

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Prije gotovo 3 godine talijanski koncern Piaggio preuzeo je poslovanje katalonskog proizvođača skutera i mopeda Derbi. Ne samo da su Talijani spasili ovu tvrtku od posruća, već su svojim svježim idejama i pozitivnim pristupom uzdigli Derbi na jedan viši nivo, i to u vrlo kratkom vremenskom periodu, što je realno malo tko očekivao. Nakon uspješne serije Senda, te GPR Racing Replice, na red je došao i novitet u klasi kompaktnih, sportskih gradskih skutera klase 125 i 150 cm³, a to je Boulevard.

Po prvi puta koristio se četvrotaktni pogonski agregat ove zapremine, što je za Derbi bio logičan potez, s obzirom na činjenicu da dvotaktni motori zahvaljujući sve strožim Euro ispušnim normama polako ali sigurno odlaze u zasluženu mirovinu.

S modelom Boulevard Derbi kompletira svoju gornju klasu već ionako bogate ponude kompaktnih sportskih skutera za gradsku upotrebu.

Tako smo uz Atlantisa i GP seriju dobili novog člana kojeg pogone agregati od 125 i 150 ccm

Provjerena formula

Iako smo ove pogonske agregate već više puta predstavljali u našim ranijim testovima, ukratko ćemo «ponoviti gradivo» za one koji nisu upoznati s njima ili imaju nešto lošije pamćenje. Radi se o jednocilindričnom, četverotaktnom, dvoventilskom motoru koji se hladi strujanjem zraka, popularnom "Leader" motoru. U Boulevardu razvija najveću snagu od 10,4 KS pri 8,250 okr/min uz maksimalni okretni moment od 10,2 Nm pri 6 750 okr/min. Ono što je izvan sumnje jest da je ovaj agregat otprije provjeren u vrlo popularnom modelu Piaggia poznatom kao Skipper, koji je ujedno konceptijski poslužio kao podloga za izradu Boulevarda.

Derbi je prilikom izrade ovog modela odlično iskoristio sav mogući potencijal svog talijanskog partnera. Boulevard djeluje vrlo elegantno i ugladeno, sa naglašenim, ali ne i pretjeranim sportskim štihom. Prednja svjetla podsjećaju na pogled neke mačke i djeluju agresivno, baš kao i zašiljeni stražnji kraj skutera kojim dominira veliko svjetlo. Ostatak oplata djeluje nešto smirenije. Govoreći o samom estetskom dojmu ovog skutera na mogu se zaobići pohvale na račun njegovih tvorca. Nije to ništa revolucionarno ili futuristički, ali je vrlo dopadljivo i ugodno za oko, pri čemu veliku ulogu igra i pravilan odabir boja. Testni primjerak nam se po tom pitanju naročito dopao. Derbi se uistinu trudi biti prepoznatljiv među mnogobrojnim skuterima, a da pri tom nije izgubio smisao za važnost pojedinih detalja na koje potencijalni kupci itekako obraćaju pažnju. Riječ je o prilično udobnom položaju nogu zbog izuzetno široke i prostrane podnice koja omogućava i prijevoz stvari većih dimenzija i težine, zatim već spomenutim atraktivno dizajniranim prednjim reflektorima koji vrlo dobro ispunjavaju svoju funkciju, te prostoru u prednjem štitu za smještaj manjih stvari, poput rukavica.

Za razliku od Skippera koji je opremljen kotačima od 12", Boulevard se vozi na lijepim aluminijskim naplaticima dimenzija 13" na koje su i sprijeda i straga montirani identični pneumatici širine 130/60. Zahvaljujući tim 13" kotačima i vrlo dobroj teleskopskoj vilici s promjerima cijevi 35 mm i s hodom 80 mm ovaj elegantni Katalonac je u vožnji izuzetno stabilan. U zavoje ulazi sigurno i lako, te je vrlo precizan u upravljanju i odgovara na najmanju reakciju vozača. Jedini problemi javljaju se pri prelasku preko većih neravnina na kolniku, gdje dolazi do narušavanja stabilnosti zbog kratkog hoda ovjesa i specifične konstrukcije okvira skutera, što je zapravo klasičan problem gotovo svih skutera ove klase. Zadnji ovjes riješen je uz pomoć monoamortizera koji ima mogućnost podešavanja tvrdoće opruge i ima hod identičan prednjoj vilici, a to je 80 mm. Kao što i samo ime govori, svoje pravo lice Boulevard pokazuje u gradskoj vožnji. Maksimalna brzina od 102 km/h omogućava vam da se rav-



Boulevard se u vožnji pokazao kao izuzetno stabilan i vozan skuter, koji reagira i na najmanji pokret vozača

(1) Na instrumentima nedostaje jedino sat i brojač okretaja

(2) Prostor pod sjedalom mogao bi biti i veći

(3) Prednji disk promjera je 220 mm

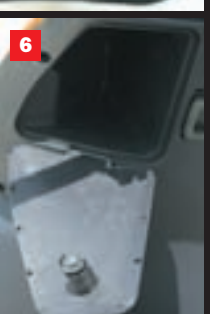
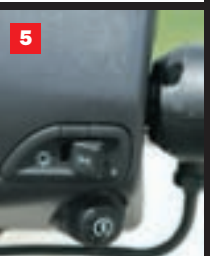
(4) i (5) Na prekidačima se vidi vrlo dobra završna obrada u kojoj svoje prste ima partner Piaggio

(6) U prostor u prednjem štitu stanu manji predmeti poput rukavica



Zahvaljujući pravilnom odabiru boja i elegantnim linijama Boulevard djeluje vrlo atraktivno

Cijena 21.690 kn





Ogledala su vrlo isturena i pregledna

nopravno nosite sa svima na bržim gradskim cestama, dok u gustom prometu, zbog njegove agilnosti i voznosti s lakoćom prolazite kroz prometne gužve i zastoje.

Sveukupan dojam koji je ovjes ostavio na nas mogli bismo ocijeniti sa dobar, dok su lakoća upravljanja i voznost odlične.

Kočenje je sprijeda povjereno prednjem disku promjera 220 mm, dok straga to čini



Pogonski agregat je vrlo dobro poznati Piaggiov Leader, koji u ovom slučaju razvija snagu od 10,4 KS pri 8 250 okr/min

bubanj promjera 140 mm. Zanimljivo je napomenuti da su sprijeda ugrađena i čelična kočiona crijeva, a taj se element do nedavno vidao samo na vrhunskim sportskim motociklima. Prednja kočnica vrlo je laka za doziranje, nije pretjerano agresivna, tako da je idealna za vozače početnike, jer ih sigurno neće iznenaditi blokiranjem kotača. Stražnja kočnica je po učinku vrlo slična prednjoj, te svoj zadatak obavlja bez zamjerke, iako bismo umjesto bubnja kao rješenje vrlo rado vidjeli disk.

Tijekom testa Boulevard 125 trošio je oko 3,5 l. na 100 km, te se pokazao kao izuzetno štedljiv skuter. Tako sa spremnikom goriva kapaciteta 9 l možete bez problema svladati i udaljenosti veće od 200 km.

Instrumenti se sastoje od voltmetra smještenog na krajnje lijevom dijelu, pokazivača brzine, pokazivača razine goriva u spremniku, te uobičajenih kontrolnih lampica među kojima je i ona koja upozorava na rad elek-



Prostrana podnica omogućava prijevoz stvari veće težine i većih dimenzija

tronske blokade motora. Jedino što po našem mišljenju nedostaje na instrumentima jesu sat i dnevni brojač prijeđenog puta.

Sjedalo je vrlo velike i široke izvedbe, kod vožnje je vrlo udobno, a ne manjka ni mjesta za smještaj suputnika. Ispod njega se nalazi prtljažni prostor koji je mogao biti i veći, a u koji stane jedna integralna kaciga.

Od elemenata koji su vrlo dobro riješeni ističemo isturena i pregledna ogledala, te praktične rukohvate za suvozača, koji ujedno služe i za podizanje skutera na glavne nožice. Nejasno je jedino zbog čega je Derbi odustao od ugradnje nožnog startera, koji je nužni i sastavni dio gotovo svakog skutera.

Unatoč svim navedenim nedostacima Derbi Boulevard 125 vrlo je praktičan i ekonomičan skuter, koji će cijenom od 21.690 kn svakako pronaći put do svoje klijentele jer provjereni pogonski agregat, štedljivost, lakoća upravljanja te elegantan dizajn čine Boulevard provjerenom formulom za uspjeh. ■



Atraktivno dizajnirano prednje svjetlo podsjeća na pogled mačke, a svoju funkciju odrađuje vrlo dobro

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, 4T
Promjer x hod: 57 x 48,6 mm
Obujam: 124 ccm
Omjer kompresije: 11:1
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Prijenos: s automatskim varijatorom odnosa
Napajanje: rasplinjač
Okvir: od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda teleskopska vilica sa promjerima cijevi 35 mm, hoda 80 mm, straga monoamortizer, hod 80 mm
Gume: prednja 130/60-13, stražnja 130/60-13
Kočnice: naprijed disk promjera 220 mm, straga bubanj promjera 140 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.860, širina 750, osovinski razmak 1.305
Deklarirano: najveća snaga 10.4 KS pri 8.250 okr./min., max. okretni moment 10.2 Nm pri 6.750 okr./min.
Spremnik goriva: 9 l.

+ mala potrošnja, provjereni pogonski agregat, elektronska blokada motora, lakoća upravljanja, prostrana podnica

- nedostatak nožnog pokretača, nedostatak sata i dnevnog brojača prijeđenog puta, mali prostor pod sjedalom