

Piaggio Liberty 200

Leader motor sada ima obujam od 196 cm³, jednu bregastu osovinu u glavi i 2 ventila.

Jednostavan koncept koji na ovom skuteru naglašava suštinu



Liberty bez imalo kompleksa ulazi u svoju desetu godinu proizvodnje i na tržištu se pokušava nametnuti upravljivošću, novim naglašenijim oblikom i udobnošću. Nasuprot ovih vrлина stoje mali prtljažni prostor i ograničen radijus korištenja

Sprinter za

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Prošlogodišnji uspjeh Beverly-a 500 i 200 ove će godine pokušati dostići novi modeli Beverly 250 i Liberty 200. S komercijalnog stajališta proizvođači tvrtke Piaggio jasno žele izraziti različitost od marke iz istog koncerna Vespa, te nastoje stvoriti svoj prepoznatljiv "family look", odnosno poprečnu sličnost različitih modela.

Model Liberty od svog postanka sve do danas slijedi segment skutera zvan RA, "Routa Alta" - "kotač velikog promjera". Ovaj koncept skutera pokazuje neprekidan uzlazni trend i svojom sve raznolikijom ponudom modela i zapremina zauzima sve značajniju poziciju na tržištu. Ovakav koncept postao je sinonim za sigurnost i lako upravljanje, te se nametnuo kao jedinstven i istinski modni fenomen koji jamči lakoću kretanja i u najgušćem gradskom prometu. Najizraženija i najnaglašenija transformacija nastala kod

noviteta Liberty je to da napušta klasične i stare linije prednjega kraja i dobiva novo lice i boje. Fizionomija lica sada je vrlo slična već spomenutom Beverly-u 500, a pojačanje na 200 cm³ zapremine samo je odgovor na zahtjeve sve izbirljivije klijentele.

Liberty je u osam godina svog postojanja ostvario velik uspjeh. Bazna verzija bio je moped s agregatom zapremine 50 cm³ i nudio je uz svježinu i naglašenu praktičnost. Sada je došlo vrijeme da se udovolji malo zrelijoj publici, pa se u Liberty počeo ugra-

Zbog svoje uske siluete i velikog zakretnog kuta volana Liberty 200 je idealan za gradsku gužvu



Instrumenti su najjednostavnije izvedbe



Cijena **21.024 kn**

kratke dionice

divati osnovni "Leader" motor koji je sa 151 cm³ narastao na zapreminu od 196 cm³. Motor se hladi zračno, a razvod je riješen uz pomoć jedne bregaste osovine i dva ventila.

Među estetskim detaljima ističe se novi prednji štit koji je sada nešto "narastao" i naglašenijeg je oblika. Stražnji dio doživio je manje izmjena, te je i dalje tanak i zaobljen, i iskreno, djeluje neskladno prema velikom prednjem dijelu. Ovo naročito dolazi do izražaja uzmu li se u obzir performanse modela od 200 cm³.

Okvir je sada šire izvedbe, a korak je povećan za 15 mm, čime se želi postići veća stabilnost vozila. Gume su također "narasle", i to prednja na 110/80-16", a stražnja na 120/70-14. Ovjes se sastoji od kromirane vilice sa teleskopima promjera 32 mm, dok se stražnji amortizer može podešavati djelovanjem na opterećenje opruge. Dakle, i ovjes je doživio prilagodbe u skladu s ostalim dijelovima skutera. Ostale promjene zahvaća-

ju samo detalje, a sastoje se u različitim grafičkim rješenjima i dizajnu instrumenata. Za razliku od spomenutih komponenti, kočnice se uopće nisu mijenjale. Sustav kočnica oslanja se na jedan disk promjera 220 mm koji je smješten sprijeda, te bubanj promjera 140 mm koji se nalazi straga.

Zahvaljujući izmjenama na okviru, platforma za noge, koja je i dalje plosnate izvedbe, sada je duža, a sjedalo je postavljeno niže, na svega 775 mm od tla. Time se ovaj skuter transformirao u vozilo koje će odgovarati baš svakome, bez obzira na rast. Dimenzije su mu vrlo skromne u odnosu na obujam pogonskog agregata, upravljač je smješten nisko, noge tijesno postavljene na platformu, dok skupljena koljena naglašavaju izrazito "vespički" položaj. Nedostaje bilo kakva vjetrobranska zaštita gore, dok se na koljenima osjeća lagano strujanje zraka. Ukratko možemo reći da položaj vozača više pogoduje gradskoj vožnji, a ne pogoduje otvorenoj cesti.

Ovjes skutera vrlo je mekano podešen. Udobnost naročito dolazi do izražaja prilikom prelaska preko većih neravnina gdje shvaćamo razliku prema skuteru manjih kočača. To je ujedno i najveća prednost Libertya u odnosu na konkurenciju i jedna od rijetkih pozitivnih karakteristika ovog modela. Kočnice su dobre, modulabilnost je iznad prosjeka klase, ali snaga bi ipak trebala biti jača. Naime, točno je da se radi o vozilu koje ne bi trebalo praviti pretjerana iznenađenja početnicima, ali je i točno da sa 200 cm³ zapremine više i nije namijenjen isključivo ovoj kategoriji vozača. Zbog toga bi silina kočenja trebala biti u skladu sa mogućnostima ubrzanja, a ono je sasvim solidno za ovu klasu. Leader kreće odmah od starta ne pokazujući bilo kakvo kolebanje, ubrjava linearno sve do nekih 90 km/h, gdje se primiče svom limitu od 105 km/h. Radi se o namjerno pojednostavljenom motoru znatno manjih performansi nego što je to bio slučaj na prošlogodišnjem



1 Ispod sjedala ima mjesta tek za kutiju cigareta i osobne dokumente
2 Pretinac smješten unutar prednjeg štita dovoljan je za smještaj rukavica
3 Prednji sustav kočenja oslanja se na disk od 220 mm
4 Zadnji dio tanak je, zaobljen i djeluje neskladno spram velikom prednjem djelu

Skupljena vozačeva koljena i nisko postavljen upravljač naglašava izrazito "vespistički" položaj

Beverly-u 200. Agregat istiskuje svega 12.5 KS pri 6.750 okr./min, pa stoga niti ne treba čuditi ovako mala krajnja brzina. U gustom gradskom prometu Liberty je u potpunosti na domaćem terenu. Vrlo je lagan za promjene pravca, a velik zakretni kut volana omogućava manevre na najmanjem prostoru. Zbog svoje uske siluete provlačenje između kolona automobila na semaforima ne predstavlja niti najmanji problem. Vožnja na bržim gradskim avenijama već je druga priča. Zbog svojih velikih kotača vozilo ne blista po pitanju stabilnosti pri krajnjim brzinama, a vrlo je osjetno i pomanjkanje zaštite od vjetra. Da-

kle, ukoliko namjeravate više "švrljati" gradskim ulicama, ovo je idealno vozilo za vas, dok će vam za svladavanje relacija na brzim cestama trebati skuter drugačije filozofije.

Instrumenti su vrlo jednostavne izvedbe i grafike, sa uobičajenim kontrolnim lampicama, satom, brzinomjerom i pokazivačem goriva koji prilično neprecizno pokazuje razinu goriva u spremniku, a nedostaje samo dnevni brojač prijednog puta.

Podizanjem sjedala uslijedit će najneugodnije iznenađenje za vas. Zbog koncepcije velikih kotača Liberty ispod sjedala ima mali prostor koji je dostatan za smještaj

osobnih dokumenata i eventualno kutije cigareta. Stanje stvari ništa ne poboljšava niti prostor unutar prednjeg štita u koji stane pojas i rukavice.

Liberty se pokušava bez neke revolucionarne promjene izvorne filozofije predstaviti kao skuter koji još nije rekao svoju posljednju riječ, i koje u proslavi svoje desete godišnjice proizvodnje tek očekuje najbolje dane. Uz sve navedene nedostatke i cijenu od 21.024 kn bit će to težak zadatak. Upravljaljivost, udobnost, dopadljivost i tradicija bit će preslabi aduti koje Piaggio u ovom trenutku "drži u ruci". ■

Model Liberty od svog početka prati segment zvan "RA" (Routa Alta - kotač velikog promjera)



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 196 cm ³
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi i 2 ventila
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda teleskopska vilica promjera 32 mm, hoda 76 mm, straga monoamortizer, hoda 86 mm
Gume: prednja 110/80-16, zadnja 120/70-14
Kočnice: sprijeda disk promjera 220 mm i čeljust sa dva klipčića, straga bubanj promjera 140 mm
Spremnik goriva: 9 l
Dimenzije (mm): duljina 1.935, širina 670, visina sjedala 775
Deklarirano: 12.5 KS (9.2 kW) pri 6.750 okr./min
Težina (suha): 105 kg
Max brzina (na instrumentu): 105 km/h
Ustupio na test: Piaggio Hrvatska

+ upravljivost, udobnost, tradicija

- preslabe kočnice, zaštita od vjetra, prtljažni prostor, neprecizan pokazivač goriva u spremniku