

Masivni stražnji kraj širok je gotovo kao i raspon retrovizora



Malaguti Spider Max GT 500

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Motocikli su danas po terminologiji poput automobila, osobito kada je riječ o skuterima, tako da nas ne treba čuditi Malagutijev termin kojim opisuju svoj novi maks skuter klase 500, Sport Utility Spider. Termin sport-utility je možda najučestaliji kada je riječ o novijim modelima, poglavito onim s motorom zapremine preko 250 ccm, koji po svojoj liniji i namjeni neodoljivo podsjećaju na moderne automobile.

Navedene smjernice prati i novi SpiderMax GT 500, Malagutijev maks skuter velike zapremine, originalnog dizajna i moderne tehnologije, koji se oslanja na visoke kotače, nudi masivni prostor pod sjedalom i, u odnosu na konkurenciju, smanjeni međuosovinski razmak. Cilj proizvođača iz Bolonje jasan je već na prvi pogled: u jednom vozilu objediniti performanse, stabilnost, upravljivost i užitak u vožnji.

No, krenimo redom. Vizualno SpiderMax GT 500 djeluje zaista maks i to u doslovnom smislu te riječi. Prednjim krajem dominiraju dva masivna reflektora koji su svojim dimenzijama i snagom svjetlosnog snopa više dos-

tojni nekog automobila nego skutera, dok je između njih pozicioniran usisni tunel za dovod svježeg zraka.

Umjesto prednjeg štita najveći Malaguti je opremljen vjetrobranskim oplatama tipično motciklističke izvedbe koje su obilno dimenzionirane i osiguravaju sjajnu zaštitu. U motciklističkoj maniri postavljeni su i hladnjaci rashladne tekućine smješteni svaki s jedne bočne strane, što je rješenje već viđeno na Hondinim modelima VTR. S druge strane, bočni odvodi za topli zrak više nalikuju onima na Mercedesu SL.

Automobilističkim dizajnom odlikuje se i multifunkcionalna upravljačka ploča koja se sastoji od brzinomjera analogne izvedbe s kontrolnim svjetlima pokazivača pravca, kontrolnim svjetlom temperature rashladne tekućine, pokazivačem spuštenosti bočnog oslonca, koji ima i sigurnosni prekidač, svjetlom dugih svjetala, kratkih svjetala, razine goriva, razine ulja, protuprovalnog sustava i ubrizgavanja goriva. Zatim, tu je i digitalni zaslon na kojem se ispisuju podaci o brzini kretanja, broju okretaja, točnom vremenu, razini goriva, temperaturi rashladne tekućine, broju prijedeh kilometara, maksimalno ostvarenoj brzini, prosječnoj



Multifunkcionalni instrumenti automobilističkog dizajna pretrpani su informacijama i loše su čitljivi



Paulk

Malaguti je prihvatio izazov najkapacitetnije klase maxi skutera i predstavio svoju novu uzdanicu. Iako djeluje korpulozno, SpiderMax se ne odlikuje pretjerano sportskom orijentacijom, no zato je izuzetno agilna, udobna i bogato opremljena

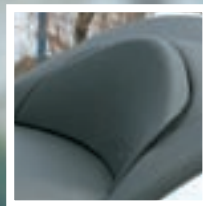


CIJENA
52.984 kn

SpiderMax je u vožnji vrlo agilna zahvaljujući malom međuosovinskom razmaku, kotačima od "16 i velikom zakretnom kutu upravljača

kapitalac

Aluminijski okvir je u obliku slova V, V-Box. Oslonci za noge suvozača motociklističkog su tipa i prilično su prostrani



Podesivi oslonac za donji dio leđa



brzini i ukupnom vremenu putovanja, a tu su i ukupni i parcijalni brojač te evidencija o dinamičkim servisiranja. Tu su i alarmi koji signaliziraju poledicu, nedostatan tlak ulja i pad napona akumulatora. Sve u svemu, vozaču je dostupan pravi "vatromet" podataka koji, na žalost, nije dovoljno čitljiv. Naime, bacite li pogled na instrument ploču uočljiva je jedino kazaljka analognog brzinomjera, dok je digitalni brzinomjer gotovo beskoristan, a da bi se vidjele druge digitalne funkcije ne samo da morate stati nego ćete se zasigurno izgubiti u "šumi" izbornika i pod izbornika.

Ispod upravljačke ploče, na stražnjoj strani prednjeg štita, nalazi se prostor u kojem se nalaze nosač mobitela i rezervni osigurači s odgovarajućim hvataljkama. S druge strane, primjećujemo da nema parkirne kočnice, koju bi vozilo ovakve veličine i težine moralo imati, a nedostaju i otvori za topli zrak koji bi vrlo dobro došli u hladnim danima.

Središnji dio ovog maks skutera karakterizira upravo i njegov tehnički najinteresantniji element: njegov okvir. Naime, SpiderMax GT 500 je opremljen aluminijskim okvirom koji je izvedbom dosta sličan onima na sportskim motociklima. Što to ukratko znači? Znači da se okvir sastoji od dvije tlačno lijevane aluminijske grede koje su postavljene u obliku obrnutog slova V i međusobno su spojene vijcima. Ovaj se okvir, dakle, razlikuje od klasičnih "cjevastih"

okvira skutera gdje se cijevi iz upravljačkog sklopa okomito spuštaju, da bi se kasnije otvorile pod platformom.

Sukladno novom rješenju Malagutijev maks skuter je krući i otporniji na "uvijanja" u odnosu na konkurenciju koja još uvijek koristi "klasična" rješenja.



Pogonska grupa je povjerena poznatom Piaggio Masteru zapremine 460 ccm. Motor je snažan, lagan i pouzdan, a do sada je primijenjen na nekoliko maks skutera talijanske proizvodnje. Ovaj jednoosovinski motor sa 4 ventila u Malagutijevom "odijelu" razvija snagu od 40 KS pri 7.250 okr/min i okretni moment od 4,3 kgm koji se oslobađa pri 6.000 okr/min.

Vratimo se još malo opisu vozila. U odnosu na originalni prednji kraj i upečatljiv aluminijski okvir stražnji dio SpiderMaxa djeluje dosta nezgrapno, što još dodatno naglašavaju njegove impozantne dimenzije. Istina, predimenzionirana izvedba stražnjeg kraja zasluga je kompromisa između velikih kotača i zaista respektabilnog prtljažnog prostora zapremine 35 l u koji bez problema stanu dvije integralne kacige. Prostor ima i unutarnju rasvjetu, a u njemu se nalazi i utičnica za struju, punjač mobitela i sl.

Zbog razlika u dimenzijama prednjeg i stražnjeg kraja silueta skutera djeluje prilično neujednačeno. Isto tako, zbog širine stražnjeg kraja sputniku je otežano penjanje u sjedalo, pogotovo ako uzmemo u obzir i visinu suvozačkog sjedala od 960 mm. S druge strane, sputniku su na raspolaganju široko sjedalo, vrlo praktični rukohvati i veliki oslonci za noge, također motociklističkog tipa.

Vozač je dobio "kraljevski" smještaj. Sjedalo smješteno na relativno niskih 760 mm od tla velikih je dimenzija i udobno, a posjeduje i oslonac za donji dio leđa koji je moguće regulirati po duljini. Upravljač je postavljen visoko i ne zapinja je koljena vozača prilikom mane-

Spider Max se sprijeda ističe golemim dvostrukim reflektorima između kojih se nalazi centralni usisnik za zrak. Vjetrobranske oplate osiguravaju kvalitetnu aerodinamičnu zaštitu

br. 58/4./2005.

Prednja Paioli vilica s cijevima promjera 41 mm. Sustav integralnog kočenja sastoji se od dvostrukih prednjih diskova promjera 270 mm i stražnjeg diska promjera 260 mm, na koje djeluju čeljusti sa dva klipića

Bočni otvori za odvod toplog zraka sa hladnjaka tekućine u stilu Mercedesa SL



Ispod sjedala nalazi se prtljažni prostor zapremine 35 l u koji stanu dvije integralne kacige

riranja, vjetrobranski štit je udaljen i nagnut prema naprijed, a masivni oslonci za noge izvedeni su, zbog konfiguracije okvira, u obliku dvije platforme, za svaku nogu po jedna.

Upravo je prostranost jedna od glavnih aduta SpiderMaxa. Naime, vozač sjedi "unutar" skutera i može čvrsto osloniti noge na tlo, a da za to ne mora biti "divovske" visine. Isto tako, vozač pred sobom ima veliki vjetrobran koji još kvalitetno upotpunjuju široka prednja oplata i dobro dizajnirane platforme za noge. Sve to osigurava zavidnu aerodinamičnu zaštitu.

U vožnji je SpiderMax GT iznenađujuće okretan i agiln, iako su mu dimenzije pozamašne, a ukupna težina iznosi 229,2 kg. Spomenutim osobinama uvelike pridonosi zakretni kut upravljača veći od prosjeka kao i za ovu klasu relativno mali međuosovinski razmak od 1490 mm. Usporedbe radi, modeli koji koriste isti pogonski agregat imaju puno veći osovinski razmak: Aprilia Atlantic 1550 mm, Scarabeo 1605 mm, a Piaggio X9 1530 mm. Osim toga, Malaguti koristi još i visoke kotače promjera 16" s gumama 120/80-16 sprijeda i 150/70-16 straga.

Skuter u zavoj ulazi s lakoćom, a kad se jednom spusti u nagib, ostavlja dojam sigurnosti, čemu doprinose i odlične gume Pirelli koje se sada serijski ugrađuju na SpiderMaxa umjesto Maxiss guma, koje krasi većinu Malagutija.

Na brzim dionicama do 130 km/h držanje na cesti je dobro. Poneka slaba oscilacija nije zabrinjavajuća jer to je zajednička karakteristika svih maks skutera i ne utječe bitno na sigurnost vožnje. Ipak, iznad 130 km/h je bolje ne pretjerivati s obzirom na veliku bočnu si-

luetu skutera koja je osjetljiva na udare vjetra. Isto tako, zbog kompromisno podešenog ovjesa ne valja pretjerivati niti na neravnim prometnicama, iako 16 colni kotači znatno bolje reaguju od 13 ili 14 colnih koji krasi većinu maks skutera. Krajnji domet ovog mamutskog skutera je 155 km/h s jednim putnikom.

Ciklistika na ovim visokim nogama je "zdrava", tako da vozilo vrlo dobro reagira na korekcije vozača, a one se uglavnom svode na kočenje.

Sustav kočenja tvrtke Grimeca sastoji se od dva prednja diska promjera 270 mm, na koji djeluju čeljusti s po dva klipića, dok se na stražnjem kraju nalazi disk promjera 260 mm. Prednja kočnica ne pokazuje baš osobitu snagu i djeluju pomalo "spužvasto". U zavoju je dovoljno pritegnuti samo lijevu ručicu, kojom se upravlja integralnim sustavom kočenja, i Malaguti će ostati na zadanoj putanji zahvaljujući kombiniranom djelovanju prednje i stražnje kočnice. Cijeli skuter samo "čučne" i odlično zagriže asfalt, ostavljajući dojam izvrsne sinkronizacije ovjesa i kočnica. No, ako se u nagibu koristi samo desna ručica prednje kočnice, Malaguti pokazuje tendenciju samozirnavanja, što je vjerojatno posljedica kombinacije kratkog osovinskog razmaka i visokih kotača. Dakle, ništa od forsirane sportske vožnje, valja voziti fluidno i opušteno.

Malaguti je SpiderMaxom zagrizao kolač koji do sada nije imao. Ova klasa je i konstrukcijski najzahtjevnija, jer pomalo zadire u motociklističke vode, a to nije nimalo lako. No, put kojim Malaguti ide je vrlo zanimljiv i nadasve moderan: maxi gabariti uz skraćenu

i krutu ciklistiku, i to na ovako visokim kotačima. Zaista smjelo. Uz to, provjereni motor poznat iz cijelog niza Europljana osim što otklanja sve sumnje u pouzdanost, smanjuje ukupnu cijenu cijelog projekta.

Sve u svemu, u ovom slučaju, ne mislimo da se prvi mačići u vodu bacaju. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 69 mm
Obujam: 460 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Napajanje: ubrizgavanjem
Prijenos: varijomatski
Okvir: aluminijski V-Box
Ovjes: sprijeda klasična vilica s cijevima od 41 mm, hoda 120 mm; straga dvostruki amortizeri, hoda 75 mm
Gume: prednja 120/80 - 16, stražnja 150/70 - 16
Kočnice: sprijeda dvostruki disk promjera 270 mm i čeljust sa 2 klipića, straga disk od 260 mm i 2 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.240, širina 810, visina sjedala 760, osovinski razmak 1.490, težina 204 kg
Deklarirano: snaga - 40 ks (30 kW) pri 7.250 okr./min., max. okr. moment - 4.3 kgm (42 Nm) pri 6.000 okr./min.
Spremnik goriva: 14,5 l

+ vjetrobranska zaštita, kapacitet prtljažnika, komfor, agilnost

- cijena, nehomogen ovjes, komplicirana upravljačka ploča