

Kako gradovi postaju sve veći, a svijet, čini se, sve manji, i prijevozna sredstva se prilagođavaju novonastaloj situaciji. U svjetlu promjena Peugeot je predstavio ovaj skuter koji nudi udobnost više klase, stabilnost skutera sa velikim kotačima te praktičnost i okretnost savršenog gradskog prometala. Globalizacija je utjecala i na izbor agregata, pa tako pogon testiranog skutera dolazi iz Piaggio radionica što u prijevodu znači pouzdanost i kvalitetu

Nizi vozači možda će naći Geopolis napornim pošto se sjedalo nalazi na 805 mm od tla, ali zato koljena nisu skvrčena, a podnica ni u jakim nagibima ne dolazi do podloge

**C I J E N A**  
**33.580 kn**

# Prijevozno sredstvo za globalno selo

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

**D**o nedavno smo imali osjećaj da su skuteri do 50 ccm pravo rješenje za gradske prometne probleme, ali moderni četverotaktni agregati, napredan dizajn i povećanje razdaljina koje trebamo prevaživati u prvi plan su stavili srednju klasu. Danas nam se čini kako upravo skuteri zapremine 250 ccm nude optimalno rješenje za svladavanje zakrčenih prometnica i potpuno zaboravljanje problema s parkiranjem. S druge strane, ukoliko se ukaže potreba, prihvatljivom krajnjom brzinom moguće je doći i do daljih odredišta uz izvjesnu dozu udobnosti. Peugeot Geopolis 250 kojeg smo testirali pokazao se upravo takvim modelom, onim koji potpuno ispunjava zahtjeve današnjeg gradskog i prigradskog putnika. Značajke i ovog modela su stabilnost i upravlji-

vost na kakvu smo navikli kod modernih skutera, snaga i ekonomičnost kojom su nas razmazili napredni agregati te ugodan osjećaj posjedovanja lijepog uporabnog premeta, što je zasluga dizajnera.

## Odlučna elegancija

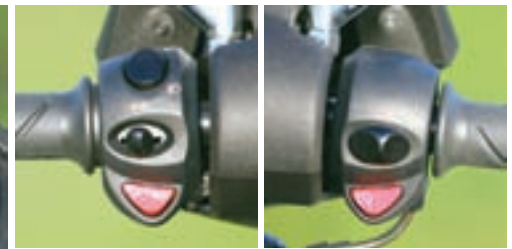
Kada ga gledamo, pomalo počinjemo shvaćati da je njegov oblik sačinjen od bezbroj ploha i linija, raznih materijala, boja i tekstura, ali sve što vidimo ima jasan zajednički cilj, a to je skladan i upadljiv izgled. Od temelja na više, prvo primjećujemo lijepe aluminijske naplatke sa sedam paoka kvadratičnog presjeka, koji imaju svježinu, privlačnost i eleganciju simptomatičnu za cijeli skuter. Klasična prednja vilica sa pomalo izdignutim blatobranom ne bi bila posebna da na sebi nema ukusno uklopljene kromirane okrugle štitnike, dok se kočiona klijesta iste boje

minimalno ističu. Na širokoj prednjoj maski pored sjajnog propetog lavića nalaze se zašiljena i zakošena svjetla, iznad kojih se postavljaju dugi okomiti pokazivači pravca. Da se radi o drugom skuteru, govorili bismo o agresivnom izgledu, ali Geopolis zrači obiljem elegancije, pa ovakvi elementi stvaraju dojam odlučnosti, a ne agresivnosti. Iznad malenog dijela maske koji se zakreće s upravljačem smjestio se gotovo kvadratični vjetrobran, koji se zahvaljujući minimalnom zaobljenju odlično uklapa u cjelokupni izgled skutera. S vozačke strane tu su razmjerno široki upravljač, intuitivni prekidači te kontrolna ploča s instrumentima podijeljenim u tri polja. Svako od polja krase sjajni kromirani obrub, a dok su centralni brzinomjer i pokazivač temperature rashladne tekućine njemu s desna i analogni, u lijevom polju nalazi se LCD s ostalim informacijama. Svi potrebni podaci su na raspolaganju, a jedino su kontrolne lampice nešto slabije vidljive po dnevnom svjetlu, ali to je izraženo u manjoj mjeri nego kod konkurencije. Ispod upravljača nalazi se kontakt bravica koja je pomalo sakrivena, no nakon malo navikavanja lako smo ju "pogađali" s ključem. Pored brave je uvijek praktična kuka za odlaganje vrećica, a ispod se nalazi pretinac za sitnice, čija velika vrata obećavaju, ali radi se o vrlo plitkom prostoru doslovno za dokumente. Na tunelu između podnica smjestila su se vratašca za spremnik goriva, ispod kojih se nalazi okrugli čep za ulijevanje. Iza dijela obloženog crnom plastikom počinje sjajni

Osim udobnosti i elegancije Geopolis nudi i praktičnost u vidu prtljažnog prostora i kuke za vješanje vrećica. Prostor za sitnice ispod upravljača zaista je samo za sitnice



▲ Vjetrobran poprilične veličine pruža dobru zaštitu od vjetra do približno 100 km/h nakon čega počinje stvarati nemirnu struju zraka koja drma kaciju vozača



▲ Prekidači na upravljaču su intuitivni i kvalitetni pa ne zadaju poteškoće čak niti ako Geopolis vozite prvi puta

▲ Ako mislite da ste jednocilindrični agregat već negdje vidjeli, vjerovatno jeste jer radi se o Piaggio proizvodu koji se u svim aplikacijama odlično snalazi

bočni dio na kojem su svoje mjesto našli sklopivi nogari za suvozača. Iznad ovog elementa dolazi red sjajnih oplata u plavoj boji, a zatim sjedalo koje ostavlja dojam pažljive izrade. Podijeljeno na dvije razine, izrađeno od dva raznobojna materijala s naglašenim šavovima, ovo sjedalo djeluje kao izvor udobnosti, ali istina nije baš takva. Iako udobno, sjedalo je postavljeno prilično visoko, na 805 mm visine od tla, pa ne predstavlja idealno rješenje za niže vozače. Iza sjedala je masivni rukohvat za suvozača, ispod kojeg se nalaze stražnja rasvjetna tijela zanimljivog i novog izgleda. Ispušni sustav je klasičnog oblika i ne narušava izgled skutera, što je druga važna osobina, nakon prigušivanja buke iz agregata.

### Dobar potez

S obzirom da se ne radi o prestižnoj klasi Superbike ili Supersport motocikala, na tehničkom polju Geopolis ne donosi ništa novo, ali zato izbor pogonske grupe predstavlja promjenu. Naime, držeci korak s globalizacijom, smanjivanjem troškova i pojednostavljenjem proizvodnje u Peugeotu su se odlučili na upotrebu Piaggio pogonskih agregata. Kako stara poslovice kaže: "Ako ga ne možeš pobijediti, pridruži mu se!" Očito su ovi konkurenti procijenili da će suradnja biti na obostranu korist. Nama

▲ Instrumenti su pregledi i potpuni. Kontrolne žaruljice nisu potpuno vidljive po jakom osvjetljenju, ali problem je manji nego kod konkurencije

se čini da se radi o dobrom potezu za Peugeot, jer jednocilindrični četverotaktni agregat o kojem je ovdje riječ gotovo i nema mane, pa nam ne preostaje ništa drugo, nego ga hvaliti u svim modelima gdje smo ga do sada sreli.

Pouzdan i ekonomičan, četverotaktni agregat zapremine 244,3 ccm ne razvija pretjeranu buku niti vibracije, ali zato oslobađa 22 vrijedna "konjića" koji bez napora pogone skuter težak okruglo 160 kilograma. Kako i priliči jednom modernom agregatu, osim četiri ventila u glavi njegovim radom upravlja sustav elektronskog paljenja i elektronskog ubrizgavanja, a tu je i katalizator koji pomaže zadovoljavanju nezaobilaznih normi o kvaliteti ispušnih plinova. Nikoga neće iznenaditi da prijenos snage pada na pleća CVT mjenjača, jer radi se o dokazanom rješenju za ovakva vozila.

Okvir je, kao i drugi elementi na Geopolisu, tipičan za današnje skutere, pa je sagrađen od čeličnih cijevi i na sebi nosi plastične oplata. Prednji ovjes čini teleskopska vilica s pratećom osovinom, na kojoj se nalazi kotač sa gumom dimenzija 110/70-16 te jednim kočionim diskom promjera 260 mm s dvoklipnim klijestima. Straga je pogonski sklop ovješeni element čije kretanje kontroliraju dva amortizera, dok je stražnji kotač jednako velikog pomjera s gumom





U vožnji Geopolis osigurava dovoljno dinamike da put bude brz i zabavan dok udobnost ostaje na razini



140/70-16 te jednim diskom promjera 240 mm. Međuosovinski razmak od 1.490 mm odgovara klasi i predstavlja dobar kompromis između udobnosti i okretnosti, dok je spremnik goriva od 13 litara najveći u klasi skutera zapremine 250 ccm s velikim kotačima. Ukupno gledano, Geopolis je sukus moderne, ali provjerene tehnologije koja rezultira vrhunskim osobinama uz neupitnu pouzdanost i lakoću upotrebe, što je u krajnjoj liniji i osnovna namjena skutera.

### Udobno i pouzdano

Većina korisnika skutera od svog dvokotača ne očekuje obaranje rekorda na Grobniku ili pretjecanje velikog broja sporijih motociklista na putu do mora. Ideja iza ovakvih prometa prije svega je jednostavnost primjene i praktičnost. S vremenom su proizvođači shvatili da uz navedeno mogu ponuditi i ekonomičnost, a ponekad i stil i eleganciju. Geopolis nudi sve navedeno i omogućava opušteno kretanje poznatim dionicama. Položaj vozača za upravljačem je opušten, a širina upravljača je gotovo optimalno određena. Kažemo 'gotovo' zato što nam se na trenutke učinio preširok za probijanje kroz promet, ali s druge strane, da je uži vjerojatno bi izostao osjećaj kontrole koji pruža. Prilikom žustrije vožnje automatski smo se pomicali prema naprijed po sjedalu, što je rezultiralo boljim osjećajem za upravljanje, ali i nešto skvrčenijim nogama. Naime, na podnici nema previše prostora, pa iako je prostranija od nekih konkurenata koji ne nude dovoljno mjesta niti za obuću prosječnih dimenzija, još uvijek bismo rado vidjeli koji centimetar više prostora. Pametno oblikovana prednja maska dobro štiti koljena od vjetra, a istovremeno ne postoji situacija gdje bi zasmetala. Vjetrobran na upravljaču je svojevrsni dvosjekli

mač, jer odlično štiti prosječnog vozača do brzine od približno 100 km/h, ali onih posljednjih 30 km/h do krajnje brzine s njega se vrtloži zrak i pomalo tresu kacigu. Ovo je česta boljka vjetrobrana koji su ovako okomiti i možda je kod ovog skutera nešto izraženija upravo zbog toga što lako doseže krajnju brzinu. Vrhunski agregat s odlično usklađenim prijenosom pružit će dobra ubrzanja i međuubrzanja, koja će zadovoljiti svakoga tko nije ovisnik o brzinama, već traži praktičnost. Dok skuteri manjih zapremina često ostavljaju dojam nemoći i neiskusne vozače znaju dovesti u neugodne situacije zbog male snage, klasa 250 nam se čini idealnim rješenjem koje objedinjuje ekonomičnost i dobre vozne osobine. Minimalna buka i gotovo nepostojeće vibracije odlike su Piaggio agregata, a to je upravo ono što treba ljudima koji u vožnji žele razmišljati o važnijim stvarima poput poslovnih sastanaka, aktualnih projekata ili nogometa i ne trebaju im smetnje. Geopolis je upravo takav, poslušan i nenametljiv. Veliki kotači na dobro izbalansiranom ovjesu progutat će većinu neravnina, a one koje vozač i osjeti svejedno neće destabilizirati vozilo kako je slučaj kod nekih pristupačnijih modela sa istoka. Optimalan međuosovinski razmak pridonijet će udobnosti i stabilnosti pri većim brzinama, dok će zahvaljujući reaktivnom prednjem kraju omogućiti lake izmjene smjera. Prilikom vožnje ravnim dionicama vozač se može lagano pomaknuti prema



Geopolis

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 72 x 60 mm
<b>Obujam:</b> 244,3 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica s cijevima promjera 37 mm; straga agregat kao ovješeni element sa dva amortizera
<b>Gume:</b> prednja 110/70-16, stražnja 140/70-16
<b>Kočnice:</b> Naprijed disk promjera 260 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.178, širina 765, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.490, težina 160 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 22 ks (15,6 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 2 kgm (20,2 Nm) pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 13 l

**+** udobnost, kvaliteta, izgled, kočnice, upravljivost

**-** vozačko sjedalo, zaštita od vjetra, skućena podnica

(1) Kod nekih skutera bi slična prednja svijetla okarakterizirali kao agresivna dok u slučaju Geopolisa zrače odlučnom elegancijom (2) Lijepi kotači promjera 16 cola pružaju stabilan oslonac i kod agresivne vožnje, dok dobre kočnice uljevaju sigurnost (3) Bočni oslonac skutera kod nekih modela spada u dodatnu opremu, ali vrhunski uradak kakav je pred nama ima ga u serijskoj opremi (4) Lijepi i praktični oslonci za noge suputnika uklapaju se u cjelinu vrhunskog Geopolisa

natrag i iskoristiti blagodati malenog naslona ugrađenog u sjedalo, a kod zaustavljanja i agresivnije vožnje intuitivno je pomaknuti se naprijed. Sjedalo je postavljeno razmjerno visoko, što opravdavamo time da je podnica dovoljno visoko od poda da ne struže u zavojima, a koljena nisu pretjerano skvrčena. Ulazak u zavoj s Geopolisom je prava sitnica, a prednji ovjes s velikim kotačem pruža osjećaj sigurnosti kakav rijetko srećemo kod skutera. Brzi i spori zavoji ne predstavljaju problem, a prije njih valja adekvatno usporiti. Tu dolaze do izražaja dobre kočnice: već stisak s dva prsta na svakoj polugici odlučno usporava skuter, a pohvalno je i to da stražnji disk nije sklon blokiranju kao kod skutera s manjim kotačima. Za kraj još možemo reći da je vožnja udvoje jednako lagodna kao i kad je vozač sam, jer se suputnik može udobno smjestiti na sjedalu i osloniti na nogare. Rukohvat za suputnika pruža dodatni oslonac i sigurnost, što će cijeniti oni manje iskusni u vožnji na zadnjem sjedalu. Možemo spomenuti i praktični bočni nogar, koji je od koristi kada ruku punih namirnica s tržnice niste u poziciji dizati skuter na centralni nogar. Kada je primjena u pitanju, Geopolis 250 predstavlja dobro promišljen i uravnotežen proizvod, koji lakoćom uporabe i praktičnošću predstavlja svojevrsno mjerilo za one manje uspješne.

### Europski izgled i pripadajuća kvaliteta

Možda pristupačni istočnjački proizvodi sve više izgledom podsjećaju na europske, ali kod modela nastalih na starom kontinentu postoji nešto neopipljivo ili baš opipljivo kada je riječ o završnoj obradi, izvedbi spojeva, izboru materijala i općenito pojavi, što jasno govori da taj proizvod vrijedi nešto više. Peugeotov model Geopolis 250 tipičan je primjer ove tvrdnje, pa već i letimičan pogled nedvojbeno ukazuje na porijeklo i sve pozitivno što uz to dolazi. Koliko god zapravo Geopolis ne nudi ništa novo, imamo osjećaj da ćemo vidjeti sve više skutera ove klase, jer 250 ccm nam se učinilo pravom mjerom za potrebe današnjeg urbanog čovjeka. Istina da kod nas zakonodavci nemaju sluha, pa za vožnju bilo kog dvokotača preko 50 ccm treba polagati A kategoriju, ali vjerujemo da će u nekom ne tako dalekom vremenu pogledati preko ograde Europske Unije i ugledati se na one na koje bi i trebali. Digresije na stranu, Geopolis i drugi skuteri u klasi, poput neznatno jeftinijeg Piaggio Beverly 250 ili osjetno pristupačnijeg Kymco People S 250, predstavljaju idealnu ravnotežu između udobnosti, praktičnosti i okretnosti, a ne treba zaboraviti niti prihvatljive troškove eksploatacije. Tu su, dakako, i konkurentni



modeli manjih kotača, počevši od Peugeot Satelisa 250 preko Symovog Joymaxa GTS 250 i Yamaha X-Max 250, koja uz poznatu japansku kvalitetu donosi i najvišu cijenu u klasi. Ostaje nam da vidimo hoće li novo predstavljena Yamaha X-City 250 donijeti dovoljno poboljšanja da bi opravdala visinu iznosa koji je za nju potrebno izdvojiti. Po cijeni od 33.580 kn Geopolis 250 predstavlja zlatnu sredinu, pa je za 3.000 kn manje moguće kupiti proizvod manje renomiranih istočnih proizvođača ili za 3.000 kn više japanski uradak. Kako ga pogoni kvalitetna i provjerena pogonska grupa, šasija mu je kruta, a kočnice adekvatne, Geopolis se može svrstati među europske konkurente od kojih svi zadovoljavaju navedene kriterije, pa odluka o izboru ponajprije

počiva na vizualnom dojmu. Oblikovan kao upadljiva i elegantna cjelina, Geopolis predstavlja jedno od svježih dizajnerskih rješenja na tržištu, pa će kao takav vjerojatno privući popriličan broj kupaca umornih od dosadašnjih favorita. S jedne strane naš posao zbog ovakvih modela postaje sve ugodniji, jer užitek je testirati ovako kompletno i zaokruženo vozilo, a s druge strane, sve manje razlike među proizvodima koji se nude na tržištu otežavaju nam nalaženje riječi kojima bismo ih pravedno opisali. Bilo kako bilo, Geopolis je vrhunski skuter koji će nesumnjivo uvjeriti svoje korisnike u ispravnost odluke o kupnji i ako im već neće pružiti užitek u vožnji, uvelike će olakšati obavljanje svakodnevnih dužnosti. ■

Geopolis pruža dovoljno mjesta vozaču neovisno o stasu. Dobro oblikovana prednja maska ni visokima neće smetati za koljena, a istovremeno dobro štiti od vjetra

