplate od ugljičnih vlakana optočenih Swarovski kristalima. Ali, nije tako. Daleko od maštarija nekog poklonika Mad Max serijala ili obožavatelja nabildanih Afroamerikanaca koji okruženi ljepoticama u glazbenim spotovima skakuću prateći ritam i mašu novčanicama, nalazi se zlatna sredina. Ako smo odredili da ta zlatna sredina postoji, mogli bismo reći

da je X7 svojim izgledom u njezinom neposrednom susjedstvu. Moderan, a opet klasičan, originalan, ali već viđen, dojam koji će ovaj skuter ostavljati prije svega će ovisiti o tome kako ga "nosite". Nesumnjivo će biti privlačan širokoj publici jer će se mnogo različitih ljudi lako prepoznati u njemu. Sad je došlo vrijeme da objasnimo međunaslov ovog odlomka. Naime, koliko god nov i svjež, X7 svojom koncepcijom i proporcijama podsjeća na Yamahin X-Max, što nije ništa loše jer donosi dovoljno originalnosti, ali sličnost je neosporiva. Ponajviše se to odnosi na prednji kraj, koji krasi dva velika prednja svjetla "razvučena" prema gore te okomiti vjetrobran iznad njih, dok nam se čini da

su prednje oplate na X7 ponešto šire. Niti dio oplate koji se zakreće zajedno sa upravljačem nije oskudan, što znači da se možemo nadati dobroj zaštiti od vjetra uz nadu da okomiti vjetrobran neće stvarati iritantnu turbulenciju. Unutarnja strana prednjih oplate obložena je prilično tvrdom plastikom koja pomalo kvari dojam, ali istovremeno obećaje dugovječnost. Kontrolni instrumenti su jednostavni, sa centralno smještenim brzinomjerom, pokazivačem količine goriva s desne strane i pokazivačem temperature rashladne tekućine s lijeve strane. Primjećujemo nedostatak parcijalnog brojača, koji je nasljedan kod većine Piaggio modela, a malo su nas razočarale slabo vidljive kontrolne žaruljice. Ispod instrume-

Osim dobre zaštite od vjetra, X7 nudi i udobno, dobro profilirano sjedalo, kako za vozača, tako i za suvozača



nata se pruža već spomenuta plastična oplata, na kojoj se smjestila vješalica za vrećice, a uz nju se nalazi udubljenje s bravicom kontakta. Ovo je element koji ne zaslužuje dobre ocjene - iako nam je jasno da zbog masovne proi-

zvodnje nije lako premješati bravicu u odnosu na okvir, ovako se svaki puta treba sagnuti i zaviriti kako bi se ključ gurnulo u otvor. Nije strašno i znamo da je teško za ispraviti, ali malo nam je zasmetalo. Ne smijemo zaboraviti praktični pretinac za sitnice s lijeve strane. On se ne može zaključati, ali je dovoljno prostran da u njega stane pekarski proizvod koji preferirate za zajutrak, osim ako je to cijeli kruh. Nadalje je tu tunel u kojem se smjestio spremnik goriva, a poklopac se otvara pomoću polugice pod sjedalom, tako da prvo valja otvoriti sjedalo da bi se otvorilo spremnik goriva. Tamo gdje bismo ih i očekivali nalaze se podnice koje vozaču omogućavaju pomicanje nogu u nekoliko položaja, ali o tome ćemo kasnije. Neki modeli koriste sklopive oslonce za noge suvozača, ali X7 za tu svrhu ima fiksni, prošireni dio

podnice. Sjedalo je tapecirano pomalo arhaičnim materijalom, bez ukrasnih šavova na koje smo već nekako navikli, ali je zato odlično profilirano, odgovarajuće tvrdoće te udobno. Gotovo da nema smisla ponavljati kako je prednji dio vozačkog sjedala nešto uži, kako bi se lakše nogama dosegla podloga, a stražnji dio je širi, da bi osigurala udobnost. Ovakav oblik više ili manje uspješno prate gotovo svi, osim pojedinih proizvođača iz zemlje koju nećemo imenovati, ali navodno će se ondje održati ovogodišnje Olimpijske igre. Dio sjedala namjenjen suvozaču je prostran, a iza njega je tu i masivni rukohvat, koji će pružiti dodatnu dozu sigurnosti. Skladne bočne stranice se slijevaju u poveće stražnje svjetlo, koje sadrži i pokazivače smjera. Nakon sada već "starinskih" žutih leća, pa sveprisutnih prozirnih, na X7 su leće

pokazivača smjera crvene, što za naše podneblje predstavlja priličan novitet. Ne smijemo zaboraviti niti pogonsku grupu koja vizualno čini cjelinu sa skuterom, a svojim oblikom je, kao i tehnički, ona dobra stara i dokazana.

Sve mi radi!

Umjereni vozači će uživati vozeći ovaj skuter. Ovjes će u svakom trenutku pružati dovoljno informacija, kruti okvir će uljevati osjećaj sigurnosti, a kočnice sigurnosti i jamčiti. Još je bolje to što će jednako dobro proći i svi oni koji sa svakog semafora kreću tako da ručicu gasa zakrenu do kraja. Bilo da ga vozite poput poslovičnih umirovljenika ili ste jedan o onih kojeg "gone vrazi", X7 će jednako dobro funkcionirati. I tako, sjedamo na skuter i prvo što primjećujemo je blizina vjetrobrana, ali i širina cjelokupnog prednjeg djela, koji bi nam u vožnji trebao osiguravati zaštitu od vjetra, kiše i drugih pojava. Nakon što smo se sagnuli i "pogodili" kontaktnu bravicu ključem, pokretanje agregata zahtijeva tek kratki pritisak na tipku elektropokretača. Već smo naviknuti da pouzdani Piaggio QUASAR agregat opremljen elektronskim ubrzavanjem lako pali i odmah je preman za vožnju. Već prvi metri su nam dali naslutiti da će vožnja biti zabavna, jer je X7 iznimno upravljiv i okretan skuter. Također smo odmah primjetili da je prostor za vozača specifično koncipiran, pa iako pruža više nego dovoljno prostora za koljena, kako god postavili noge na podnici, one će u svakom trenutku ostati donekle skvrčene. Iako položaj nogu ne umara, bilo bi nam draže da se noge mogu ispružiti još koji centimetar. S druge strane, zaštita od vjetra je odlična, pa su tako noge - ali i gornji dio tijela - zaštićeni, što je važno pogotovo u ovo doba godine, kad proljetni pljuskovi znaju iznenaditi. Vjetrobran štiti prsa vozača i ne stvara turbulentnu struju koja bi tresla kacigu, a već pri brzinama preko 80 km/h do kacige dolazi laminarna struja koja stvara buku. Zavisno od kacige koju koristite i od vaše visine, buka može biti nešto izraženija ili tiša, ali radi se o posve uobičajenoj pojavi koja ne može biti negativna, jer ipak motocikli i skuteri trebaju stvarati osjećaj "vjetra u



Prednji kraj ovog skutera možda i podsjeća na konkurentnu Yamahu X-Max 250, ali donosi dovoljno vlastitog karaktera



Kontakt bravica je smještena duboko i time nepraktična, pretinac za sitnice je koristan, ali ga nije moguće zaključati, dok na vješalici za vrećice nemamo primjedbi



Prostor pod sjedalom je dugačak, ali ne i pretjerano dubok. Može primiti jednu integralnu i jednu polu kacigu, a tu je i ručica za otvaranje poklopca spremnika goriva

kosi". Prostrano sjedalo cijelo vrijeme pruža kvalitetan oslonac, a dobro odmjerena tvrdoća punjenja znači da niti dulje vožnje neće biti zamorne za vaše gluteuse maximuse. S obzirom na nemalu frontalnu površinu ne čudi nas da X7 do kojih 100 km/h ubrzava sukladno očekivanjima, a do krajnje vrijednosti od oko 130 km/h mu treba nešto više vremena. Mala je to cijena s obzirom na zaštitu koju pruža, ali sada tek dolazi na red ono pravo: Naime, radi se o skuteru kojeg je užitak voziti. Gotovo ne možemo izmisliti situaciju u kojoj ovaj Piaggio ne bi bio kao 'svoj na svome', pa tako lako svladava neravnine u dugim i kratkim zavojima, okretan je u gustom prometu i stabilan na brzim dionicama. Naravno, sve te performanse ne bi značile ništa kada tu ne bi bile i adekvatne kočnice, čiju primjenu nadopunjava ovjes koji daje dovoljno povratnih informacija. Manje iskusnim vozačima ovo će biti dobrodošle osobine, koje znače da će prve kilometre na dva kotača moći skupljati sigurno, dok će iskusnijima to biti poziv na igru i uživanje kakvo možda i ne bismo očekivali od ovakvog - po koncepciji ipak umjerenog - skutera.

Dobro je biti Piaggio

Za početak možemo reći kako je X7 250 i.e. sretan jer spada u klasu koja nam se čini kao savršeno rješenje i optimalna mjera u gradskoj i prigradskoj vožnji. To znači da je njegovih dvadesetak konjskih snaga točno ono što nam treba da bismo efikasno jurcali od jedne do druge lokacije kroz gradske gužve, dok istovremeno agilnost nije kompromitirana pozamašnim dimenzijama. Dakle, X7 je skuter koji će vam osigurati udobnost i zaštitu od vjetra, a sve to u jednom paketu koji možete voziti brzo ili sporo, ali gotovo zajamčeno sigurno. Sve navedeno može biti vaše za 30.080 kn, koliko košta osnovni model, a detalji poput bočnog nogara, povišenog vjetrobrana i sličnog nalaze se na popisu dodatne opreme i mogu biti vaši uz odgovarajuću nadoplatu. S ovakvom cijenom se X7 250 i.e. pozicionirao kao najpristupačniji od skutera zapremine 250 kubičnih centimetara iz Piaggio grupacije, a za Yamahu X-Max, koja mu je izravna konkurencija, valja izdvojiti 5.420 kn više. Naravno da kao konkurentne možemo gledati i raznorazne istočnjačke modele, koji cijenom svakako konkuriraju, ali nude manje prestiža, opreme, kvalitete, voznih osobina ili čak svega navedenog. Opet je na kupcu odluka o tome što mu je prioritet, pa ukoliko ste se spremni odreći nečega od navedenog u korist manjeg početnog troška, na to imate potpuno pravo. S druge strane, mirne duše možemo izjaviti da X7 svojim voznim

Podnica je uobičajenog oblika s tim da suvozača dočekuju fiksni, a ne sklopivi oslonci za noge



Višjim vozačima možda zasmeta ponešto skvrčen položaj nogu, no čim se upuste u "ozbiljniju" vožnju, užitak i zabava će kompenzirati sve nedostatke

osobinama i kvalitetnom tehničkom podlogom posve opravdava iznos koji za njega treba izdvojiti. Možemo rezimirati da se radi o skuteru koji nas je ugodno iznenadio, jer umjereni izgled nije dao naslutiti toliko

zabave u vožnji, a ujedno smo zbog njega došli do spoznaje da su sretni skuteri koji nastaju u okrilju Piaggio grupacije. Naravno da svemu postoje iznimke, ali srednja klasa je klasa u kojoj Talijani briljiraju, prije svega

zbog tehnologije koja se provlači kroz njihove uradke. Izgledom možda nije najatraktivniji skuter na prometnicama, no svakako je jedan od onih koji nemaju granice kada je riječ o dobi ili načinu vožnje budućih korisnika. ■



Dopadljiv skuter koji se oslanja na provjerenu i kvalitetnu tehnologiju trebao bi lako naći put do kupaca

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 244,3 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica promjera 35 mm; straga agregat kao ovješeni elemen s dva amortizera
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/60-13
Kočnice: naprijed disk promjera 260 mm, straga disk 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.060, širina 745, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.480, težina 98 kg
Deklarirano: snaga - 22 ks (16,1 kW) pri 8.250 okr/min, zakretni moment 20,2 Nm pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva: 12 l

+ tehnika, vozna svojstva, kočnice, zaštita od vjetra, udobnost

- ograničen prostor vozača, slabo vidljive kontrolne žaruljice, smještaj kontakt bravice