

[EKSKLUZIVNO IZ ITALIJE] Yamaha X-City 250

X-City je prvi Yamahin model maxi skutera s visokim kotačima. Dizajniran je za europske kupce i vrlo je stylish. Yamahini stručnjaci odmah su ga gurnuli u vatru: svjetska prezentacija organizirana je na najlošijim prometnicama Italije, kako bi X-City već od starta pokazao svu svoju superiornost. Vrlo je stabilan i linearan u odgovoru na gas i kočnicu



CIJENA
36.500 KN

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK



Napad na Beverly



Iako je vanjštinom vrlo sličan modelu X-Max, X-City je uži skuter i nudi visoke kotače



>>>

X-City je specifičan po dimenziji prednjeg kotača, jer za razliku od konkurencije koristi najširu prednju gumu u klasi maks skutera visokih kotača, dimenzija 120

NAPULJ: Ovaj lučki grad veliko je središte južnog dijela Italije u kojem vlada veliki prometni kaos. No, taj kaos je samo prividan, jer kad malo bolje upoznate ulični sistem prometovanja, tu se točno zna tko ima prednost: onaj koji je brži! A onda nas je krenulo... Zanimljivo je da u Napulju između dva raskrižja barem tri puta netko zatrubi, a Napuljani se toliko guraju, da se vozači iz Milana i Trsta ovdje jedva snalaze. Semafori većinom trepću žuto, a ako ostavite samo 10 m razmaka od automobila ispred vas, u trenu će vam netko iskočiti i primorati vas da stisnete polugu kočnice do kraja.

Ova prava džungla bila je idealno središte za prezentaciju jednog Yamahinog dinamičnog skutera, koji bi na semaforu, prema najavama njihovih tehničara, uvijek trebao biti prvi. Osim nesnosne gužve, napuljske prometnice su poznate po još jednoj specifičnosti: katastrofalno lošem stanju. Tako istrošene ceste nismo vidjeli nigdje u Italiji, a prokrstarili smo ju cijelu. Pretežno su pokrivene kockama i kockicama,

koje su rijetko u istoj ravlini, pa će vam prodrmati sve bubrežne kamence ako ih imate. Vjerujemo da tu nikad nitko nije zaspao za upravljačem. U takvom okruženju najbolje se snalaze visoki kotači koji radi svog većeg promjera lakše uzjašu na te neravnine i neosjetljiviji su na loš kolnik. Upravo zato se Yamaha odlučila prezentirati svoj prvijenac u skuterima visokih kotača ovdje, u džunglama Napulja.

X-City je dizajniran za europske kupce i vrlo je trendi. Iako je vanjštinom vrlo sličan modelu X-

Max, X-City je uži skuter i nudi već spomenute visoke kotače, koji su postali vrlo "in" posljednjih godina. Stoga niti Yamaha nije mogla ostati po strani u stvaranju ove nove klase maks skutera.

U Napulju je X-City plijenio pažnju prolaznika, ne samo zato što je jedini bio svježe opran i bez ogrebotine, što je ovdje rijetkost, već i zato što Talijani imaju istančan ukus za dizajn. Nema raskrižja na kojem nas nisu upitali kolika mu je zapremina i kakav je u vožnji.

Stražnji kotač od 15 cola izlazi iz okvira klase jer sva konkurencija koristi oba kotača od 16 cola



Široke gume i veliki aluminijski sesterokraki kotači X-Cityu daju potrebnu agilnost i izvanrednu stabilnost u zavoju



Provjerena mehanika preuzeta od X-Maxa 250. X-City ima ubrizgavanje goriva i 1 KS jači agregat: maksimalnih 21,2 KS

Na jednom semaforu zaustavio nas je čovjek za upravljačem jedne islužene Vespe na kojoj se ne vidi kakva joj je bila tvornička boja i priupitao: "To je nova Yamaha?" - i kada smo očekivali uobičajeno pitanje dodao je - "Netko bi vam je mogao ukrasti ovdje u Napulju." Ah da, to je još jedna od specifičnosti ovog lučkog grada.

Trendi izgled

Novi Yamahin skuter X-City izravno napada kralja u klasi - Piaggiov Beverly te njegove nove izazivače Peugeot Geopolis i Malaguti Password. Pritom X-City ima vrlo težak zadatak, a otegotna okolnost mu je svakako cijena, jer je on u startu skuplji od spomenutog vladara klase Beverlyja za ne malih 10%.

X-City je specifičan i po svojim dimenzijama kotača, jer za razliku od konkurencije on koristi najširu prednju gumu u konkurenciji maks skuter a visokih kotača, dimenzija 120. Osim toga, i stražnji kotač od 15 cola izlazi iz okvira (kod konkurencije su oba 16 cola).

Dizajn X-Cityja je svakako uspješan. To potvrđuju i prodajni rezultati modela X-Max, na koji X-City neodoljivo nalikuje svojim prednjim svjetlima. Ustvari, po dizajnu je X-City izdužena kopija X-Maxa. Čak je i provjerena mehanika preuzeta od X-Maxa.

X-City je prije svega korisno vozilo, a ne sportski skuter. To znači da je sve podređeno udobnosti i funkcionalnosti. Sjedalo je prostrano i udobno za sve tipove građe i uzraste. Uska podnica omogućava brzo i lagano oslanjanje stopala na podlogu, što olakšava stalne stani-kreni kretanje.

Međusobna udaljenost upravljača, sjedala i oslonaca nogu dizajnirana je da prihvati gotovo sve visine vozača, od sitnijih djevojaka do krupnih muškaraca. Nama se kombinacija udaljenosti noge-sjedalo učinila nešto manjom nego kod konkurenata, što će pogodovati vozačima nižeg stasa, ali bio mogla prouzrokovati umor u leđima kod viših vozača. Veliki vjetrobran stvara odličnu zaštitu od vjetra, što će cijiniti svi oni koji skuter upotrebljavaju tijekom cijele godine. To se ne bi moglo reći i za prednji štit nogu, koji radi svoje vitke linije pušta zrak na koljena vozača.

I suputnik ima prvoklasnu udobnost. Odvojen povišenim sjedalom, širokim i obilato podstavljenim, ima prave aluminijske oslonce nogu koji se izvlače iz siluete skutera, odnosno njegovih oplata.

Mjesto ispod sjedala je također brižno dizajnirano. Poslovni ljudi tako u plosnati prostor mogu staviti veći laptop, a svi ostali manju jet kacigu. Ovdje je vidljivo smanjenje prtljažnog prostora u



▲ Instrumenti sadrže podatak o vanjskoj temperaturi, vrlo koristan za zimsko korištenje skutera



odnosu na X-Max 250 radi uporabe visokog stražnjeg kotača. Kotač na X-Cityju s donje strane znatno povisuje podnicu prostora pod sjedalom, što onemogućuje smještaj prave integralne kacige. No, ona vam ni neće trebati jer je vjetrobran toliko visok, da štiti kompletnu kacigu od strujanja zraka. Dakle, jet kaciga bit će vam dovoljna i za zimu.

Instrumenti su isto tako dopadljivo dizajnirani. Analogni kilometar-sat je u prvom planu, a okružuju ga dva analogna instrumenta za količinu goriva i temperaturu rashladne tekućine, te digitalni displej s donje strane s lijepom plavom pozadinom. On sadrži podatak o vanjskoj temperaturi, vrlo koristan za zimsko korištenje, te sat i prijedenu kilometražu.

Visoki kotači i široke gume

Široke gume i veliki aluminijski šesterokraki kotači X-Cityu daju potrebnu agilnost i izvanrednu stabilnost u zavoju. Na lošoj podlozi napuljskih cesta X-City se nije pomaknuo niti za milimetar i ulijevao nam je izuzetno povjerenje. Čvrsti klasičan okvir od čeličnih cijevi ne daje dojam da bi se mogao uvijati. Jednostavno, vozite se sigurno, a brže nego što bi trebali, što i zahtjeva ovaj gusti promet u Italiji.

Potrebnu udobnost mu daje i dugačak hod amortizera, sprijeda 100 mm a straga 105 mm, što je znatno više od dosadašnjeg kralja kategorije Beverlyja. Na kockicama X-City klizi kao po ravnom, a tek na većim neravninama udara vas u stražnjicu. Ovdje smo kriterij udobnosti morali znatno sniziti, jer bi ovdje imali poteškoća svi današnji skuteri.

Agilnosti u gradu pridonosi i kompaktni meduosovinski razmak od 1.470 mm, što je 75

Veliki vjetrobran stvara odličnu zaštitu od vjetra, što će cijiniti svi oni koji skuter upotrebljavaju tijekom cijele godine. To se ne bi moglo reći i za prednji štit za noge, koji radi svoje vitke linije dozvoljava hladnom zraku da dođe na koljena vozača



Kompaktni međuosovinski razmak od 1.470 mm, što je 75 mm kraće nego X-Max 250, daje mu veliku agilnost i upravljivost. I vitka konstrukcija, uža nego na X-Maxu, pogoduje brzom provlačenju među automobilima



▲ Radi uporabe visokog stražnjeg kotača X-City 250 ima manje prtljažnog prostora pod sjedalom u odnosu na X-Max. Poslovni ljudi ovdje mogu staviti veći laptop, a svi ostali manju jet kacigu



▼ Uska podnica omogućava brzo i lagano oslanjanje stopala na podlogu, što olakšava stalne stani-kreni kretnje



mm kraće nego X-Max 250. I vitka konstrukcija, uža nego na X-Maxu, pogoduje brzom provlačenju među autima.

Osobno bismo više voljeli imati malo veću distancu sjedalo-oslonci nogu radi naše povećane tjelesne visine (187 cm), jer nam je ovako kičma nešto povijenija, što zamara u vožnji na neravninama.

Kočnice su tipične Yamahine s diskom sprijeda 270 mm i straga 245 mm. U vožnji djeluju blago i vrlo linearno, a odlične su za loš asfalt. Kada i prejako stisnete ručicu kočnice, iznenađeni nepravilnostima na cesti, kotač se neće tako lako poskliznuti. Ali kočnica nije slaba, kako bi netko mogao zaključiti. Na kraju svoga hoda odlučno zaustavlja ovaj 165 kg težak skuter.

Vodeno hlađen jednocilindričan 4T agregat

Agregat X-Cityja je klasičan Minarelli: jednocilindričan, četverotakti, s variomatskim prijenosom. Za razliku od X-Maxa, X-City ima ubrizgavanje goriva i 1 KS jači agregat. Ne treba napominjati da podliježe Euro 3 normama, jer danas to svi moraju zadovoljiti. Maksimalnih 15,6 kW, odnosno 21,2 KS razvija pri 7.500 okr/min, dok maksimalni okretni moment razvija pri samo 5.800 okretaja. Zanimljivo je i vrlo pohvalno da X-City razvija maksimalni moment na najnižim okretajima od svih Yamahionih skutera. To ga čini vrlo spremnim na odgovoru na gas.

U sprezi s odličnim automatskim prijenosom postiže maksimalne performanse opuštajuće i bez stresa. Dakle, ovdje nemamo trzaje pri trenutnom odvrtnju ručice, a razvijanje je izuzetno linearno. Maksimalna brzina mu je oko 120 km/

h, što je prihvatljivo za jedan skuter. Možda će se sportski nastrojenim vozačima učiniti nekonkretnim, no smatramo da snage ima dovoljno i u okvirima klase. Pri tom je ispušni sustav vrlo tih i uhu ugodan.

Ustvari, svaki detalj na ovom skuteru ostavlja dojam vrlo brižne završne obrade. Uostalom, u ovoj klasi detalji i imaju glavnu prevagu. Nažalost, cijenom je najskuplji u klasi. S iznosom od 36.500

kn skuplji je za 3.000 kn od direktnih konkurenata s visokim kotačima, Malagutijevog Passwoda 250 i Peugeotovog Geopolisa 250, kojeg smo testirali u prošlom broju. Od vladara klase skuplji je pak 4.500 kn. Ipak, svojim sadržajem i vrhunskom završnom obradom na kakvu smo navikli od Japanaca opravdava visoku cijenu. Ako vam ona nije problem, X-City možete dobiti u bojama plavoj, crnoj i miš sivoj. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotakti, SOHS
Obujam: 249 ccm
Hlađenje: tekućinom
Provt i hod: 69,0 x 66,8 mm
Kompresija: 10,0 : 1
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica hoda 100 mm; straga agregat kao ovješeni element, monoamortizer hoda 105 mm
Gume: prednja 120/70-16, stražnja 140/70-15
Kočnice: naprijed disk promjera 270 mm, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.175, širina 787, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.470, težina 165 kg
Deklarirano: snaga: 21,2 KS (15,6 kW) pri 7,500 okretaja, max. okr. moment 21,5 Nm pri 5,800 okr/min
Spremnik goriva: 10,5 litara

+ visok vjetrobran, stabilnost, prijenos, kočnice, uzak za guranje, završna obrada

- mala udaljenost sjedalo-podnica, mali prostor pod sjedalom, puše za noge, centralni oslonac vrlo lako struže