

Top model tajvanskog proizvođača PGO, T-Rex 50, pripada segmentu sportskih skutera, no njegova široka podnica, sjedalo velikih dimenzija i prtljažni prostor zavidnog kapaciteta otkrivaju da je riječ i o praktičnom gradskom prijevoznom sredstvu

PIŠ: **BORIS METIKOŠ**

U z već provjerene dalekoistočne skuterere čiji modeli u današnje vrijeme čine nezaobilazan dio tržišta, od nedavno se posredstvom zagrebačke tvrtke "Anima Moto" na domaćoj sceni pojavio i tajvanski proizvođač PGO. Vjerujemo da je mnogima ovo ime nepoznanica i da većina još nije imala priliku upoznati se s njihovim vozilima, no, PGO je tvrtka koja već desetljećima aktivno sudjeluje u proizvodnji skutera. Naime, spomenuti tajvanski proizvođač je 70-tih i 80-tih godina proizvodio veliki broj skutera pod licencom Vespe, da bi nakon toga počeo i sa samostalnom produkcijom.

Na test smo dobili skuter T-Rex 50, top model iz njihove palete vozila zapremine 50 cm³. Već po samom imenu može se naslutiti da se radi o skuteru agresivnijih odlika, kako po pitanju performansi, tako i po pitanju dizajna. I zaista, svojim izgledom T-Rex pokazuje da pripada u kategoriju skutera sportske

Mali dinosaur

orijentacije. Tome uvelike doprinose dvobojna izvedba skutera, naglašeno profilirano sjedalo i kompletna izvedba stražnjeg kraja.

No, iako djeluje atraktivno, T-Rex ipak pomalo zaostaje za današnjim modernim trendovima i naglašeno futurističkom dizajnu. S druge strane, ovakvu izvedbu korisnici vrlo brzo prihvaćaju jer ne zahtjeva privikavanje "oka" na neke neobične linije, kao što to ponekad zna biti slučaj sa vozilima previše avangardnog izgleda.

Svojom opremom i nekim rješenjima cijeli skuter pomalo podsjeća na velike motocikle, dok se kod nekolicine dijelova naglašeno racing orijentacije ne možemo oteći dojmu da smo ih već vidjeli na nekim japanskim modelima. Prednja svjetla neodoljivo podsjećaju na ona koja se ugrađuju na Hondu VTR-SP 2 ili novu Apriliu Mille, dok stražnje svjetlo asocira na prvi model Yamaha R1, a ne smijemo zaboraviti niti naglašene usisnike za zrak smještene iznad podnice. Sve to ne umanjuje šarm PGO-ovog T-Rexa, nego još dodatno naglašava njegovu osobnost.



Upravljačka ploča je malo zastarjelog dizajna, ali je zato velikih dimenzija, pregledna i potpuna

Cijena **13.850 kn**



Električne komande na upravljaču djeluju nezgrapno i prenatrpano



Prednja disk kočnica sa dvoklipnim kočionim kliještima reagira snažno i progresivno, za razliku od stražnje bubanj kočnice koja je mekana i nepotpuna

S obzirom na dugogodišnju tradiciju i nekadašnje partnerstvo sa Piaggijom predstavljajući Tajvanac se odlikuje solidnom razinom završne obrade i kvalitetnim komponentama ciklistike. Skuter jako dobro leži na ovjesu, koji je u svemu iznad prosjeka za "pedesetice", iako se sprijeda radi o klasičnoj, a ne o marketinški "isforsiranoj" upside-down vilici. T-Rex u zavoju ostvaruje nagib dostojan poštovanja, čak i na neravnoj podlozi, a u vožnji vozač uvijek ima osjećaj solidnosti i čvrstoće, koji dodatno naglašavaju debele ručice upravljača. Masivne izvedbe su i električne komande koje su prenatrpane raznoraznim prekidačima i svojom izvedbom nalikuju na nekadašnja rješenja sa motocikala tourer orijentacije.

Puno preglednije djeluje upravljačka ploča, koja je također velikih dimenzija, ali je

(1) Praktično i sigurno, otvor za dolijevanje goriva s poklopcem i sigurnosnim ključem smješten na stražnjem dijelu iza sjedala
(2) i **(3)** Za skuter ovakve male zapremine T-Rex se odlikuje zavidnim prtljažnim prostorom koji upotpunjuju ravna podnica velike širine, "tobolac" sa stražnje strane vjetrobranske kupole i duboko spremište ispod sjedala

zato pregledna i jednostavna. Spomenuti kontrolni "pult" sastoji se od tri zasebna instrumenta od kojih se na najvećem, središnjem, nalazi brzinomjer ispod kojeg je mjerac ukupnog broja prijeđenih kilometara. S lijeve strane je pozicioniran pokazivač količine goriva u spremniku, s desne se nalazi obrtomjer, a kontrolne žaruljice i digitalni sat su smješteni u gornjem dijelu upravljačke ploče.

Mali "dinosaur" se oslanja na gume dimenzija 120/70-12 sprijeda i 130/70-12 straga, zbog čega se na rav-





Stražnji kraj sa svojim oštro odrezanim završetkom i "štop" svjetla asociraju na prvu generaciju Yamahinog maxi sportaša R1



nim dijelovima pokazao izrazito čvrstim i stabilnom. S druge strane, malo zaostaje u agilnosti, a prednji kraj često pokazuje tendenciju "kašnjenja". Iako sportske orijentacije, testirani model se općenito ponaša sportski, ali zato u nagib silazi sigurnije.

Sustav kočenja riješen je diskom s prednje strane i već pomalo zastarjelim rješenjem u obliku bubnja straga. Posebno nam se svidio prednji disk i njegova dvoklipna kočiona klijesta koja reagiraju vrlo snažno i progresivno. Stražnje kočnica i nije baš opravdala svoju

Dvostruka svjetla na prednjem kraju naglašavaju sportsku orijentaciju T-Rexa, ali i neodoljivo podsjećaju na neka već videna rješenja



dugogodišnju tradiciju jer je komanda stražnje kočnice prilikom testiranja svaki puta propadala gotovo do kraja hoda, a nije bilo naročito učinka u zaustavljanju skutera.

Za odlično osvjetljenje vozila brinu se dvostruki reflektori naglašenih dimenzija s kojima možete uživati i u sigurnoj noćnoj vožnji.

PGO je opremljen dvotaktnim zračno hlađenim agregatom koji u otvorenoj verziji razvija ukupnu snagu od 4,76 KS pri 7 000 okr/min i okretni moment od 0,5 kgm pri 6 500 okr/min, što je sasvim dovoljno za maksimalnu brzinu od 68 km/h. Motor odlično pali na hladno, kao i kada je vruć. Na rad prijenosa, koji je postupan, nismo imali nikakvih primjedbi, a glavna odlika T-Rexa 50 svakako je njegovo dinamičko ponašanje u cjelini. Najviše nas je impresionirala širina potpuno ravne podnice na kojoj je osim uobičajenih vrećica i poslovnih "torbica" moguće prevesti i predmete puno većih dimenzija. Ovakva izvedba isto tako omogućuje i natprosječnu udobnost za noge vozača. Na skuteru ne nedostaje niti spremišta za sitnice. Na stražnjoj strani prednjeg štita nalazi se otvoreni pretinac u obliku klokanovog "tobolca", dok je ispod sjedala smješten prtljažni prostor zavidnog kapaciteta u koji stane jedna integralna kacija. Sjedalo je velikih dimenzija i dobro je profilirano, a suvozaču su na raspolaganju i masivni rukohvati straga, koji osim svoje praktične funkcije i estetski sasvim lijepo nadopunjuju skuter. Iza sjedala nalazi se interesantan i praktičan otvor za dolijevanje goriva koji nalikuje na automobilistička rješenja. Može se zaključati, a nakon zatvaranja postaje sastavni dio vanjskih oplata. Ukupnu udobnost umanjuje jedino upravljač koji je prenisko postavljen u odnosu na

visinu sjedala i koji će višim vozačima, pa čak i onima prosječne visine, znatno otežati manevriranje jer će im konstantno zapinjati za noge. Ipak, i za to postoji prinudno rješenje: držanje nogu prema van.

S modelom T-REX 50 tajvanska tvrtka PGO je ponudila konkurentan proizvod u klasi malih sportskih skutera koji bi na domaćem tržištu mogao "zapapriti" život i nešto poznatijim modelima. Pogotovo ako u obzir uzmemo i količinu opreme, cijena od 13.850 kn se čini i više nego poštena. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,2 mm
Obujam: 49 ccm
Omjer kompresije: 6,8:1
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Prijenos: s automatskim varijatorom odnosa
Napajanje: rasplinjač
Okvir: od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda klasična vilica; straga oscilirajuća vilica i jednostruki amortizer
Gume: prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12
Kočnice: naprijed disk i kočiona klijesta sa 2 klipčića, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.890, širina 696, visina sjedala 770, težina: 99 kg
Deklarirano: 4.7 ks (3,5 kW) pri 7.000okr./min., max. okr. moment - 0,52 kgm (5,0Nm) pri 6.500 okr./min
Spremnik goriva: 6,7 l
Max. brzina: 68 km/h

+ ravna podnica velikih dimenzija, prtljažni prostor, profilirano sjedalo, otvor spremnika goriva, pregledna instrument ploča

- zastarjeli dizajn, nizak upravljač, slaba stražnja kočnica