



Križanje vrsta

Potpuno je svejedno hoćemo li na junake našeg usporednog testa gledati kao na genetski modificirane strojeve ili podvojene ličnosti. Važno je to da je ova trojka uspješno prošla kroz bodljikavu žicu koja je dosad dijelila motocikle od skutera. Aprilia Mana bi bila jedan sasvim običan naked da nema variomat i pretinac za stvari, Gilera GP 800 je svojim performansama i završnim prijenosom uzbudljivi skuter-transvestit, dok je Yamaha T-Max toliko usavršeni maxi-skuter, da se zapravo vozi kao kakav motocikl. Svaki od njih osvaja svojim voznim osobinama, a mi se samo nadamo da nećemo gorjeti u paklu ako kažemo da nam je jedan napredni skuter bio zabavniji od jednog atipičnog nakeda

★ Gilera GP 800 ★ Yamaha T-Max 500



PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Definitivno nismo psihijatri, a i u psihologiji smo "jaki" kao predsjednik Bush u logičkoj algebri, ali svejedno ćemo pokušati zamisliti prosječnog pojedinca kojeg bi mogao zanimati ovaj usporedni test. Tu mislimo na individualce koji bi stvarno mogli razmišljati o nabavi jednog od ovih modela, a ne na one koji će konzumirati ovaj tekst iz zdrave znatiželje i onda ga nepovratno zaboraviti čim se uhvate role toaletnog papira. Dakle, za pretpostaviti je da prosječan potencijalni konzument jednog od vozila iz ovog trolista broji između 30 i 50 proljeća, a skoro smo sigurni da se radi o osobi muškog spola. (Doduše, Aprilia NA 850 Mana bi lako mogla biti zanimljiva i ljepšem spolu, no malo je žena koje bi se zamarale time da moraju imati najbrži skuter na svijetu, odnosno Gileru GP 800.)

Biti ćemo slobodni zaključiti kako taj isti zainteresirani kupac ima nikakvo do relativno skromno iskustvo u vožnji na dva kotača, ili pak je u dosadašnjoj karijeri vozio skutere iz best-buy klase

250, a sada je u potrazi za nečim konkretnijim. Isto tako, radi se o pojedincu koji bi rado osjetio čari brze vožnje na dva kotača, ali mu se klasični motocikli ne čine dovoljno praktičnima, ili ih se jednostavno boji. Rekli bismo još i to da voli zavirivati u dekolte konobarice, no to bi već bilo prisposodljivo skoro svim heteroseksualnim homo sapiensima muškog spola.

Aprilia NA 850 Mana, Gilera GP 800 i Yamaha T-Max će im pružiti i više nego što su očekivali. Štoviše, vožnja svakog od ovih modela predstavlja takvo veselje, da su odlična metadonska terapija za sve motoriste koji su se odlučili malo smiriti u životu i potražiti praktičnije vozilo, a još se nisu spremni do kraja odreći zadovoljstva vožnje pravog motocikla. Jasno, ako se niste prepoznali ni u jednoj od dosad nabrojanih supkultura, onda bi vam se ova usporedba motocikla sa skuterima mogla učiniti sasvim besmislenim gubljenjem vremena, da ne kažemo: svetogrdem.

No, ovi su modeli zapravo vrlo slični, posebno ako uz posjedovanje variomatskog prijenosa i

dvocilindričnog agregata u igru uključimo i osjećaj koji pružaju u vožnji. Njihov zajednički nazivnik, a ujedno smisao postojanja ovog testa, krije se u činjenici da svaki od njih na svoj način uspijeva zblížiti svijet motocikala sa svijetom skutera, dakle, svjetove koji su dosad bili odvojeni kao žene od muškaraca. U stvari, ovaj su trojac svojevrjni jing i jang na dva kotača, što će reći da pokušavaju dokazati kako u svakom motociklu može biti nešto od skutera i da u svakom skuteru može postojati nešto od motocikla.

Neupučenom će se promatraču Aprilia 850 Mana učiniti sasvim tipičnim motociklom koji sa skuterima ima isto toliko zajedničkog koliko i poštenje ima dodirnih točaka s pokvarenim političarom. I doista, radi se o vrlo uspjelom nakedu srednje zapremine, kojeg karakteriziraju umjerene, ali sasvim dostatne performanse. Uostalom, njegov V2 agregat, rešetkasti okvir i dovoljno originalan dizajn ničim ne odstupaju od talijanske filozofije golog motocikla. Pa ipak, Mana po mnogočemu podsjeća na nai-



APRILIA NA 850 MANA



GILERA GP 800



YAMAHA T-MAX



YAMAHA T-MAX

PRAKTIČNOST

Praktičnost prije svega

Jedna od osnovnih kvaliteta skutera trebala bi biti praktičnost. I dok praktičnost kao pojam u njihovom slučaju može obuhvaćati nekoliko različitih disciplina, mi ćemo se za početak posvetiti kvantiteti i kvaliteti njihovog prtljažnog prostora. To je kategorija u kojoj Yamaha odnosi uvjerljivu pobjedu, budući uz osvjetljeni prostor pod sjedalom, u kojeg stane integralna kaciga i još štošta toga, T-Max posjeduje i dva duboka i lako dostupna pretinca u prednjem štitu. Dojam bi bio još bolji da se neki od tih pretinaca može zaključati, a sve bi bilo jednostavno savršeno da se u kojem od njih nalazi i kakva utičnica.

Aprilia i GP 800 imaju takve utičnice, no ti su modeli istovremeno bitno manje izdašni po pitanju prtljažnog prostora, u kojeg ćete moći smjestiti samo integralnu kacigu i sve ono što možete ugurati u nju. S obzirom na to da Gilera GP 800 nema pretinaca u prednjem štitu, drugo mjesto u ovoj kategoriji ipak dodjeljujemo Apriliji, čiji je prtljažni prostor možda trunkicu manji, ali je ipak bitno praktičniji za uporabu. On se, naime, nalazi tamo gdje je kod drugih motocikala spremnik goriva i otvara se posebnom tipkom smještenom na upravljaču. Budući je pravi spremnik goriva smješten u repu vozila, korisni

kapacitet prostora pod sjedalom iznosi nula, zero, null, nada...

Za odlazak na tržnicu ili pravi muški shopping (kruh, mlijeko, pašteta, prosti časopis i gotova juha u vrećici) najpraktičnija je, dakle, Yamaha T-Max, koja u gradskoj vožnji između ostalog oduševljava i svojom okretnošću. Taman je dovoljno vitka da se možete probijati između kolona, a i retrovizori su odlično postavljeni i izuzetno pregledni, što vam bitno olakšava posao promjene voznih traka. Aprilia Mana ima nešto lošije riješeno pitanje retrovizora, a u gradskoj se vožnji ponaša kao i svaki drugi motocikl, no s jednom bitnom razlikom: kada stavite mjenjač automatski način rada, nemate problema sa pritiskanjem poluge spojke i igranja s mjenjačem. Kada se upali zeleno, jednostavno dodate gas i klizite gradskim ulicama. Gilera GP 800 je s druge strane nešto nezgrapnija za probijanje kroz gužvu, ali poslužiti će svrsi. Stvar koja pritom svakako traži bitna poboljšanja su retrovizori, koji će se ženama možda učiniti idealnima za popravljavanje šminke, ali zato ih je gotovo nemoguće podesiti tako da u njima ne vidite uglavnom samog sebe. I da ne zaboravimo, svaki od ovih modela ima preglednu i informativnu ploču s instrumentima, nedopustivo je samo to da Aprilia Mana nema brojač okretaja.



Iako su potpuno različiti, sva tri modela privlače svojim dizajnom. Yamaha T-Max je vizualno najbliža pojmu pravog maks skutera, Gilera GP 800 i dok stoji nagovješta svoje performanse, a Aprilia Mana prati trendove modernih naked motocikala



zgod tipičnog muškarca koji ispod svog odjela nosi čipkasto žensko rublje.

Za takav je dojam najzaslužniji variomat, koji uz poluautomatski način rada (u kojem po tipronic principu možete birati između sedam kratko nanižanih stupnjeva prijenosa) nudi i automatski način rada s kontinuiranom promjenom prijenosnih omjera, što je rješenje koje susrećemo i kod svih modernih skutera. Još jedna karakteristika koja ukazuje da se radi o motociklu s krizom identiteta odnosi se i na vrlo praktičan prostor za prtljagu smješten tamo gdje se inače nalazi spremnik goriva. Da bi to vrlo praktično rješenje bilo moguće, pravi je spremnik goriva morao proživjeti egzodus u rep motocikla, no možemo vam reći da se on tamo sasvim dobro snašao. Tek mu je donekle osakaćena zapremina, što znači da na put možete krenuti sa maksimalno 16 litara Eurosupera, a to bi vam trebalo dostajati za bezbrižnih 200 km vožnje prije paljenja žaruljice rezerve.

Hayabusa među skuterima

Ako je Mana pravi motocikl s povremenom krizom spolnog identiteta, onda je Gilera GP 800 pravi transvestit. Iako bi zategnute linije i prednje oplate mogle pristajati nekom "nabrijanom" sport-touring motociklu, GP 800 na kraju krajeva ipak izgleda kao skuter. Da budemo sasvim točni, Gilera GP 800 izgleda kao maks skuter koji je pretjerao sa steroidima, no upravo je takav dizajn najbolji pokazatelj da se zapravo radi o motociklu zarobljenom u tijelu skutera. Tome u prilog ide i V2 agregat zapremine 839 ccm, koji je u svojoj osnovi identičan agregatu koji se ugrađuje u Manu, no umjesto Aprilijinih 76 KS pri 8.000 okr/min, GP 800 raspolaze sa 69 KS pri 7.250 okr/min. Međutim, i

to je dovoljno za neslužbenu titulu najsnažnijeg i najbržeg serijskog skutera na planetu Zemlji.

Ovaj model po mnogočemu podsjeća na ono što je u svijetu motocikala prije 10 godina predstavljala Hayabusa, a tu ubrajamo i lažljivi brzinomjer koji nam je omogućio da prvi put skuter prebacimo preko magične granice od 200 km/h. Iako je stvarna brzina zapravo teškom mukom prešla vrijednost od 180 km/h, ukupne performanse su doista impresivne i dostojne manje ambicioznih motocikala slične zapremine, s kojima GP 800 povezuje i upotreba lančanog završnog prijenosa.

U odnosu na taj talijanski ponos, Yamaha T-Max djeluje kao sasvim običan maks skuter. No, zapra-

vo se i tu radi o jednom muškobanjastom skuteru, pri čemu ne mislimo na izgled ove Yamahae, već na način na koji se vozi. T-Max bi svojom okretnošću, stabilnošću i lakoćom kojom se baca u nagib posramio i mnoge razvikane motocikle, a tome je uz dobro riješenu ciklistiku vjerojatno najviše pridonijelo nevjerojatno nisko smješteno težište. Naime, umjesto V2 agregata koji krase njegove konkurente na ovom testu, T-Max pogoni položeni redni dvocilindraš, koji je postavljen sasvim nisko. Takvo nisko težište u kombinaciji s malim kotačima promjera 15 cola omogućuje izuzetno lagano bacanje u nagib, te vas praktički prisiljava na sportsku vožnju.



Iako ih nismo stjevali, testirani su modeli pokazali umjerenu žed. Pobjednica u toj kategoriji je Gilera GP 800, koja uz najmanju potrošnju nudi i najveću autonomiju





Kada je vožnja po zavojima u pitanju, onda Yamaha T-Max kolo vodi. Okretna je i lagano pada u nagib, gdje pokazuje zavidnu čvrstoću i sportski duh

Živahni agregat će rado konkretnim brojkama potkrijepiti vaše sportske ambicije, no ako vam se pritom učini da je čak i presnažan za jedan skuter, to znači da još niste bili za upravljačem Gilere GP 800. Sa svojih 499 ccm i 43,5 KS pri 7.500 T-Max možda opako juri, no ukupnim se performansama ipak ne može nositi sa Apriliom i Gilerom, za kojima osim po snazi kaska i po pitanju okretnog momenta. Ovako na papiru njegovih 46 Nm koje

razvija pri 6.500 okr/min djeluju mršavo u odnosu na Manu (73 Nm pri 5.000 okr/min) i GP 800 (76 Nm pri 5.750), međutim jedan dio tog zaostatka nadoknađuje kroz odličan variomatski prijenos i manju masu. Tako T-Max broji 209 kg u suhom i 221 kg u mokrom izdanju, što je 10 kg manje od Mane i masivnih 40 kg manje od GP 800.

Razloge takvoj maloj težini svakako treba tražiti i u aluminijskom okviru kao glavnoj novini koju

je ovogodišnji T-Max proživio u odnosu na svog prethodnika. Važna je novost i povećanje prednjeg kotača za jedan broj, koji se tako sa svojim promjerom od 15 cola sada izjednačio sa stražnjim, no najvažnije u svemu tome je da se takav obnovljeni T-Max vozi jednostavno fantastično. Lakoću kojom ovaj skuter pada u nagib mogli bi razumjeti samo vozači supermoto motocikala, a jednom kada uhvatite zavoj, Yamaha ostaje izu-



Aprilia Mana je okretna i zabavna, ali kod brze vožnje zavojima počinje lagano lelujati

zerno stabilna i čvrsta. Iako je morao zadovoljiti i određene zahtjeve udobnosti, ovaj posjeduje i više nego dovoljno sportskog duha i to je jedan od elemenata ovog skutera za kojeg gotovo i nećete znati da postoji, jednostavno zato jer vam neće stvarati probleme.

Klasična prednja vilica promjera 43 mm i stražnji horizontalno postavljeni monoamortizer vezan na aluminijsku vilicu predstavlja iznimno uspješnu kombinaciju koja ne dopušta nikakva nepotrebna uvijanja prilikom brzih prolaska zavojima. Određeno lelujanje stražnjeg kraja osjetit ćete samo kada vrlo brzo pređete preko izraženih neravnina, no na iole dobrom asfaltu T-Max neće pokazivati naznake popuštanja niti ćete primijetiti bilo kakvo spomena vrijedno širenje putanje. Osjećaj sigurnosti u dubokim nagibima teško je opisati, problem je samo u tome što se sve obavlja takvom nestvarnom lakoćom, da je teško pretpostaviti gdje se nalazi granica. Možda bi trebalo odlično postavljenim retrovizorima zagrepsti po asfaltu, pa da se T-Max konačno uzemiri.

Mana-Taur vs T-Rex

Bilo bi pritom pretjerano reći da se T-Max kroz zavoje može voziti brzo kao neki super sportski motocikl, no osjećaj koji pruža u vožnji zavojitim dionicama oduševit će i ekstremnije vozače. Kada je Bog stvarao skutere, sigurno nije zamislio da se mogu ovako voziti. Iako bi se s obzirom na pozamašni osovinski razmak od 1.580 mm moglo pretpostaviti kako ovoj Yamahi odgovaraju samo dugi i brzi zavoji, T-Max oduševljava i u kratkim zavojima, gdje nevjerojatnom lakoćom skriva svoju težinu i dimenzije.

Usudili bismo se reći da je okretniji i od nekih 50-ica, a te ćete kvalitete najlakše otkriti u gradskoj vožnji, gdje je ultra brzo vijuganje kroz promet donekle ograničeno samo širinom ovog maks skutera. U takvom će prenatrpanom urbanom ambijentu do punog izražaja doći i nevjerojatna uravnoteženost cijelog paketa, koja vam omogućuje da bez ikakvog napora i lovljenja ravnoteže napredujete puževim korakom, te da prilikom stajanja na semaforu imate osjećaj kako biste ostali u vertikali čak i da ne spustite noge na pod.

S obzirom na svoju težinu od 262 kg (sa svim tekućinama) i Gilera GP 800 iznenađuje svojom uravnoteženošću, no u gradskoj je vožnji ipak nešto napornija od Yamahe. Prva stvar koju ćete zamijetiti je tendencija zatvaranja upravljača prilikom skretanja u raskrižjima, no to je nešto na što ćete se jednostavno treba naviknuti. Vjerojatno ćete se naviknuti i na to da na klizavom gradskom asfaltu GP 800 voli pokazivati mišiče, što znači da će relativno lako doći do proklizavanja stražnje gume kod dodavanja gasa, no da vas je zanimala ugladenost ili nježno razvijanje snage, onda vjerojatno ne biste ni kupili ovaj skuter.

Ne biste ga vjerojatno kupili niti da vas zanima samo vožnja po gradu, iako moramo spomenuti da je Gilera puno okretnija nego što bi se to očekivalo od projektila takvih dimenzija. Ipak, najbolje od sebe daje na otvorenoj cesti. U sporim zavojima već spomenuto zatvaranje upravljača i određena tromost malo umanjuju zabavu, no težište je još uvijek niže nego na nekom motociklu, a to u kombinaciji s kotačima promjera 16 i 15 cola omogućuje relativno lako bacanje u nagib. U dužim zavojima ostavlja dojam stabilnosti i gotovo da ne širi putanju, iako moramo priznati da nas je nekoliko puta u dubokom nagibu malo uplašio. Pritom nam je ostalo misteriozno jesu li istovremeno popustile



APRILIA NA 850 MANA



GILERA GP 800



YAMAHA T-MAX



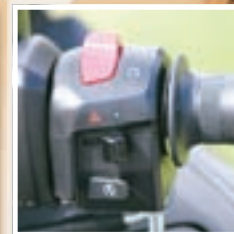
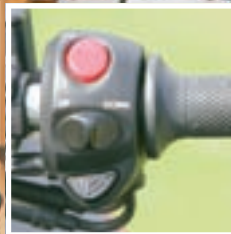
APRILIA NA 850 MANA



GILERA GP 800



YAMAHA T-MAX



obje gume ili je to samo skuter odlučio još malo čučnuti, međutim to sada i nije toliko važno. Bitno je da pri jurnjavi zavojima u granicama zdravog razuma nema uvijanja, već skuter ide kao po tračnicama.

Treba pritom napomenuti da - za razliku od skutera manje zapremine - GP 800 i T-Max imaju sasvim slobodnu stražnju vilicu bez agregata kao ovješnog elementa, a to se onda neminovno mora povoljno odraziti na vozne osobine, te u konačnici ove skutere učiniti u svakom pogledu superiornima manjoj braći. Po toj istoj logici i Aprilia NA 850 Mana bi kao 80% motocikl i

20% skuter svojim voznim osobinama trebala biti superiorna Gileri i Yamahi, no to nije uvijek bio slučaj. No, krenimo redom. Zbog svojeg nešto višeg težišta i kotača promjera 17 cola, Mana nije tako okretna kao suprotstavljeni joj maks skuteri, no s obzirom na to da se radi o motociklu, dakle nečemu što možete čvrsto stisnuti svojim bedrima, puno je prirodnije ulijetati u zavoje, a onda - ako to situacija zatraži - i izbaciti tijelo prema unutrašnjosti zavoja.

I doista, Mana u zavojima djeluje čvrsto i sigurno, dakle, točno onako kao to očekujete od jednog talijanskog motocikla. No, kada poželite stvarno

juriti zavojima, počinjete primjećivati namještanja stražnjeg kraja i lelujanje cijelog motocikla, posebno u slučaju da naletite na neravan asfalt. Nije to ništa strašno, ali svejedno može izazvati blago širenje putanje. Osim toga, kod Aprilie je, jednako kao i kod Gilere, primjetno određeno zatvaranje upravljača, a sve to zajedno čini Manu nešto manje okretnom, zabavnom, pa ako hoćete i sigurnom od T-Maxa. U stvari, ako je Mana kao kombinacija motocikla i skutera zaslužila da je nazovemo Mana-Tauro, onda T-Max kada je vožnja po zavojima u pitanju zaslužuje da ga nazovemo T-Rex. Nismo mislili da ćemo doži-



vjeti dan kada ćemo konstatirati da nam je neki skuter zabavniji od jednog tako ozbiljnog i dobro odmjerenog motocikla, no s druge strane isto tako nismo ni očekivali da će televizijske zvijezde postati sumnjivi tipovi koji poput kakve zloćudne babe ismijavaju odjeću prigrupih starleta, pa se, eto, i to dogodilo.

Zadovoljstvo kočenja

Kako bismo Mani što prije vratili izgubljeno dostojanstvo, prelazimo u područje u kojem se s lakoćom obračunava s T-Maxom. Riječ je o ukupnim performansama, ali prije svega o sočnom potisku koji se oslobađa prilikom odvrtnja ručice gasa. Potpuno je nebitno koristite li CVT automatiku ili pak poluatomatski mjenjač sa 7 stupnjeva prijenosa - Mana spremno reagira na svako vaše odvrtnje gasa i pruža ubrzanja i međuubrzanja dostojna svoje zapremine. S mjesta kreće uvjerljivo najbrže od svih sudionika ovog testa, a silovita ubrzanja skoro da ne posustaju do nekih 160 km/h. Analogni brzinomjer će nešto sporije, ali ipak hrabro, kliznuti do brojke 180, dok za dohvaćanje 190, odnosno realnih 176 km/h vrijedi ona - strpljen, spašen.

Osim za ubrzanje, V2 agregat je zadužen i za zaustavljanje. Naime, dok prosječan skuter s variomatskim prijenosom ne nudi kočnice motorom, ovako brzim strojevima ono je prijeko potrebno. Pritom je primjetno da u svojoj početnoj reakciji sustav kočenja motorom djeluje s određenom zadržkom i pomalo rezervirano, što nas je nekoliko puta neugodno iznenadilo kada smo na ulasku u zavoj otpuštanje ručice gasa - onako po navici - ostavili

PERFORMANSE

Striček, a kol'ko to ide?

Ovi se modeli se u prvom redu ne kupuju zbog svojih performansi, no mi ipak nismo mogli odoljeti porivu da usporedimo njihove maksimalne vrijednosti. Osim toga, Gilera GP 800 se kiti neslužbenim naslovom najbržeg serijskog skutera, a takva titula vapi za dokazivanjem kroz mjerenje. Stoga krenimo upravo od Gilere, koja pri doseganju svojih krajnjih mogućnosti nudi i najviše uzbuđenja.

Iako tome svakako pridonosi lažljivi brzinomjer, koji u prosjeku pokazuje 20 km/h više od stvarne brzine, moramo priznati kako GP 800 ostavlja subjektivni dojam kao da posjeduje kvalitete dragster motocikla. Doista je neobičan osjećaj kada za upravljačem jednog skutera dohvatite realnih 100 km/h (120 km/h prema brzinomjeru) za 6,9 sekundi i da onda gotovo jednakom silinom iglu brzinomjera natjerate na oznaku 180. Tada ćete se između ostalog podsjetiti kako ples kazaljke brzinomjera daje posebnu draž svakom silovitom ubrzanju. Nakon spomenutih 180 skuter nešto sporije napreduje, ali ne treba puno da se dohvati 210 km/h, kada se na testiranom skuteru palila blokada. Realna

brzina je u tom trenutku iznosila 182 km/h, s time da je - jednom kada je dostignete - tu brzinu moguće održavati čak i ako malo otpustite ručicu gasa.

Koliko su te brojke superiorne za jedan skuter govori i usporedba sa Yamahom T-Max, čije ubrzanje od 0 do 100 km/h iznosi 9,6 sekundi, dok realna maksimalna brzina iznosi 156 km/h (170 km/h prema brzinomjeru). Pritom Yamahi počinje pomalo nestajati daha pri nekih 140 km/h, no ako uhvatite malu nizbrdicu ili vjetar u leđa, brzinomjer će pokazati i 180 km/h, što realno iznosi nekih 165 km/h.

Ipak, najviše nas je zanimalo mjerenje ubrzanja za Manu. Naime, bila nam je to idealna prilika da isprobamo je li CVT brži od klasičnog mijenjanja brzina. Prije nego prokomentiramo rezultate moramo reći da oni nisu sasvim realni, budući Aprilia Mana za razliku od ostalih serijskih motocikala omogućuje promjenu stupnja prijenosa bez korištenja spojke i otpuštanja gasa, što znači da vremenski gubici prilikom mijenjanja brzina gotovo i ne postoje. Bilo kako bilo, nemalo smo se iznenadili kada smo nakon opetovanih mjerenja ustanovili

kako je s klasičnim mijenjanjem brzina ubrzanje od 0-100 km/h brže za 0,5 sekundi. Točnije, s mijenjanjem brzina smo 'stotku' dohvatili za 5,7, a s klasičnom variomatskim prijenosom za 6,2 sekundi. Tih smo 6,2 sekundi osim u opciji Sport Drive ostvarili i u Touring Drive načinu rada, dok nam je za istu stvar u Rain Drive opciji trebalo 7,9 sekundi.

Da biste dohvatili tih 100 km/h (108 km/h prema brzinomjeru) u sekvencijalnom načinu rada, potrebno je dva puta promijeniti stupanj prijenosa. Prilikom samih mjerenja ustanovili smo kako je pri naglim ubrzanjima u tim nižim stupnjevima prijenosa najbolje mijenjati na više u trenutku kada se upali prva od tri žute žaruljice koje bi trebale zamijeniti obrtomjer. Ako čekate da se upali i treća žaruljica, velika je vjerojatnost da će agregat ući u blokadu. Maksimalna brzina ovog motocikla nije nas posebno impresionirala. Realnih 176 km/h daleko je od tvornički obećanih 190 km/h, s time da treba napomenuti kako smo pod nekim uvjetima koji nisu usklađeni sa standardima mjerenja uspjeli postići 205 km/h, što doista jest stvarna brzina od 190 km/h. ■

IZMJERENI PODACI	Aprilia NA 850 Mana	Gilera GP 800	Yamaha T-Max
Prosječna potrošnja (l/100 km)	6,4	5,8	6,1
Teoretska autonomija (km)	250	320	245
Maksimalna brzina (stvarna / prema brzinomjeru)	176 / 190 km/h	182 / 210 km/h	156 / 170 km/h
Ubrzanje 0-100 km/h	6,2 s (5,7 s*)	6,9	9,6
Točnost brzinomjera pri 100 km/h	108 km/h	120 km/h	108 km/h

*Vrijednost izmjerena s uključanim poluatomatskim mjenjačem





Mana je idealan izbor za one koji sa skutera žele prijeći na motocikl

APRILIA NA 850 MANA

Može li poluautomatika pobijediti automatiku?

Već i djeca u vrtiću znaju da je Aprilia Mana specifična po tome što posjeduje automatski CVT mjenjač kao kakav skuter. Ono što mnogi ne znaju je način na koji on radi. Za početak ćemo reći da osim potpuno automatskog prijenosa s kontinuiranom promjenom prijenosnih omjera posjeduje i mogućnost uključivanja sekvencijalnog mijenjača brzina. Automatika vam nudi mogućnost biranja između tri opcije, a nama je najzanimljivija bila opcija Sport Drive, u kojoj agregat diše punom snagom bez ikakvih susprezanja. Opcija Touring Drive malo prigušuje vri-

jednosti okretnog momenta, te se motocikl odlikuje nešto pitomijim radom, a navodno i nižom potrošnjom goriva. Opcija Rain Drive je zapravo gotovo beskorisna, jer se ovaj motocikl može sasvim dobro kontrolirati po kiši i kad je uključena Sport ili Touring opcija.

Četvrta opcija je uključivanje sekvencijalnog mijenjanja brzina, pri čemu je cjelokupni raspon variorata podijeljen u 7 stupnjeva prijenosa. U tom slučaju brzine mijenjate putem + i - prekidača smještenih s lijeve strane upravljača ili pak klasičnom nožnom polugom mjenja-

ča. O pritiskanju poluge spojke ne morate razmišljati, jer nje zapravo i nema, a ne morate se zamarati ni otpuštanjem poluge gasa, budući je na ovom motociklu moguće mijenjati brzine kao da ima quick shifter. Osim toga, prilikom kočenja uopće ne morate mijenjati brzine na niže, mjenjač automatski uključuje prvi stupanj prijenosa kada brzina vožnje padne ispod 30 km/h.

Jedina stvar koja nam je pritom smetala je izostanak brojača okretaja, kojeg pokušavaju zamijeniti tri žute i jedna crvena kontrolna žaruljica. Paljenjem prve žute žaruljice ulazite u zonu u kojoj biste trebali razmišljati o promjeni stupnja prijenosa na više. Načine rada mjenjača možete mijenjati i tijekom vožnje, s time da će pri prebacivanju iz automatskog u sekvencijalni način rada računalo automatski izabrati onaj stupanj prijenosa koji najviše odgovara vašoj trenutnoj brzini. Isto tako, ako vam se kod automatskog načina rada učini da vam treba snažnije kočenje motorom, jednostavno nagazite na polugu mjenjača i mjenjač privremeno prelazi u sekvencijalni mod i stavlja u brzinu niže.



za sam kraj. Nakon te početne rezerviranosti, Mana počinje bolje kočiti s motorom, s time da taj efekt donekle možete pospješiti mijenjanjem brzina na niže, što je opcija koja funkcionira i kad ste u potpuno automatskom modu. Jednostavno nagazite polugu mjenjača i Mana privremeno

prelazi u poluautomatski način djelovanja te tako pospješuje kočenje.

Taj sustav kočenja motorom djeluje samo iznad 30 km/h, ispod te vrijednosti se potpuno isključuje, što onda bitno olakšava sporu vožnju u koloni i eliminira onaj problem štucaanja kod uzastopnog

dodavanja, pa oduzimanja gasa. Jasno, u potrazi za odlučnijim zaustavljanjima nećete se moći osloniti samo na taj sustav, već ćete morati posegnuti za oslobađanjem kapaciteta disk kočnica. Već su 320 mm promjera i radijalna kočiona klijesta sa 4 kli- pića sama po sebi dovoljni argument da ne posum-

njate u kvalitetu rada dvostrukih prednjih diskova, a to se lako osjeti i u praksi. Bez obzira na svoje sportske proporcije, prednji diskovi nisu agresivni u svom radu i kočite vrlo dobro, s time da pri snažnijim kočenjima prednja vilica nije na razini zadatka, pa dolazi do laganog vibriranja prednjeg kraja.

Gilera GP 800 sa svojim dvostrukim diskovima promjera 300 mm i običnim kočionim klijestima s 2 klipića nije toliko razmetljiva kao Aprilia, ali koči otprilike jednako kvalitetno, što će reći da je kočiona grupa itekako primjerna performansama vozila. GP 800 posjeduje i sustav kočenja motorom, koji je pokazao iste prednosti i nedostatke kao i kod Aprilije,

Gilera GP 800 najviše odgovaraju duži zavoji i otvorene dionice na kojima se može razbacivati snagom



S obzirom na najmanju zapreminu T-Max očekivano nudi najslabije performanse. Mana najbolje ubrzava, dok GP 800 nudi najveću maksimalnu brzinu



APRILIA NA 850 MANA



GILERA GP 800



YAMAHA T-MAX

s time da ne bi bilo loše da je taj efekt još bolje izražen. Ovakvo najveći dio posla otpada na klasičnu kočionu grupu, a jedini problem kod silovitih zaustavljanja predstavlja dosta ograničeni osjećaj za to što se zapravo događa sa prednjim kotačem, pa je pametno biti nešto oprezniji na lošijem asfaltu. Od pomoći je i stražnji disk promjera 280 mm s dvoklipnim kliještima, iako je on po prirodi stvari sklon blokiranju.

Škripa stražnje gume pritom nije rezervirana samo za kočenje, već i za naglo kretanje s mjesta, posebno ako ste u trenutku paljenja zelenog svjetla bili pozicionirani na horizontalnoj prometnoj signalizaciji. Silina kojom GP 800 ubrzava doista ga čini nedodirljivim u svijetu serijskih skutera i to je osjećaj koji je teško opisati. Kazaljke analognih brzinomjera i obrtomjera u prvih nekoliko sekundi djeluju kao da se nikad neće zaustaviti, a djelovanje G sile na vozača počinje ozbiljnije posustajati tek kada igla nagazi brojku od 180, što je realno koji km/h manje od 160. Iako zapravo ubrzava sporije od Mane, subjektivni dojam je upravo suprotan, vjerojatno zbog osjećaja da ste ipak na skuteru, a ne motociklu.

Olujne tišine

S druge strane, u iole normalnoj vožnji (termin "normalno" shvatite dosta labavo) Gilera skriva stvarnu brzinu kao što naši saborski zastupnici skrivaju svoju nepokretnu imovinu. Čini nam se da je za to uz lakoću kojom ovaj skuter podmuklo ubrzava zaslužan i relativno mali broj decibela koji dopire do vozača. Doduše, slučajni će promatrači od silne buke i simfonije različitih zvukova koje je teško identificirati imati osjećaj da dolazi kraj



Mana ne nudi neku zaštitu od vjetra, dok je Gilera po tom pitanju dobra, a Yamaha vrlo dobra. Ipak, i jednom i drugom skuteru bi dobro došao viši vjetrobran



Ono što oduševljava kod Yamaha T-Max je njezina okretnost, a to je kvaliteta koja lako ispliva na površinu i u gradskoj vožnji

svijeta, no ponosni će vlasnik za to vrijeme uživati u zvučnoj izolaciji potpuno nesvjestan brzine kojom prolazi. Dovoljno je pritom da odlučnim odvrtnjem gasa "preskoči" neku Škodu Fabiu, pa da se gotovo u sekundi nađe u zabranjenom području u kojem je po novom zakonu zapriječena i mogućnost odležavanja zatvorske kazne. U svakom slučaju, dobro je svako malo baciti oko na brzinomjer, vjerujte nam da ćete svako toliko biti nemalo iznenađeni.

T-Max je također ludo brz skuter, no u odnosu na Gileru GP 800 može se reći da je svojim performansama ipak puno suzdržaniji. Doduše, neki bi rekli da je i osjetno kultiviraniji, te da u cjelini predstavlja doradeniji paket. Osim u općem osjećaju sveopće ugladenosti, Yamaha T-Max u ovoj konkurenciji odnosi pobjedu i po kočenju motorom, čiji je intenzitet gotovo savršeno pogođen. Ukupno tri diska promjera 267 mm vrlo dobro obavljaju svoj posao, te bez obzira na svoj nešto manji promjer pružaju zaustavnu silu gotovo identičnu onoj na Apriliji i Gileri, a istovremeno se bolje doziraju. Osim toga, kod T-Maxa oduševljava neposredni osjećaj za to što se događa s prednjim kotačem, što je rijetko viđena kvaliteta u svijetu skutera.

Iako na potpuno ravnim dionicama ne može pratiti ritam ostale dvojice, T-Max raspolaže performansama koje premašuju očekivanja za jedan udoban maks-skuter. Tako će Yamaha bez ikakvog napora do "stotke" ubrzati za manje od 10 sekundi, s tim da svojim ugladenim, ali i odlučnim razvijanjem snage ostavlja dojam kako je najplodnija između nekih 80 i 120 km/h. T-Max je, dakle, najiskoristiviji baš pri onim brzinama koje najviše odgovaraju nekoj ležernoj vožnji otvorenom cestom





APRILIA NA 850 MANA



GILERA GP 800



YAMAHA T-MAX

Svaki ispušni sustav ima svoj faktor, a najupečatljiviji je onaj kod Gilere. Visoko pozicioniranje ispušnih topova pokazuje da ovim modelima duboki nagibi nisu strani pojam



Nijedan od ovih modela nije posebno jeftin, ali zato pružaju dosta sadržaja. Vožnja Yamahe donosi najviše užitaka, Gilera je najuzbudljivija, dok Mana sa svojim variomatom i mogućnošću uključivanja poluatomatskog mjenjača pruža jednu sasvim novu senzaciju vožnje motocikla

prošaranom povremenim odlučnijim pretjecanjem, no zato smo pri vožnji autocestom poželjeli nešto veće maksimalne vrijednosti.

Međutim, u takvim se uvjetima kao optimalna putna brzina ionako nameće nekih 140 km/h, jer tu agregat nije pretjerano opterećen (cca. 6.200 okr/min), a i zaštita od vjetra je još uvijek zadovoljavajuća. Iznad te brzine počinje iritirati potmula buka pogonskog agregata, a sve napornije postaju i turbulencije na kacigi vozača. Doduše, struja zra-

ka (koja u kacigu prosječno visokog Hrvata udara negdje baš u predjelu čela) počinje živcirati već pri nekih 60 km/h, no tada vas neće toliko iritirati sama turbulencija, koliko buka koja se pritom stvara. Sve u svemu, ako brojite više od 180 cm u visinu, ne preostaje vam ništa drugo nego sasvim malo pognuti glavu i problem je riješen.

Ostatak tijela vozača je za to vrijeme sasvim solidno skriven iza prednjih oplata, tako da možemo konstatirati kako u ovoj konkurenciji T-Max

pruža najbolju zaštitu od vjetra. Lagani se lahor može osjetiti tek na vanjskoj strani donjih i gornjih ekstremiteta, dok je sam trup vozača skriven od vjetra kao da se vozite u kakvom automobilu. I vibracije su, odnosno njihov gotovo potpuni izostanak, pridonijele tome da ovaj skuter bude najudobnije vozilo na ovom testu. Lagana "vibra" se može osjetiti samo u području bliskom 4.500 okr/min, a najlakše ćete ih osjetiti kada izbacite noge sasvim naprijed i vozite se u "custom" stilu. Primijetili smo da takav položaj vozača nešto više umara stražnjicu, koja je inače kraljevski smještena u udobnom sjedalu, pod uvjetom da ne preferirate sjedenje sasvim blizu upravljača.

Već smo spomenuli da je Yamahin ovjes koliko sportski, toliko i udoban, a ono što oduševljava je sposobnost stražnjeg amortizera da kvalitetno upije i nešto ozbiljnije neravnine, bez bolnog udara u leđa koji je karakterističan za manje kapacitetne skutere. Ista stvar vrijedi i za Gileru GP 800, za koju smo slobodni zaključiti kako ima još udobnije sjedalo. Vibracije su pritom samo povremene i nisu pretjerano izražene, no nažalost, zaštita od vjetra nije na Yamahinoj razini. Iako se vjetrobbran može podizati i spuštati električnim putem, nećete trebati puno eksperimentirati prije nego što dođete do zaključka da ga ima smisla držati samo u najvišem položaju.

Moje lijevo stopalo

Turbulencije na kacigi slične su onima kod Yamahe T-Max, s tim da u Gilerinom slučaju uskovitlani zrak dopire i do samog tijela vozača. I nadlaktice su nešto izloženije vjetru, a kada se već bavimo zračnim strujama, spomenimo i to da je

Iako u oštrim zavojima zatvara upravljač, Gilera GP 800 je zapravo iznenađujuće okretna za vozilo koje broji 248 suhih kilograma i 1.593 mm osovinskog razmaka



IZJAVE TEST VOZAČA ŽELJKO PUŠĆENIK

Aprilia Mana 850 - Koliko god to paradoksalno zvuči, u gradu mi se Mana sviđala više od oba skutera. Iako ima veće kotače, položaj tijela pravog motocikla i napadački stav s tijelom pomaknutim prema naprijed nadoknadi sve prednosti skutera. Osim toga, ovaj motocikl ima jednako toliko mjesta u lažnom spremniku goriva koliko i GP800 za odlaganje stvari. Najveći nedostatak mu je zaštita od vjetra i hladnih strujanja zraka u zimskim danima, kako za glavu i vrat, tako i za noge i koljena. Ubrzanja su na Mani evidentno najbolja, a oduševljava i kočenje motorom prije semafora ili zavoja, tipkom “-“ na upravljaču za stupanj niže. Izuzetno mi se dopala promjenljiva mapa paljenja, kao i na novom Shiveru u modu “Touring”, osobito u vožnji gradom. Bez ikakvih trzaja on-off možemo se voziti ležerno, a kada to poželimo, u sekundi prebacimo na mod “Sport” palcem i nastavljamo juriti sa “našpananim” prijenosom kako bi reakcija bila što brža i zabavnija. Ovjes je mnogo bolji nego na Shiveru, ali bi se još na njemu moglo poraditi, u budućnosti bih volio vidjeti progresivno poluže stražnjeg amortizera kao na modelu RSV Mille. I prednju kočnicu bih volio imati jaču, jer ipak je to motocikl.

Gilera GP 800 - Gilera je osjetno snažnija od T-Maxa, što je kod mene izuzetno važno, a bolje štiti od vjetra od Mane. Rekli bismo: idealno za



je jedan skuter. Položaj tijela mu je napadački i odličan za visoke muškarce i imam odličnu kontrolu za čoškaste zavoje u gradu, bez obzira na njegovu veliku težinu. Kočnice su snažne i pod mojom težinom (a to je 20 kg više od ostalih vozača) odlično rade. Amortizacija u gradu je dovoljno dobra, ali na otvorenim dionicama bi mogla biti i bolja. Iako nisam skuteršaš, na ovaj bih se skuter lagano mogao priviknuti. S obzirom da ima isti agregat kao Mana, kada bih birao između ta dva modela, radije bi izabrao Manu, ali bih pohitao u dućan dodatne opreme i kupio si veliki proziran vjetrobran koji neće narušiti dizajn jednog nakeda. No, kada bih pazio i na suvozača, odabrao bih Gileru. Osim toga, GP 800 bih odabrao i kada bih vozio zimi. Ovaj skuter ima zvuk pravog motora i to je ono što me privlači.

Yamaha T-Max - Iako su svi oduševljeni T-Maxom, to kod mene baš i nije slučaj. Razlog tomu je što sam ja mnogo viši od naših standardnih test vozača (187 cm). Kao prvo, položaj tijela mi ne odgovara, jer ovaj maxi skuter ima podnicu za noge visoko pozicioniranu i pomaknutu prema naprijed, dok je istovremeno upravljač nizak i postavljen prema nazad. Položaj je to koji me podsjeća na custom motocikle, pa nemam dobar osjećaj za granicu klizanja kotača. Druga stvar je snaga, koja zaostaje za mnogo kapacitetnijom konkurencijom, kako po pitanju maksimalne brzine, tako i u pogledu ubrzanja. Imam osjećaj da je buka iz agregata evidentna kad otvorim gas, no skuter ne ubrzava tako žustro kako bi se po zvuku moglo zaključiti. Točno je, doduše, da njegova ukupna udobnost prekrije njegova stvarna ubrzanja. Da se razumijemo, ona su vrlo dobra u općem smislu, ali 800 ccm nikako ne može stići. Ono što ima mnogo bolje od konkurenata na testu je ovjes, koji s lakoćom upija sve neravnine, osobito na zavojitim dionicama izvan grada. Nemate napadački položaj, pa on vodi vas no, ruku na srce, to čini jako dobro. Druga stvar je zaštita od vjetra, koja je ovdje potpuna i mnogo bolja čak i od Gilere, koja ima elektro-podešavanje.



Ako vam se sviđa Mana, ali se bojite vjetra, onda preporučamo da posegnete za vjetrobranom iz palete dodatne opreme

pri većim brzinama Gilera osjetljiva na bočni vjetar. Prednji kraj skutera će u trenutku otići pola metra u lijevo ili udesno i pritom tražiti ozbiljnu korekciju od strane vozača. T-Max je za to vrijeme pokazao puno veću otpornost na udare bočnog vjetra, iako i kod njega prednji kotač može ponekad izgubiti smjer kretanja.

Aprilia Mana nema takvih problema, ali kao istinski naked pri maksimalnoj brzini pokazuje blage naznake lelujanja. No, to će vam tada biti najmanji problem, budući izostanak bilo kakvih oplata znači da ćete u tom trenutku ionako biti zaokupljeni borbom s vjetrom. Do nekih 140 km/h stvari su podnošljive, no nakon toga udari vjetra traže tvrdoglavost mazge dok se kaciga počne lijepiti za vaše lice poput krakate ličinke iz filma Alien. Stvari se bitno popravljaju ukoliko zalegnete na spremnik goriva i dopustite ovalnom prednjem svjetlu i kućištu za instrumente da odrade svoju sporednu ulogu i prebace zračne struje preko vaše glave.

U nekoj normalnijoj vožnji znati ćete cijeniti vrlo dobro riješenu ergonomiju Mane, iako nije isključeno kako ćete poželjeti nešto širi upravljač. Sjedalo je dobro podstavljeno i udobno, oslonci za noge su točno tamo gdje ih očekujete, a donekle

razočaravaju samo primjetne vibracije. One se u prvom redu osjete na nogama, a posebno na lijevom stopalu, s time da je za sve to je vjerojatno zaslužan masivan ispušni sustav koji je pričvršćen tako da je u izravnoj vezi sa osloncima za noge.

A osim po vibracijama, Mana za svojim suparnicima zaostaje i po pitanju potrošnje. Bilo bi sasvim pogrešno reći da pije k'o smuk, ali izostanak aerodinamičnih oplata je i tu uzeo svoj danak, pa je tako na otvorenoj cesti u prosjeku trošila 6,4 litara, što je 0,6 litara više od Gilere GP 800, s kojom dijele agregat. Yamaha T-Max se sa svojih prosječnih 6,1 litara ugurala u aritmetičku sredinu, s time da smo u trenutku dok je pokazivač goriva pokazivao apsolutnu nulu, uspjeli uliti samo 12,2 od obećanih 15 litara. Bilo kako bilo, možemo slobodno konstatirati kako su se testirani modeli pokazali sasvim ekonomičnima, posebno stoga što ih za vrijeme testa uopće nismo štedjeli, te je uz to otprilike četvrtinu testne rute na kojoj smo mjerili potrošnju činila autocesta, na kojoj smo se uglavnom vozili maksimalnom brzinom.

Naš osvrt na druge izmjerene vrijednosti možete pročitati u posebnoj okviru, tako da ćemo se ovdje za kraj posvetiti manje atraktivnim dina-



mičkim osobinama, primjerice, manevriranju na mjestu. Već smo ranije napomenuli da je T-Max izrazito uravnotežen i dobro izbalansiran skuter s nisko postavljenim težištem, a to onda bitno olakšava posao uparkiranja ili polukružnog okretanja. Jednostavno, ako je brzina kretanja veća od 0 km/h, s Yamahom radite što hoćete i to bez ikakvog napora. Jednako kao i kod Gilere, određeni problemi mogu nastati kada se krećete unazad, no pohvalno je za oba skutera da imaju veliki zakretni kut upravljača.

Iako osjetno teža, Gilera je još uvijek dovoljno spretna kod manevriranja na mjestu, no polukružna okretanja ipak treba izvoditi s oprezom, ako već ne zbog mokre težine od 262 kg, onda zbog monstruoznog međuosovinskog razmaka, samo 7 milimetara kraćeg od okruglih 1,6 metara. Aprilia Mana se kod izvođenja takvih operacija ponaša kao svaki drugi malo teži motocikl, a treba napomenuti kako je nogama uvijek lako dohvatiti podlogu.

To je karakteristika koju će prije svih znati cijeliti oni nižeg rasta, ali i svi oni koji sa skutera prelaze na motocikl. U stvari, Mana je upravo tako i zamišljena; kao bezbolna tranzicija sa praktičnijih skutera na uzbudljivije motocikle. Ako i vi razmišljate u smjeru te tradicije, uvjeravamo vas da će Aprilia Mana ispuniti sva vaša očekivanja. Vozne osobine pravog motocikla uz automatski mjenjač preuzet iz svijeta skutera čine je pogodnom i za one koji imaju vrlo ograničeno iskustvo na dva kotača, a svoje će 'gušte' pronaći i manje zahtjevni vozači snažnijih motocikala, prvenstveno zbog mogućnosti sekvencijalnog mijenjanja brzina.

Pobjeda u gostima

Istini za volju, vozači Mane bi mogli poželjeti i nešto više čvrstoće pri jurnjavi kroz zavoje, no nama se svejedno i prije organiziranja ovog usporednog testa činilo kako ćemo na kraju baš Apriliju proglasiti neupitnom pobjednicom. Konačno, svi su članovi redakcije odrasli upravo na motociklima, a ne skuterima, tako da priznajemo kako smo već u startu bili pomalo pristrani, da ne kažemo da nam se gadila pomisao kako bismo neki skuter mogli proglasiti boljim od motocikla. No, na kraju se upravo to umalo dogodilo: Yamaha T-Max nam je jednostavno pružila veći užitek u vožnji.

Da se radi o nekom drugom usporednom testu, priznajemo kako bi Yamahu njezinih tridesetak KS manjka, 20 km/h sporija maksimalna brzina i za 3 sekunde lošije ubrzanje vjerojatno učinile fenjershem na testu. No, ovo nisu sportski motocikli kod kojih je važna svaka stotinka sekunde, a osim toga, T-Max će vam se učiniti nedovoljno potentnim samo ako ga na njega sjedate izravno sa Gilere GP 800. U svim ostalim slučajevima T-Max će vam se



Gilera GP 800 traži iskusnog vozača koji će se znati nositi sa njezinim potencijalima

IZJAVE TEST VOZAČA MARKO GUZINA

Sva tri testirana vozila su mi po nečemu fascinantna. Za mene je **Yamaha T-Max** ipak najzabavnija, jer pruža izniman užitek u vožnji. Savršeno doziranje kočnica i još bolji osjećaj za prednji kraj znači da joj je jako teško pronaći granice prilikom jurnjave zavojitim cestama. Povrh toga ima i najveći prtljažni prostor, što ju čini i vrlo praktičnom. Činjenica da joj u usporedbi s dva proizvoda Piaggio grupacije nedostaje snage posve je zasjenjena fantastičnim voznim svojstvima. Što se preostalog dvojica tiče, teško mi je odabrati favorita, jer **Aprilia Mana** ima fizionomiju pravog motocikla, a jednostavnost korištenja skutera. Dodamo li tome zaista upečatljivu pogonsku grupu, u kojoj agregat i CVT mjenjač čine savršenu simbiozu, malo je toga za zamjeriti. Ipak, Mana se ne vozi toliko dobro kao T-Max. Treba spomenuti da je pretinac za prtljagu na Mani odlično rješenje na koje se vrlo lako naviknuti. Slično je i s **Gilerom GP800**, koja me od prve "kupila" snažnim ubrzanjima, ali dojam kvari nedostatak osjećaja za prednji kraj te zatvaranje upravljača u sporijim zavojima.



T-Max nas je oduševio u sportskoj vožnji i tu će nabiti komplekse i nekim kapacitetnijim motociklima

IZJAVE TEST VOZAČA KREŠIMIR PRAŠNIČKI

Prvo mjesto svakako dajem **Yamahi T-Maxu**, koja me oduševila svojim voznim svojstvima i ovjesom, za koji imam osjećaj da je dovoljno kvalitetan i za neke putne motocikle. Već nakon prvog susreta sa skuterom imate osjećaj kao da ga vozite već duže vrijeme, a to je uvijek pozitivna stvar. Kočnice bi mogle biti malo jače, ali bez obzira na to, vrlo se dobro doziraju i pružaju pregršt povratnih informacija, tako da uvijek znate kada ste blizu blokiranja kotača. Zaštita od vjetra je najbolja, dok agregat zaostaje u usporedbi s konkurencijom, ali treba uzeti u obzir i da mu je zapremina znatno manja. **Manu** stav-

ljam na drugo mjesto jer po mojem mišljenju nudi vrlo zanimljiv kompromis između skutera i pravog motocikla, a njezin mjenjač, koji se može voziti u automatskom i sekvencijalnom modu, doista je zanimljivo rješenje i čini vožnju izuzetno zabavnom. No, budući da je u osnovi motocikl, kao takav bi mogla biti i bolja, osobito po pitanju ovjesa, koji zadovoljava samo prilikom umjerene vožnje, a čim se tempo malo pojača, počinje neugodno 'mijesiti'. Kočnice su vrlo dobre i snažne, ali nedostaje mi kočenje agregatom na koje sam navikao kod pravih motocikala, a i zaštita od vjetra je nepostojeća. Moram priznati da sam puno više očekivao od **Gilere GP**

800. Iako ima isti agregat kao i Mana, osjećaj prilikom ubrzanja je znatno izraženiji i impresivniji, a zbog aerodinamičnih oplata Gilera je čak i brža u konačnoj brzini. Sve je dobro dok se vozite ravnim dionicama, no čim cesta postane zavojita, osjeća se prevelika težina skutera, koja vozaču ne uljeva povjerenje. Izraženo je i 'zatvaranje' upravljača, tako da vožnja nikada nije potpuno opuštena, kao primjerice na T-Maxu. Ipak, oni koji će raditi mnogo kilometara na otvorenim cestama vjerojatno će biti zadovoljni ovom Gilerom, dok bi oni koji žele skuterom povremeno otići i u grad trebali potražiti neki kompromis. Njima toplo preporučam T-Maxa.



Yamaha T-Max je najudobniji model u ovoj konkurenciji, a jedna od rijetkih stvari koja kvari ukupni doživljaj je buka usisa i agregata



Po načinu na koji se vozi ona je ipak skuter, ali nam istovremeno izostanak bilo kakvih pretinaca u prednjem štitu sugerira kako je praktičnost bila u drugom planu. Na neki način GP 800 ide utabanim stazama Derbija GP1 50 i ako nam to daje naslutiti u kojem smjeru ide razvoj skutera, onda će u skoroj budućnosti vozači motocikala morati promijeniti svoje mišljenje o njima.

Voziti ovu Gileru znači uhvatiti bika za rogove i računati s time da ćete se povremeno naći u kriznoj situaciji. Ovo definitivno nije skuter za početnike, oni će doživjeti puno manje stresa ako izaberu Apriliju Manu. Što se tiče iskusnijih vozača, tu nismo tako sigurni. Mi se jednostavno nismo mogli odlučiti koji nam je od ta dva modela bliži srcu, posebno stoga jer osim pogonskog agregata i variomata zapravo i nemaju ništa zajedničko. Ono što su jednome prednosti, drugome su mane, no kada bi baš trebali birati između Aprilije i Gilere razum bi na kraju vjerojatno ipak prevagnuo na stranu Mane. Na njezinu stranu ide i 4 tisuća novčanih argumenata, što i nije malo, jer ovaj trojac definitivno nije pristupačan. Budimo realni, za 67.420 kuna, koliko stoji Aprilia Mana, za 68.800 kuna, koliko košta Yamaha T-Max i za nemalih 71.320 kuna, koliko treba izdvojiti za Gileru GP 800 možete birati između velikog broja performansama nadmoćnih motocikala.

No, opet, da razmišljate o nabavci klasičnog motocikla, onda vas ne bi ni zanimao neki od ovih modela. Stoga nam na kraju svega ne preostaje ništa drugo nego jednako kao i na početku testa konstatirati kako zasigurno nismo ni psiholozi ni psihijatri, ali zato znamo što znači uživati u vožnji. A to nam daje za pravo zaključiti kako svaki od ovih modela nudi mnogo, mnogo više užitaka nego što bi to okorjeli motorist mogao pretpostaviti. Konačno, u svojoj dosadašnjoj karijeri nismo vozili nijedan bolji maxi-skuter, ali smo zato vozili dosta lošijih motocikala.

učiniti snažnim, možda čak i presnažnim za jedan skuter. Njegova opća uravnoteženost, okretnost, lakoća kojom pada u duboki nagib i čvrstoća koju iskazuje u njemu bili su dovoljni argumenti da nas sasvim osvoji. Iako on u ovoj konkurenciji pobjeđuje i u području praktičnosti i udobnosti, upravo će ga njegove vozne osobine i užitak koji pritom pruža učiniti pogodnim za napredne

početnike i idealnim izborom za sve one koji su odlučili popustiti ženi i odreći se motocikla.

Slična konstatacija mogla bi vrijediti i za Gileru GP 800, iako tu užici vožnje više proizlaze iz silovitih ubrzanja, nego iz bilo čega drugog. U nagibima je Gilera stabilna, ali ponekad zna preplašiti vozača. Udobnost je dobra, ali bismo za jedan takav projektil očekivali bolju zaštitu od vjetra.



	Aprilia NA 850 Mana	Gilera GP 800	Yamaha T-Max
PREDNOSTI	mjenjač, položaj vozača, praktičnost, inovativnost	potrošnja, performanse, stabilnost	okretnost i upravljivost, ovjes, stabilnost, kvaliteta izrade, prtljažni prostor
NEDOSTACI	bočna nožica, nema brojač okretaja, vibracije	težina, osjetljivost na bočni vjetar, visoki središnji greben	visoki središnji greben, buka agregata na visokim okretajima, preniski vjetrobran



	Aprilia NA 850 Mana	Gilera GP 800	Yamaha T-Max
MOTOR			
tip agregata	četverotaktni, V2 pod 90°	četverotaktni, V2 pod 90°	četverotaktni, redni, 2 cilindra
promjer x hod (mm)	88 x 69	88 x 69	66 x 73
zapremina (ccm)	839,3	839,3	499
kompresija	10:1	10,5:1	11:1
razvod	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina i 4 ventila po cilindru	2 bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje	elektronsko ubrizgavanje
max. snaga KS (kW)-o./min.	76 (56) - 8.000	69 (50,5) - 7.250	43,5 (32) - 7.500
max. okretni moment Nm (kgm) - okr/min	73 (7,45) - 5.000	76,4 (7,8) - 5.750	46,4 (4,7) - 6.500
spojka	automatska, centifugalna	automatska, centifugalna	automatska, centifugalna
mjenjač	CVT, automatski ili poluautomatski sa 7 stupnjeva prijenosa	CVT, automatski	CVT, automatski
CIKLISTIKA			
Okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	alumijski
Prednji ovjes	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm	klasična vilica s cijevima promjera 41 mm	klasična vilica s cijevima promjera 43 mm
Hod prednjeg ovjesa	120 mm	122 mm	120 mm
Stražnji ovjes	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom	oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Hod stražnjeg ovjesa	125 mm	133 mm	116 mm
Prednji kočioni sustav	dvostruki diskovi ø 320 mm, radijalna kliješta s 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 300 mm, kliješta s 2 klipića	dvostruki diskovi promjera 267 mm, kliješta s 2 klipića
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 260 mm, kliješta s 1 klipićem	disk promjera 280 mm, kliješta s 2 klipića	disk promjera 267 mm, kliješta s 1 klipićem
Guma prednja	120/70-17	120/70-16	120/70-15
Guma stražnja	180/55-17	160/60-15	160/60-15
DIMENZIJE			
Međuosovinski razmak	1.463 mm	1.593 mm	1.580 mm
Duljina	2.080 mm	2.237 mm	2.195 mm
Širina	800 mm	790 mm	775 mm
Visina	1.130 mm	-	1.445 mm
Visina sjedala	800 mm	780 mm	800 mm
Spremnik goriva	16 l	18,5 l	15 l
Težina - suha	219 kg	248 kg	209 kg
Težina - sa tekućinama	230 kg	262 kg	221 kg
Najveća dopuštena masa	435 kg	450 kg	415 kg
Najveća brzina (deklarirano)	190 km/h	193 km/h	161 km/h
CIJENA	67.420 kn	71.320 kn	68.800 kn

