

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

**T**vrđnju "manje je više" u potpunosti pobija novi model kuće Piaggio, čiji slogan bi mogao biti da "više omogućava još više". X8 novi je skuter klase granturismo, koji se nudi u dvije varijante, zapremine 125 i 200 cm<sup>3</sup>. Naša testna verzija bila je ona jača, dakle 200 cm<sup>3</sup>.

Dizajn modela X8 je elegantan, s blagim linijama i oblim rubovima, što u mnogome naglašava njegov harmoničan i smiren karakter. Prednji kraj više sličići automobilskom "licu" nego izgledu nekog skutera. Pri tome izdužena prednja svjetla sugeriraju dinamiku, bez da se pretjerano naglašava agresivnost. Prednji i zadnji kraj vozila vrlo su široke izvedbe, tako da u potpunosti opravdavaju klasu ovog skutera.

Već nakon letimičnog pogleda na ovo vozilo dojmovi su pozitivni, jer su završna obrada i materijali od kojih je izrađen X8 više nego dobri. Okvir skutera rezultat je novog projekta izrađenog u potpunosti u maniri CAD tehnolo-

# “X-XL”

**Novi GT skuter porodice Piaggio zrači elegancijom i ugladenošću. Motor nove Leader generacije odlično obavlja svoju funkciju, a prtljažne mogućnosti ovog vozila više nalikuju automobilskim nego skuterskim. Sve u svemu, dosadašnji model Hexagon dobio je više nego dostojnu zamjenu**

gije. Kao rezultat mnogobrojnih kompjuterskih simulacija u kojima su glavni kriteriji za izradu bili velika čvrstoća i mala težina, kao najbolje rješenje pokazao se postojeći cjevasti okvir s dvostrukim čeličnim gredama, konstruiran tako da omogućava velik prtljažni prostor

ispod sjedala i u stražnjem dijelu skutera. Prednja vilica klasičnog je tipa, s promjerima cijevi koji iznose 35 mm, dok su straga montirani dvostruki amortizeri koji se mogu podešavati u četiri stupnja. Iznenaduje mali hod prednjeg i stražnjeg ovjesa koji iznosi tek 90 mm, što je

Zaštita od vjetra za vozače do 175 cm je dobra, no oni višeg rasta morat će posegnuti za opcionalnom ugradnjom većeg vjetrobranskog stakla



Cijena **31.234 kn**



manje od konkurencije u klasi. Prednji kotač ima dimenziju 14", te je na njega montiran disk promjera 260 mm na koji djeluje dvoklipna kočiona čeljust. Zadnji kotač nešto je manjih dimenzija, 12", a na njega je montirana guma dimenzija 130/70. Upravo ta manja dimenzija zadnjeg kotača omogućuje relativno nisku visinu sjedala od 790 mm, koja će biti vrlo korisna za vozače nižeg rasta. Na stražnji disk promjera 240 mm djeluju dva kočiona klipca promjera 32 mm koji su postavljeni jedan nasuprot drugome.

Kao što smo rekli, X8 pogone agregati u dvije različite verzije zapremina, 125 i 200 cm<sup>3</sup>. Radi se o agregatima iz najnovije LEADER generacije, četverotaktnim, tekućinom hlađenim jednocilindrašima s četiri ventila. Odlikuju se, prema navodima proizvođača, malom potrošnjom goriva i odličnim performansama. I uistinu, motor razvija maksimalnu snagu od 21 KS pri 8 500 okr/min, te najveći okretni moment od 17,5 Nm pri 6 500 okr/min. Sasvim dovoljno da bi se pokrenulo vozilo suhe težine 157 kg. Emisija štetnih plinova u okvirima je Euro 2 normi, pri čemu tvornica ponosno ističe podatak da je emisija štetnih plinova najniža ikad ostvarena na jednom skuteru GT klase. Dakle, Piaggio je istaknuo da mu je uz ostvarivanje što boljih performansi itekako bitna i briga za očuvanje okoliša.

Instrumenti Piaggia nešto su starije izvedbe, dakle analognog tipa, međutim zbog toga nipošto ne oskudijevaju informacijama. Sastoje se od brzinomjera, pokazivača razine goriva, pokazivača temperature rashladne tekućine, sata, te totalnog i parcijalnog brojača prijeđenog puta. Kontrolnih lampica također ne manjka. Tu su indikator rezerve, nedovoljnog pritiska ulja u motoru, pokazivača smjera, kratko-dugo svjetlo, te upozorenje za podignuto sjedalo ili



**Iako su instrumenti analognog tipa, ne nedostaje informacija. Bijela pozadina i crvene kazaljke djeluju vrlo atraktivno**







poklopac prtljažnog prostora. X8 opremljen je i immobilizer sustavom protiv krađe, što je element vrijedan pohvale.

Pod sjedalom se nalazi prostor u koji možete smjestiti gotovo pola robne kuće. Podijeljen je u dva dijela. Prvi dio se nalazi neposredno ispod sjedala, dok se drugi dio prtljažnog prostora nalazi u stražnjem dijelu skutera. Drugi dio po svom kapacitetu i vratašcima preko kojih mu se pristupa uvelike sličí automobilskom prtljažniku. Prtljažni prostor može se otvoriti elektronski, pritiskom na dugme koje se nalazi na upravljaču, ili mehanički, povlačenjem

sajli koje su smještene u posebnom pretincu na podnici. Sveukupni kapacitet oba prostora je 56 l, što će reći da na ovom skuteru ima u izobilju prostora za prtljagu. U prednjem štitu nalazi se manji pretinac za smještaj dokumenta u koji je ugrađena i utičnica za struju od 12V na koju možete spojiti punjač vašeg mobitela. Ako tome još pridodamo i topcase kapaciteta 48 l koji se nudi kao opcija, a kojeg je naša testna verzija imala, slobodno možemo reći da su prtljažne mogućnosti ovog skutera gotovo jednake onima u nekom automobilu niže klase.

Naročito su nam se sviđali poklopci kroz koje se omogućava pristup pogonskom agregatu radi redovitog servisa. Vrlo su laki za demontažu i smješteni su na mjestima na kojima zaista imaju smisla, primjerice ispod sjedala. Manje logičnim nam se čini rješenje da jedno svjetlo radi kao dugo. Sigurni smo da bi rad oba duga svjetla znatno popravio vidljivost po noći.

Položaj vozača vrlo je udoban i opuštajući. Volan je za naš ukus malo previše otvoren, ali je zato na odličnoj visini, te nikako ne udara u noge prilikom zakretanja, čak ni vozačima višeg rasta. Sjedalo je široke i udobne izvedbe,



Podizanje sjedala i vratašca na stražnjem kraju vrši se elektronski uz pomoć tipki na upravljaču, ili mehaničkim potezanjem sajlica u posebnom pretincu

Prtljažnog prostora na ovom skuteru zaista ne manjka. Prostor pod sjedalom kapaciteta je 56 l, a ako neke niti to nije dovoljno, može se ugraditi i topcase od 48 l





**X8 u vožnji pokazuje vrlo smiren i ugladen karakter. Izrazito je stabilan čak i pri maksimalnim brzinama, a jedini problem mu stvara kratak hod ovjesa koji nervozno reagira na neravnine**



podijeljeno na dvije razine. Vozač tako ima i mali oslonac za leđa koji ujedno i služi za sprječavanje neželjenog klizanja unazad. Koljena su svijena u prirodnom položaju. Sve u svemu, baš kako smo i pretpostavljali, položaj vozača i udobnost su elementi koji ne daju prostora nekoj kritici na ovom skuteru.

Rad pogonskog agregata mogli bismo usporediti s onim elektromotora, i pri tom uopće ne pretjerujemo. U vožnji gotovo da ne primjećujete razliku na bilo kojem režimu rada motora, a skuter ubrzava vrlo linearno i ugladeno, možda i previše ugladeno za naš ukus. No, za pros-

ječnog vozača skutera najvažnije je da ne bude previše iznenađenja kod ubrzanja, a upravo taj segment je na X8 izražen kao nikada do sada. Tako ćete gotovo neprimjetno i jednolično dostići maksimalnu brzinu od 122 km/h, što je brzina koja je sasvim pristojna za granturismo skuter zapremine 200 cm<sup>3</sup>.

U vožnji X8 ostavlja dojam vrlo sigurnog skutera. Stabilan je i čvrst čak i pri maksimalnim brzinama. Dojam kviri vrlo nervozna reakcija na neravnine, što je posljedica kratkog hoda ovjesa. Upravljivost pri nižim brzinama i u gradskoj vožnji je zadovoljavajuća, ali se ipak

osjeti nedostatak agilnosti karakterističan za ovu klasu. X8 na reakciju vozača djeluje s nešto zakašnjenja, što iskusnijim i vještijim vozačima može stvoriti manje poteškoće pri naglim promjenama pravca. No, to ne treba biti nikakav razlog za paniku, jer X8 niti nije namijenjen za nekakva luda jurcanja već za što ugodnije svladavanje puta.

Prednja kočnica vrlo je smirena, što će naročito pogodovati vozačima početnicima. Laka je za doziranje, a blokiranja prednjeg kotača su prava rijetkost i moguća su samo uz krajnje energičan stisak ručice. Zadnja kočnica je sušta suprotnost prednjoj, i traži nešto smirenije ophođenje. Vrlo je nezgodna za doziranje zbog praznog hoda koji se pojavljuje na početku pritiskanja ručice. Kada su u pitanju kočnice, sveukupni dojam je da se moglo i puno bolje, naročito ako bi se poseglo za integralnim sustavom.

Zaštita od vjetra za vozače višeg rasta nije zadovoljavajuća. Osjetili smo to naročito prilikom testa na autoputu, gdje su strujanja zraka završavala upravo na našoj kacigi. Dakle, oni koji su rastom viši od 175 cm morat će posegnuti za ugradnjom većeg prednjeg zaštitnog stakla ako žele otkloniti ovaj nedostatak.

Ono što nas je oduševilo na ovom skuteru jest potrošnja goriva. Prilikom testa vozili smo se na autocesti, magistralnoj cesti i u gradu. Prosječna potrošnja iznosila je nevjerojatnih 3,5 l na 100 km. Dakle, navodi tvornice pokazali su se istinitima i svrstali X8 u red najštedljivijih skutera te klase. Sa spremnikom goriva koji je kapaciteta 12 l, od toga 1,8 l rezerve, teoretski je moguće voziti oko 340 km, što je podatak koji će sigurno razveseliti mnoge vozače koji traže štedljivo i praktično vozilo na dva kotača.

Piaggio X8 pokazao se dostojnom zamjenom modelu Hexagon. Ugladenost, praktičnost, kapacitet prtljažnog prostora i štedljivost pokazali su se kao njegove najveće vrline, dok su neki elementi poput kočnica i ovjesa, ostavili prostora za moguća poboljšanja. Cijena od 31 234 kn niža je od one koju nudi konkurencija u obliku Aprilije Atlantic 200 ili Hondre Panthenon 150, te je svakako fer ako se uzme u obzir omjer uloženo-dobiveno. ■



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni, četiri ventila
<b>Obujam:</b> 198 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,5:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Okvir:</b> konstrukcija od čeličnih cijevi
<b>Ovjes:</b> sprijeda teleskopska vilica promjera 35 mm, hoda 90 mm, straga dvostruki amortizeri hoda 90 mm
<b>Gume:</b> spr. 120/70-14", str. 130/70-12"
<b>Kočnice:</b> sprijeda disk promjera 260 mm sa čeljusti sa dva klipića, straga disk promjera 240 mm i čeljust sa dva klipića
<b>Spremnik goriva:</b> 12 l., od toga 1.8 l. rez.
<b>Dimenzije (mm):</b> duljina 2.050, širina 760, vis. sjedala 790, osovinski razmak 1.490
<b>Deklarirano:</b> snaga - 21 KS pri 8.500 okr./min.; max. okr. moment - 17.5 Nm pri 6.500 okr./min.
<b>Težina (suha):</b> 157 kg
<b>Max. brzina (na instrumentu):</b> 122 km/h

**+** štedljivost, ugladenost, praktičnost, velik prtljažni prostor, kvaliteta izrade

**-** kratak hod ovjesa, kočnice