

Runner među skuterima

PIŠE: MARKO GUZINA

FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

CIJENA
30.002 kn

ovaj skuter po tko zna koji puta dokazuje da su Talijani doista majstori dizajna. Izgled je doraden do detalja i ne ostavlja mjesta dvojbi o kojem modelu se radi. Dovoljno linija još uvijek asocira na prethodni model, dok istodobno odiše svježinom i novom dozom dinamičnosti. Kasnije ćemo vidjeti da vozne osobine lako ispunjavaju obećanje koje vrhunski izgled daje već na prvi pogled. Odličnom dojmu pridonosi i završna obrada na visokoj razini.

Cijeli ovaj lijepo oblikovani paket oslanja se na potpuno nove, prozračne, sportske šesterokrake naplatke većih dimenzija. Naplatke 12" s prošle

verzije zamijenili su oni od 14" sprijeda i 13" straga. Kako uz naplatke idu i pripadajuće gume, možemo spomenuti da su za prvu montažu izabrane gume slovenskog proizvođača Sava, niže i šire u dimenzijama 120/70-14 sprijeda, te 140/60-13 straga (prije 130/70-12). Što se tiče kočnica, sprijeda je sada ugrađen disk promjera 240 mm (prije 220 mm) s dvoklipnim kliještima, a straga je disk promjera 220 mm, na koji pritišće jedan klipčić.

Kao i kod većine skutera, osnovni prepoznatljiv detalj na Runneru je prednje svjetlo, čiji oblik nije revolucionaran, ali je naglašen dvjema žaruljama pozicije smještenima u kutove. Prednji kraj

određuju i pokazivači pravca s bijelim lećama, koji se posebno ističu na crnom modelu koji smo imali na testu. Bočna silueta podsjeća na najjači Piaggiov model, Nexus 500. Da ni to ne bude kraj privlačnim detaljima brine se prednji vjetrobran od tamne prozirne plastike, koji pored vizualnog dojma potpomaže izvanserijskoj zaštiti od vjetra. Iza vjetrobrana se nalaze već viđeni instrumenti zajednički nekolicini sportskih modela iz Piaggio grupacije. Centralno smješteni brojač okretaja je pregledan, ali je upitna njegova korisnost na skuteru sa CVT prijenosom. Lijevo od obrtomjera se nalaze kontrolne žaruljice za dugo svijet-



Gilera Runner uvijek je i u svim izvedbama slovila kao kultni sportski skuter. Snažan agregat i krut okvir u kombinaciji sa kvalitetnim ovjesom i kočnicama pružit će užitek agresivne vožnje svakome tko se odluči sjesti za upravljač posljednje inkarnacije dobro poznatog Runnera VXR. Za 2006. dobio je potpuno nov dizajn i veće kotače.

Teško mu je naći zamjerku: agregat je tih i niti malo ne vibrira.

Pod sjedalo stane prava integralna kaciga, a to je danas sve rjeđe kod sportskih skutera. Svi Runneri imaju kaliper s dva klipca, a za 2006. prednji kotač ima dimenziju 14".

Zimi će topli zrak iz hladnjaka grijati noge vozača, dok se ljeti ispusti mogu zatvoriti.

Bočni oslonac dolazi serijski Čep za dolijevanje ulja.



lo, pritisak ulja, pokazivače pravca, rezervu goriva i kratka svijetla. Primijetimo odmah da se svijetla pale automatski, pa tako ne postoji prekidač za njihovo gašenje, već samo prekidač za odabir između dugog i kratkog svijetla. Što se tiče instrumenata, na njihovoj desnoj strani se nalazi LCD pokazivač koji djeluje pomalo prenatrpano jer pruža puno informacija uz sitnu grafiku. S njega je moguće očitati točno vrijeme, ako ste ga podešili, temperaturu rashladne tekućine, količinu goriva, brzinu i prijedene kilometre, a postavkama se upravlja preko tri tipke smještene odmah ispod. Prekidači na upravljaču su kvalitetni, ali

opet tipično za Piaggio grupaciju, tipke elektropokretača i trube smještene su preniske. Za elektropokretač to nije problem jer ga koristimo rijetko, ali bi truba, koja je osnovno oružje u borbi protiv nepažljivih automobilista, trebala biti znatno lakše dostupna. Kvalitetom i jednostavnošću odiše i kontaktna bravica, koja je za razliku od dalekoistočne konkurencije funkcionalna i ne zahtijeva dvodnevni tečaj kako bi se iskoristili njeni potencijali. Tri položaja i mogućnost otvaranja prostora pod sjedalom utiskivanjem ključa sve je što ova bravica nudi i to je sasvim dovoljno. Spomenuti prostor je uredan i u njega uz malo



moći da vam prilikom vožnje po kiši leđa ostanu suha, dok će vam prsa biti mokra zbog oskudne zaštite sprijeda. Naime, iako je vjetrobran visok, donji štitić u predjelu koljena je uzak, pa otuda dolazi vjetar.

U odnosu na prošlogodišnji Runner VXR, model za 2006. ima kraći međuosovinski razmak (sa 1.350 na 1.340 mm), a smanjena je i visina sjedala od tla, s 820 mm na 815 mm. Deklarirana težina začudo je povećana s prošlogodišnjih 119 na sadašnjih 129 kg. Još jedno iznenađenje: najjači Runner i dalje nema trendovsku upside-down vilicu, dok je mali od 50 ccm ima.

Hrabro srce

Ostavimo li na tren po strani privlačan izgled, u prvi plan dolazi pogonski agregat koji Runneru udiše sportski duh. Ovaj četverotaktni jednocilindraš iz zapremine od 198 kubičnih centimetara oslobađa 19 konjskih snaga, što je rezultat vrijedan poštovanja. Na papiru to možda i ne djeluje vrijedno divljenja, ali kada jednom pritisnete tipku elektropokretača i okrenete ručicu gasa, stvari se mijenjaju. Uvijek spreman za rad, kompaktni agregat neće nikoga oboriti s nogu zvukom koji dopire iz ispušnog sustava, no za razliku od dvotaktne rodbine, neće izazivati niti zamor uslijed glasnoće. Pored toga, ni vizualni dojam ne pati, jer iako je ispušni sustav nemalih dimenzija,

'uvjeravanja' stane integralna kaciga, dok se s njegove stražnje strane nalazi mali pretinac s osnovnim alatom. Sâmo sjedalo je oblikovano u skladu sa trendovima i presvučeno u dvije različite boje materijala, čime dobiva na zanimljivosti. Možemo mu zamjeriti nešto veću tvrdoću, koja zajedno sa tvrdim ovjesom ne doprinosi udobnosti. Prostor na podnicama je skučen kao i kod drugih skutera kod kojih je spremnik goriva smješten u tunel među nogama vozača. Od konkurencije se Runner razlikuje malenim "stepenicama" iznad podnice, na koje vozač može smjestiti noge ako poželi promijeniti položaj sjedenja. Stražnji kraj je logično mjesto za stražnje svjetlo, koje - kao i prednje - sadrži četiri svjetlosna elementa, od kojih su dva svjetla pozicije, a dva su "štop" svjetla. Sve to se nalazi iza originalne zatamnjene leće koja s lakoćom naglašava sportski duh. Pozitivnu kritiku zaslužio je dodatni blatobran, koji će po-

oblikovan je i postavljen tako da ne narušava skladne linije skutera.

Slobodni smo reći da je Runner svojim dimenzijama gotovo idealan, što pokazuje kroz udobnu i agilnu vožnju. Ne radi se o jednom od sićušnih skutera primjerenih 'kompaktnim' stanovnicima Azije, a niti o raskošnom GT modelu koji u gradskoj gužvi gubi smisao. Zapravo, dimenzije su točno tolike da registarska pločica veličine garažnih vrata kojom nas je blagoslovio zakonodavac ne izgleda nakaradno pričvršćena na zadnji kraj. Kada sjednete za prilično široki upravljač, čije krajeve krasi lijepi kromirani utezi, postaje jasno da ćete imati visoki stupanj kontrole. Udoban položaj u sjedalu u ovoj klasi se podrazumijeva, a dodatna pogodnost je i visoko postavljene upravljače koji neće smetati koljenima viših vozača. Čim smo prvi put zakrenuli ručicu gasa, postalo nam je jasno da se ne radi o "malom" skuteru, već je u pitanju ozbiljna jurilica od 200 ccm. Na to ukazuje jedino diskretni natpis VXR na prednjim oplata-

U zavoju je vrlo čvrst i vozaču ulijeva povjerenje



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 198 ccm
Hlađenje: tekućinom
Provrt i hod: 72 x 48,6 mm
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 35 mm, hoda 85 mm; straga agregat kao ovješeni element, dva teleskopska amortizera
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/60-13
Kočnice: naprijed disk promjera 240 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.840, širina 750, visina sjedala 815, osovinski razmak 1.340, težina 129 kg
Deklarirano: snaga - 19 ks (14 kW) - 9.750 okr/min, max. okr. moment - 1,73 kgm (17 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 8,8 litara
Max. brzina: 130 km/h

 okretnost, agregat, dizajn, kvaliteta

 smještaj suvozača

ma, barem tako dugo dok Runnera ne pustite da trči i uvidite da snage ne nedostaje.

Agilan i brz

Kretanje s mjesta je munjevito, a ubrzanja do 100 km/h su žustra, pa treba paziti da se ne nade- te u nebranom grožđu kada s previše brzine dola- zite prema vozilima koja stoje na sljedećem sema- foru. Tu dolaze na red kočnice, a dva diska oda- brana za taj element zadovoljavaju, iako kao i kod ostalih skutera zahtijevaju istančan osjećaj da bi ih se koristilo do krajnjih granica. Zbog različitih kočionih pumpi stražnja kočnica pruža bolji osje- ćaj od prednje, ali preko toga treba preći i odluč- no stisnuti kočnicu, pa će uslijediti i snažno uspo- ravanje. Kao i prilikom kočenja, i vožnja po zavo- jima je laka, a gotovo jedino ograničenje je povje- renje koje ste spremni imati u hvatljivost između guma i podloge. Jasno, u nekom trenutku će cen- tralni oslonac početi strugati po cesti, ali ako ste došli do tih granica, onda je vrijeme da kupite motocikl. Tvrd ovjes ima svojih prednosti i nedos- tataka, pa tako prilikom spore vožnje omogućuje veliku preciznost. S druge strane, kada brzinomjer prijeđe 80 km/h, svaka veća neravnina će uzroko- vati nestabilnost koja se lako korigira, ali neravni- ne u brzim zavojima su druga priča. Naletite li na neravninu kada ste oštrije nagnuti i jurite preko 100 km/h, "Trkač" (Runner) će pred vašim očima u trenutku postati razjareni plesač salse. Čak i ta- da će biti razmjerno lako kontrolirati ovu krizu identiteta, jer i pored velikih oscilacija skuter i da- lje održava zadani pravac. To pokazuje da je na- pravljen za pistu i dobre kolnike.

Ako se cesta pred vama otvori, lako ćete pojuriti i 130 km/h, a do tada ćete se s ovim relativno us- kim vozilom vrlo lako gurati između retrovizora automobila parkiranih na gradskim prometnica- ma. S Runnerom je moguće gotovo stati bez da spustite noge na cestu, a skuter spremno reagira na

U odnosu na prošlogodišnji Runner VXR, model za 2006. ima kraći međuosovinski razmak (sa 1.350 na 1.340 mm), a smanjena je i visina sjedala od tla, s 820 mm na 815 mm



svako dodavanje gasa, čime će vas izvući iz može- bitno nezahvalnih situacija. Iako krajnja brzina ni- je osjetno veća nego kod modela od 125 ccm, među- ubrzanja koja se ostvaruju su zavidna i dostupna u svakom režimu vožnje, sve do 100 km/h.

Suvozač na Runneru neće slaviti, ali neće niti pa- titi. Mjesta na stražnjem sjedalu ima točno koliko treba i tek će vlasnici većih stražnjica na njega imati primjedbe. Ručke za suvozača nisu idealno smješte- ne, pa bi usprkos tome što su dobro oblikovane bol- ji oslonac pružale da su pomaknute više prema stražnjem kraju. Oslonci za noge suvozača također imaju izvjesnu manu, a povezana je sa bočnim opla- tama skutera koje se straga šire. Uslijed toga će, uko- liko želi na oslonce staviti prednji kraj stopala, suvo-

zač morati zakrenuti noge prema unutra, a druga opcija je da na oslonce položi pete, čime će smetati vozaču. No, sve te "putničke" mane mu opraštamo, jer on je pravi sportski skuter i ima dušu.

Gotovo bez konkurencije u klasi na hrvatskom tržištu, ovaj skuter je dobar izbor za sve one koji te- že sportskoj vožnji i ne srame se voziti na doista li- jepom prometalu. Smatrate li se huliganom koji će na stražnjem kotaču terorizirati prolaznike ili ste ambiciozni menadžer kojem je vrijeme novac, sve su šanse da će Runner ispuniti vaša očekivanja.

Cijenom od 30.000 kn smjestio se točno izme- đu jeftinijih konkurenata Aprilije Sport City 200 i Kymcovog Bet&Win 250 s jedne strane, te skup- ljeg Derbija GP1 250. ■

Bočna silueta podsjeća na Piaggio Nexus. No, Runner nije odskakao daleko od dosadašnjeg dizajna i prepoznatljiv je iz svakog ugla.

