



# ***Draga, kupio sam Porsche Boxster, ovaj... PGO Buxter***

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**

**P**romučkajte laganu cjevastu konstrukciju, simpatični izgled, dva sjedala, upravljač od automobila, gume balonke, straga smješten agregat skinut sa skutera i prihvatljivu cijenu i dobili ste koktel kojem je jedina funkcija da svom vlasniku pruži zabavu. PGO Bugster je upravo to, malo i zabavno koktel vozilo za slobodno vrijeme koje je odraz vašeg nemirnog duha i bujne mašte. Sa svojom povoljnom cijenom od 27.750 kuna nikako ne spada u skupinu prestižnih i šminkerskih vozila, ali svejedno će vas stalno pratiti pogledi, možda i više nego da se vozite u gore spomenutom Porscheu.

Sa svoja četiri kotača i upravljačem od automobila, Bugxter na prvi pogled ne spada u vozila koja obično testiramo u Moto Pulsu. No, zakonodavac je donio odluku prema kojoj Bugxter spada u skupinu motocikala, odnosno četverocikala, tako da je testiranje tog simpatičnog mališana bila naša službena dužnost i veliko zadovoljstvo. Iako je takva odluka u najmanju ruku kontroverzna, iskreno smo sretni zbog nje jer nam je omogućila da se lijepo zabavimo u tom za nas





**Bugxter se vrlo lako podiže na dva kotača. U rukama pravog znalca to može biti vrlo zabavno**

**Bugxter svojim vansjskim dimenzijama neće nikoga zastrašiti, no svejedno ima mjesta za relativno udoban smještaj vozača i suvozača i za nešto prtljage za plažu koja se smješta na posebni nosač iznad pogonskog agregata**



***Svaki pravi biker je nekoliko puta odgledao trilogiju Mad Max. Ovaj put nas ne zanimaju legendaran prvi ili zamoran treći dio te trilogije, već drugi dio u kojem svijetom vladaju motorizirane bande, a između njihovih čudnih motocikala i automobila vrzmaju se mali cjevasti dvosjedi u kojima prašnjavi vozač čvrsto drži upravljač, a suvozač samostrelom gađa gume nekog nesretnika. PGO Bugxter kao da je nečom izašao iz tog filma***

potpuno novom konceptu. Potencijalni kupac neće dijeliti našu sreću, jer za vožnju Bugxtera treba posjedovati vozačku dozvolu A kategorije i na glavi uvijek treba imati zaštitnu kacigu, ali što je tu je.

Budući se radi o vozilu kojem je prva i osnovna namjena zabava, ovaj put vas nećemo previše zamarati njegovim tehničkim aspektom, već ćemo se više pozabaviti dinamičkim dijelom opisa. Dakle, kacigu na glavu i krećemo na put. Sjedenje na nisko postavljeno sjedalo zahtjeva malo gimnastike, no nije to ništa čega se trebate bojati. Kao i kod u mnogočemu sličnog kartinga, lijeva noga ide na papučicu kočnice, a desnom se pritišće gas. Pri tom bi višim vozačima moglo nedostajati malo mjesta za noge zbog nisko postavljenog upravljača, dok je suvozač po tom pitanju prošao tek malo bolje. Ispred vozača nalazi se ploča s instrumentima koja svojim izgledom podsjeća na one sa nekog starog trkačkog automobila i kao takva savršeno pristaje Bugxteru. Sportskom dojmu spartanske unutrašnjosti pridonose i sigurnosni pojasevi pričvršćeni u četiri točke, a njihovo korištenje vam toplo preporučamo. Između vozača i suvozača nalazi se poluga mjenjača kojom odabirete hod unaprijed ili

unazad, a iza nje je i korisna poluga ručne kočnice. Zadnji kraj vozila ukrašava pogonski agregat snage 10 KS koji je preuzet sa skutera i dosta živahno pokreće vozilo. Ne možete očekivati čuda kada 10 KS pokreće 263 suhe težine, no baš smo zato bili ugodno iznenađeni solidnim ubrzanjima. Nakon

što elektropokretačem pokrenete motor, za kretanje s mjesta je dovoljno samo malo jače pritisnuti papučicu gasa i Bugxter će sigurno krenuti s mjesta. Mijenjanje brzina je vještina koja vam u ovom vozilu neće trebati jer se snaga kao i kod skutera prenosi preko automatskog, odnosno variomatskog mjenjača, koji u ovakvim vozilima pokazuje sve svoje prednosti. No, ako je kretanje s mjesta mačji kašalj, za bezbrižno savladavanje zavoja je potrebno malo privikavanja. Upravljač je dosta težak i vrlo izravan, gotovo kao kod kartinga, a ako znamo da stražnja osovina nema diferencijala, jasno je da s kartingom dijeli i mnoge druge karakteristike u vožnji, što je jednom takvom zabavnom vozilu veliki plus. No, za razliku od kartinga koji u zavojima proklizava stražnjim krajem, Bugxter će vas izne-

naditi podizanjem unutarnjih kotača kada stvarno pretjerate s brzinom pri savladavanju oštih zavoja. Takva vožnja na dva kotača je posljedica već spomenute stražnje osovine bez diferencijala, te težišta postavljenog dosta visoko u odnosu na karting. Nije to ništa zabrinjavajuće, naprotiv, u rukama

**Kao i uvijek u životu, dobre stvari dolaze u malim pakiranjima**





Bugxter je uvijek zabavan, bez obzira vozite li ga po terenu ili na asfaltnim podlogama



Polugom mjenjača odabirete hod unaprijed ili unazad, a iza nalazi se još i ručna kočnica



Unutrašnjost je spartanska i kao takva odlično pristaje neobaveznom vozilu kao što je Buxter



pravog znalca može biti i vrlo zabavno. Jednom kada se zakonodavac smiluje i konačno omogući registraciju četverocikala (a samo što nije), Bugxter će biti vrlo praktično vozilo za jurcanje gradom. Istina, u tim uvjetima bi smo poželjeli nešto veću maksimalnu br-



zinu od 70-tak km/h, no zato sigurno neće te imati problema s parkiranjem ovog svega 2.215 mm dugog i 1.365 mm širokog vozila. Osim toga, visoke gume omogućuju bezbrižno penjanje na niže rubnike, a ako je potrebno, put ćete si moći prikritati i vožnjom preko travnjaka.

Da biste se upoznali sa svim kvalitetama ovog neobičnog četverocikla, morate ga sa asfaltnih prometnica spustiti na makadam. Ponašanje vozila se u trenutku mijenja i podizanje unutarnjih kotača kod oštrih zavoja ustupit će mjesto atraktivnim proklizavanjima stražnjeg kraja. Pri tome će vam karoserija bez ikakvih vanjskih oplata omogućiti neprekidno hlađenje energijom vjetra, no zato ćete se morati stalno družiti s brojnim mušicama i kukcima. To je posebno nezgodno prilikom nevine vožnje nepokošenom livadom jer ćete se u kratkom vremenu osobno upoznati sa cjelokupnom faunom koja obitava na tom staništu. Vožnja terenom bila bi još i zabavnija da je ovdje nešto mekši, no u tom slučaju bi Bugxter sigurno izgubio nešto od svog zabavnog karaktera na cesti.

Bugxter ne možemo usporediti s motociklima, ali ga možemo dobro usporediti s quadovima. Moramo spomenuti da je

Bugxter mnogo sigurniji na cesti od quadova radi veće ukupne širine; umjereniji je na upravljaču te ulijeva više povjerenja vozaču. S druge strane, quadovi su znatno bolji na teškom terenu radi samog položaja tijela vozača. Na Bugxteru na neravninama zna zaljetiti stražnjica, ali i leđa.

Za zaustavljanje Bugxtera su zadužene tri disk kočnice. Dva mala diska promjera 130 mm na prednjim kotačima i jedan disk promjera 220 mm na stražnjoj osovinu ne pružaju impresivne vrijednosti deakceleracije i potrebno je muški lijevom nogom nagaziti na papučicu kočnice ako želite da vozilo stane na vrijeme.

PGO Bugxter je baš kao i Porsche vozilo koje nikome ne treba, ali svi ga žele imati. Kao što smo spomenuli na početku teksta, njegova je jedina životna misija da vam služi i da vas pritom dobro zabavlja. Uz neupitno zabavni karakter, njegova najveća prednost je cijena i po tom pitanju je konkurentniji i od većine praktičnijih, ali i puno manje zabavnih skutera iste zapremine. Stoga, ako imate slobodnog vremena i dvije, tri šake dolara, uživajte u svemu što vam mali Bugxter može ponuditi. Kao i uvijek u životu, dobre stvari dolaze u malim pakiranjima. ■



Vožnja terenom bila bi još zabavnija da je ovjes nešto mekši, no, tada bi Bugxter vjerovatno izgubio nešto od svog zabavnog karaktera na cesti



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 57,5 x 58,5 mm
<b>Obujam:</b> 150 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 9,4:1
<b>Hlađenje:</b> kombinirano zrakom i uljem
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Spojka:</b> suha centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> konstrukcija od čeličnih cijevi
<b>Ovjes:</b> naprijed A ramena, straga oscilirajuća vilica sa dva amortizera i krutom osovinom
<b>Gume:</b> prednje 20-7x8, stražnje 22-10x10
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 130 mm mm, straga centralno smješten disk od 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.215, širina 1.365, visina 1480, osovinski razmak 1.510, težina 263 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 10 ks (7,5 kW) - 7.750 okr/min, max. okr. moment - 10,2 Nm pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l
<b>Max. brzina:</b> 70 km/h

**+** cijena, potrošnja, užitak u vožnji, simpatičan izgled

**-** zaštita od vjetrova, kočnice, maksimalna brzina

Straga se u Bugstera ugrađuje pogonski agregat snage 10 KS koji je preuzet sa skutera i dosta živahno pokreće vozilo

