

USPOREDNI TEST

# 10

**SKUTERA  
VELIKIH KOTAČA  
DO 250 ccm**





# Deset do 250

Usporedili smo sve skutere visokih kotača na hrvatskom tržištu u najatraktivnijoj i najoptimalnijoj klasi do 250 ccm. Visoki kotači na skuterima bolji su za gutanje neravnina asfalta dok im je velika mana oduzimanje većeg dijela prostora pod sjedalom. Znatno su uži od maxi skutera što im daje prednost pri guranju među autima na semaforu. Iako manje okretni nego oni s manjim kotačima, visoki kotači kudikamo su stabilniji. Osim toga uvjereni smo da je upravo ova klasa do 250 ccm prava mjera za skutere, jer postižu brzine dovoljne za sudjelovanje u prometu, a još uvijek su umjereni u pogledu troškova. Čak 8 od 10 naših testnih modela imaju prednji kotač od 16 cola, dok su im se pridružila dva van konkurencije od 15 cola

PIŠE: **MARKO GUZINA**

FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK, MARKO GUZINA**

**K**ako se pomalo približavamo Europi po raznim civilizacijskim mjerilima, svakodnevne gužve u gradovima i općenito na prometnicama postaju neizbježne. Promet postaje gušći iz dana u dan, cijene goriva bezbrižno prekoračuju vrijednosti koje su analitičari procijenili nedostižnima, a naći parkirno mjesto više je stvar odvažnosti nego sreće. Sve se više ljudi odlučuje - iz potrebe, a ne iz strasti prema motociklima - za skutere kao prijevozno sredstvo. Među tom populacijom nalaze se i oni koji su spremni platiti potreban iznos za polaganje A kategorije, kako bi mogli legalno upravljati skuterima preko 50 ccm, odnosno onima čija brzina smije prelaziti 50 km/h. Već smo prije spominjali da se nama, kojima su motocikli posao, užitak i potreba, sve u jednom, sve više sviđaju skuteri srednje klase kao idealno gradsko prometalo. Dok njihova brzina najčešće prelazi 120 km/h, a ubrzanja su im impresivna, potrošnja im se kreće uglavnom oko 4,5 litara na stotinu kilometara i cijena registracije nije pretjerana. U svjetlu ovih naših razmišljanja i opće popularizacije prijevoza na dva kotača zasukali smo rukave i okupili deset predstavnika iz svih slojeva upravo te srednje klase koja nam se sviđa, pa ih međusobno usporedili, kako bismo vam olakšali moguću odluku o kupnji.

## DIZAJN

### Kao prepeličje jaje nojevom

Kako ćemo kasnije vidjeti, poneki od ovih skutera vrlo se malo tehnički razlikuju, ali kada je riječ o dizajnu, razlike su znatno veće. Iako je izgled u pravilu subjektivna stvar dozvolit ćemo si tu slobodu da ga procijenimo i ocijenimo, a tko se ne slaže s našim mišljenjem - ima pravo na svoje. Popriličnu razliku u izgledu možemo prepoznati ponajprije između onih nešto manjih skutera na testu, a to su Kymco People S 200, SYM HD 200 i Aprilia



POTROŠNJA



## Umjereni žed

● Dok se nekima potrošnja od 4 do 5 litara goriva na 100 kilometara i neće učiniti pretjerano ekonomičnom, moramo imati u vidu da testirane skutere pogone agregati skloni većem broju okretaja, a tu je i činjenica da smo ih mi na testu gotovo isključivo vozili punim gasom. Većina vozača može računati na barem 10% manju potrošnju jer smo u uvjetima izvan testiranja trošili približno toliko manje. Dok se na cijelom testu najžednijim pokazao Kymco People S 250, najmanje je trošio Piaggio

Beverly, dok je odmah iza nje bila Yamaha X-Max, koja je imala najbolje izmjerene performanse te najteža na testu, Aprilia Scarabeo. Zanimljivo je da Peugeot Geopolis troši pola litre goriva više nego Beverly, iako su opremljeni istim agregatima i imaju gotovo isti čeon presjek. Još je interesantnija razlika u potrošnji između Yamaha X-Max i Malagutija Password, koji uz gotovo istu težinu i performanse te opremljen istim agregatom troši gotovo cijelu litru goriva više. Da ima veliko srce u

malom tijelu pokazao je Kymco People S 200 kao ukupno treći najveći potrošač s nešto manje od 5 litara potrošenih na 100 kilometara, ali to možemo objasniti i nešto manjom efikasnošću agregata hlađenih zrakom. U svakom slučaju, nismo uspjeli otkriti pravilo koje bi potvrdilo da veći vjetrobran ili težina znače i veću potrošnju, makar to zakoni fizike nalažu, a kako niti jedan od testiranih skutera ne prelazi drastično vrlo razumnu granicu od 5 litara, sve ih redom možemo pohvaliti za umjerenost.

Sportcity 200 te ostalih, većih dimenzija. Osim samih vizualnih rješenja koja krase testirane modele, kada ih promatramo pojedinačno uočavamo da svaki od ovih skutera zrači izvjesnom aurom, a većinom je to elegancija.

Uočavamo ovdje i sukob dizajna između talijanske i tajvanske škole. Ovdje moramo spomenuti da su i Yamaha dizajnirane i proizvedene u Italiji prema europskom ukusu.

Aprilia Sportcity jedina je od testiranih koja u sebi nosi osjetnu dozu sportskoga, pa se teško ukla-

pa u ovaj tip elegantnih skutera. No, iako manja po dimenzijama i bez vjetrobrana, njezina elegantno crna boja i kromirani usisnici dozvoljavaju mu pripadanje ovoj konkurenciji. Ipak, na nas niti izdaleka ne ostavlja takav dojam kao modni Scarabeo.

HD 200 je sličnih dimenzija kao Sportcity, ali elegantnijih i užih kotača većeg promjera. Dizajnom je klasični dalekoistočni skuter koji teži eleganciji, ali bez europskog šarma. Svejedno se radi o skuteru zaokruženog izgleda koji će privući mnoge poglede.

Sasvim prosječna ubrzanja i maksimalne brzine Aprilia Sportcity nadoknađuje okretnošću u gradu



S druge strane, Aprilia Scarabeo odiše natprosječnom elegancijom i ljepotom na kojoj bi pozavidjele mnoge filmske zvijezde, što je dodatno naglašeno perlastom bojom koja se presijava u plavim tonovima. Nama se neusporedivo najviše dopao u ovoj klasi visokih kotača.

Ugodan izgled jedna je od jakih karata koje drži i Peugeot Geopolis, odjeven u gotovo jednako elegantnu opravu kao što ju nosi Scarabeo, no ipak za nijansku «prešiljat». Kymco People S 250 ne zaostaje za ovim dvojcem kada je riječ o pozitivnom utjecaju na oči, a i kod njega su oble linije zamijenjene jednako skladnim uglatim dizajnom.

Iako ni po čemu posebna, najveću ocjenu za izgled zaslužuje i Yamaha X-City, uz bok Scarabeu, jednostavno zbog uravnoteženosti dizajna koji se osjetno oslanja na vizualno manje dojmljivu i pomalo zastarjelu stariju sestru X-Max. Ova potonja daleko je od toga da bude neugledna i zapravo je izgledom prilagođena europskom ukusu, ali krase ju već pomalo vremesne linije, pa cjelina ne ostavlja upečatljiv dojam, pogotovo u odnosu na mlađu sestru.

Zbog sličnih razloga laganog zamora i dugog staža na tržištu ocjenu niže zaslužio je i Beverly, ikona koja predstavlja svojevrsnu mjeru uspjeha u ovoj klasi. Iako je još uvijek lijep, vrijeme i "novi klinici"

S obzirom da su namijenjeni ozbiljnim ljudima koji skuter koriste iz potrebe, paleta boja testnih modela je to i naglasila, uz iznimku manjeg Kymca jarke crvene boje







## Aprilia Sportcity 200

● Kako u imenu, tako i po drugim elementima, ova Aprilia pokazuje sportski duh koji odudara od pomalo primirene konkurencije na ovom testu. Najkompaktniji skuter nakon Kymca People S 200 nudi i najmanje udobnosti, te gotovo nikakvu zaštitu od vjetra, dok su mu kočnice i okretnost na zavidnoj razini. Spartansko sportski su i pregledni instrumenti, dok je zanimljivo primijetiti da su prekidači slični onima na Peugeotu, iako bismo mi očekivali one srodne Piaggio kući.

+	ovjes, upravljivost, cijena
-	kratak hod stražnjih amortizera, nedostatak bočnog oslonca



su neumoljivi, pa ovaj klasik ne dopijeva na vrh naše tablice kada je u pitanju izgled. Očekujemo brzi facelifting dosadašnjeg lidera klase po kojoj je ona i dobila ime. Nesumnjamo da će vrhunski dizajneri iz Pontadere još jednom postaviti standard kao što su ih postavili jednom ovim modelom

ali i Vespom, Runnerom i ostalim remek djelima. Za razliku od većeg brata, Kymco People S 200 ne krase pretjerano intrigantan izgled, pa koliko god bio zaokružen i oku ugodan ne zaslužuje veću ocjenu, ali svakako ne zaslužuje niti manju. Njegova prednost može biti jarka crvena boja koja

iskače iz mora elegantnih sa našeg testa. Ovaj uglati dalekoistočni skuter ipak nam se čini zanimljivijeg, odnosno originalnijeg izgleda od svog kolege HD200. Uočljivo je kako tajvanski još uvijek ne uspijevaju parirati odličnom talijanskom dizajnu.

Ovoliko dvokotača i vozača na jednom mjestu teško okupljaju i prosječni hrvatski klubovi







## Aprilia Scarabeo 250 je

● Dozvolit ćemo si slobodu da Scarabeo proglasimo najljepšim skuterom na testu, a posve je neosporna elegancija kojom zrači. Prepoznatljiv sa svih strana, rijetko će biti zamijenjen za drugi model, pa će biti prvi izbor onih koji žele biti viđeni. Pregledni instrumenti možda bi se bolje uklopili da imaju više analognih pokazivača umjesto LCD-a, dok su kočnice odlične i lako se doziraju. Kruti okvir pruža odličan osjećaj u vožnji, a provjereni i dokazani pogonski sklop osigurava dobre performanse.

**+**  
elegancija,  
krut okvir,  
dobro  
doziranje  
kočnica  
**-**  
zaštita od  
vjetra, težina



### OBRADA DETALJA Nije u šoldima sve

Oni koji su po podnaslovu pomislili da su na red za pažljivo razmatranje došle cijene nisu posve u krivu, ali sada nećemo govoriti o količini kuna koju trebate izdvojiti za pojedini skuter, već o trudu koji je uložen u izradu svakog od njih. Dok dvije testirane Aprilije i Piaggio Beverly donose vrhunsku

završnu obradu kakvu od njih i očekujemo, drugi kraj spektra predstavlja Malaguti, koji nas svojom pojavom jednostavno nije uspio oduševiti jer odabrana plastika djeluje kao jedna od stepenica u proizvodnom procesu u kojem se štedjelo. Cijenom nije opravdana ovakva ušteda, pa ukupni dojam ne ide na ruku Password-a. Nije nas pretjerano oduševila niti Yamaha X-Max, i to ponajviše oda-

"poštenih" vozila koje se ne izdaje za nešto što nije, već za izbrojani iznos nudi više nego poštenu kvalitetu i ukupni dojam. Preostaje nam spomenuti Kymco People S 250, koji je na nas ostavio vrlo povoljan dojam, a kroz dosadašnja testiranja smo se uvjerali da kvaliteta nije slučajna kada je riječ o proizvodima sa emblemom ove tvrtke. Za kraj smo namjerno ostavili moralnog pobjednika ove kate-

Najudobniji na testu  
bio je Aprilijin Scarabeo



birom plastike za oplate okrenute prema vozaču, dok nam njihovi spojevi ostavljaju prostora za maštanje o boljoj izvedbi. No to je i jedina prava mana ovog skutera, pa mu možemo i oprostiti. Peugeot i Yamaha X-City završnom obradom ispunjavaju očekivanja, pa u tom pogledu bez napora opravdavaju svoju cijenu. Obučeni su u savršeno skrojene oplate uz promišljeni odabir materijala, što daje dojam trajnosti i kvalitete.

Testirani SYM HD 200 također opravdava svoju za trećinu nižu cijenu i jedno je od onih

Kymco People 200  
brzo 'potegne' sa  
semafora, a onda  
naglo zastane







## Kymco People S 200

● Najmanji skuter na testu itekako ima što ponuditi, pa smo ga proglasili za "Best Buy". Nenametljivi dizajn nudi dovoljnu dozu udobnosti, a zrakom hlađeni agregat ne puca od snage, ali neće razočarati prilikom ubrzanja, dok krajnja brzina od 100 km/h sasvim dostaje za gradsku vožnju. Prednja kočnica je jedva dovoljno jaka, a prednji ovjes ne daje vozaču povratne informacije, dok bi stražnja bubanj kočnica ipak trebala biti nešto jača. Po svojoj jarkoj boji ističe se iz mora drugih.

+	agilnost, cijena
-	prednji ovjes, kočnice



Testirani skuteri svi su redom dovoljno elegantni da na njima dođete na predstavu u HNK, a centar grada je ionako njihov teren





U gradskim uvjetima ova "ekipa" pokazuje svoje prednosti, a izlazak na zavojite ceste i u prirodu prilika im je da vozačima osiguraju zadovoljstvo i zabavu



Kymco People 250 S najbolje koči od testnih skutera zahvaljujući dvama diskovima na prednjem kotaču

gorije, koji predstavlja izvrsnu vrijednost za uloženo kada je riječ o pažljivoj izradi, jer završnom obradom može posramiti i neke skuplje skutere na ovom testu. Spremno izjavljujemo da su za Kymco People S 200 njegovi kosooki tvorci zaslužili tapšanje po ramenu i dodatnu porciju riže.

Koliko god različiti na papiru i pri mjerenju, u vožnji su svi skuteri na testu poprilično usklađeni, pa "pobjeda" do idućeg semafora ili do sljedećeg zavoja ponajviše ovisi o iskustvu vozača



### TEHNIČKE RAZLIČITOSTI Tako isto, a toliko različito

Zavirimo li im pod skute ili možda u tablicu s tehničkim podacima, testirani skuteri će nam otkriti zaista mnogo zajedničkih detalja, od kojih su neki i posve isti. Kada je riječ o okviru, kod svih deset modela radi se o tvorevini od čeličnih cijevi koja osigurava više ili manje krutosti. Prema opisu i kod ovjesa postoje vrlo malene razlike, jer se naša vesela grupica redom oslanja na teleskopsku vilicu sprijeda te agregat kao ovješeni element s dva amortizera straga. Izvjesne sličnosti još možemo naći kada je riječ o promjeru kotača, pa tako čak 7 od 10 skutera na ovom testu počiva na kotačima promjera 16 inča sprijeda i straga. Osim toga čak 8 ovih skutera ima prednji kotač od 16 cola što bi po definiciji trebala biti karakteristika uspjeha u ovoj klasi. Iako ćemo vidjeti da svoj deficit u promjeru ne pokazuju u vožnji, moramo spomenuti da se Yamaha X-Max kotrlja na kotačima od 15 inča sprijeda te 14 straga, Aprilia Sportcity nosi obuću 15-15, a njen rođak Scarabeo 16-14 u korist prednjeg kraja, naravno. Kada je riječ o motorizaciji, lako raspoznajemo tragove globalizacije koji se očituju u činjenici da čak šest od deset testiranih skutera pogone dva gotovo identična agregata. Ne iznenađuje da Aprilija Scarabeo i Piaggio Beverly dijele vrhunski Quasar agregat iz matične

kuće, ali zanimljivo je da iz istog izvora snagu crpi i Peugeot Geopolis, čiji su tvorci očito prepoznali kvalitetu ovog sklopa. Ne čudi što dvije Yamahe pogoni snažni Minarelli agregat, jer je ta tvornica u vlasništvu mudrih Japanaca, a u Malagutiju su zaključili da bi ih više koštalo razvijati vlastiti pogonski sklop nego kupiti gotovi, pa Password juri zahvaljujući istoj mehanici. Aprilija Sportcity koristi nešto manji agregat zapremine 196 ccm, istog rodoslovlja kao kod Beverlyja i Scarabea, dok se dva Kymca i SYM ponose vlastitim agregatima, u kojima ne prepoznajemo prste inženjera drugih tvrtki. Kako i priliči ovoj klasi ekološki osviještenih skutera, svi redom koriste četverotaktnu tehnologiju, a svi osim manjeg Kymco-a hlade se tekućinom, dok kod njega višak topline odvodi struja zraka. Činjenica da svega dva od testiranih skutera gorivu smjesu pripremaju pomoću rasplinjača ukazuje na to da su sustavi elektronskog ubrizgavanja postali



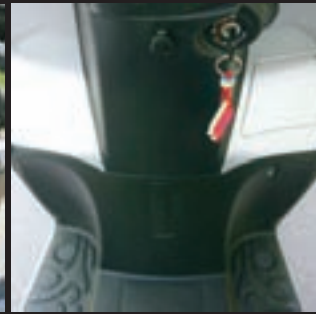




## Kymco People S 250

● Ugodno iznenađenje testa predstavlja Kymco People S 250, čiji uravnoteženi dizajn niti jednim elementom ne odskače od cjeline. Prostran za vozača i suvozača, ovaj skuter nudi i vrhunsku završnu obradu, čak i bolju od nekih skupljih konkurenata. Agregat nudi performanse kojih se Kymco ne treba sramiti, a element koji zaslužuje pohvalu su kočnice s tri diska, opletenim kočionim crijevima i integriranim sustavom kočenja.

+	kočnice, kvaliteta, vozne osobine
-	udobnost, prednji ovjes



Zahvaljujući optimalnim performansama testnih skutera bezbrižno smo se zaputili u prirodu, a nakon dinamične vožnje osvježenje smo potražili na izvoru





S koje god strane ih gledamo, testirani skuteri su dizajnerski različiti, pa čak i rodbinske veze ne isključuju različitost, kao što je to slučaj kod dva Kymca i dvije Yamahie



Poput kakvog baletnog ansambla testirani skuteri se vješto na vrscima prstiju kreću kroz gradske gužve





## Malaguti Password 250

● Dizajnom tipični uradak ove talijanske tvornice donosi osvježenje u klasi. Nesvakidašnji instrumenti mogli su biti i ljepše izvedeni, a LCD nudi puno informacija kojima je teško pristupiti. Kočnice su odlične, a maksimalna brzina je najviša izmjerena na testu. Šteta je što su potpuno otvorenim agregatom nastale vibracije. Malaguti jedini od većih skutera na testu ima potpuno ravnu podnicu koja daje mnogo prostora za noge, ali time okvir nije pojačan pa on na maksimalnoj brzini može lagano lelujati.

+	pogonski agregat, kočnice
-	završna obrada, vibracije, prijenos



sveprisutni, a time i pristupačni, što nije bilo slučaj prije nekoliko godina, kada su se njima dičili samo izabrani modeli. Gotovo da i ne treba spominjati da su u pogledu primijenjene tehnologije mjenjački sustavi svih deset skutera identični i koriste provjerenu kombinaciju automatske spojke i CVT mjenjača. Među tehničkim elementima mogli bismo opisati i kočnice, koje su uz neke iznimke vrlo ujednačene. Promotrimo li odabranu izvedbu, čak sedam skutera koristi dva diska, po jedan naprijed i straga, s tim da dimenzije prednjeg diska variraju od 220 mm kod SYM-a do 270 mm u slučaju Malagutija i Yamahe X-City. Tek malo zaostaje X-Max sa 267 mm, a Scarabeo, Sportcity, Geopolis i Beverly raspolažu sa po 260 mm velikim diskovima. Kada je riječ o prednjoj kočnici, iznimka je veći Kymco s dva diska sprijeda, a opremljen je i integriranim sustavom kočnica o kojem ćemo više komentirati kasnije. Straga je slična situacija, pa Sportcity ima disk od 220 mm, Scarabeo, Malaguti, dvije Yamahe i Peugeot od 240 mm, a Piaggio od čak 260 mm. Kod stražnjih kočnica osjetno zaostaju SYM i manji Kymco, jer njihove bubanj kočnice ne zadovoljavaju naša očekivanja, mada su donekle opravdane nižom cijenom. Kada je težina u pitanju, kod skutera se ne radi o presudnom čimbeniku, jer težište im je vrlo nisko, pa se i osjetno veća težina neće pretjerano manifestirati u upravljivosti, već samo na nešto slabijim ubrzanjima i kočenjima. U tablici vam donosimo izmjerene težine s punim spremnikom goriva, dakle

vrijednosti za skutere spremne za vožnju. Kako je tehničke podatke najlakše uspoređivati u tablici, daljnja promišljanja na tu temu prepuštamo vama, a mi uzimamo sa stola deset ključeva i krećemo na vožnju.

### U VOŽNJI Točno koliko treba

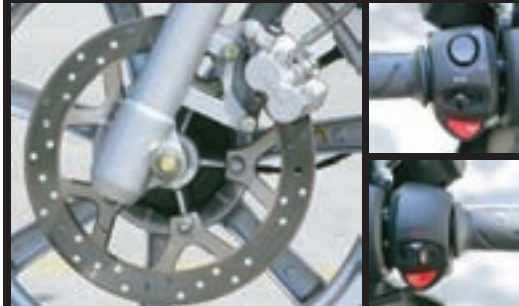
Nesumnjivo postoje osobe kojima niti supersportski modeli iz budućnosti sa svojih 250 konjskih snaga neće biti dovoljni, no većina ljudi koji naginju motoklima ili skuterima radi praktičnosti prepoznat će performanse testiranih dvokotača kao optimalne. Moramo ovdje naglasiti da su svi skuteri zadovoljili i niti jedan nije pao na ispitu. S obzirom da su iz različitih cjenovnih razreda, manjak stabilnosti i sposobnošću zaustavljanja jednih obrazložili smo pristupačnijom cijenom.

Krenemo li abecednim redom, prva je Aprilia Scarabeo, a ona nudi zaista puno. Kvalitetan smještaj vozača nadopunjavaju odlična pogonska grupa, iznimno krut okvir i pouzdane kočnice. Osjećaj



Malaguti Password ima najveću izmjerenu maksimalnu brzinu od 137 km/h





## Peugeot Geopolis 250

● Za razliku od Scarabea, čiji se dizajn oslanja na oble linije, Geopolis je satkan iz ravnih linija koje čine oku vrlo ugodnu cjelinu. Visoki vjetrobran zaštitit će vozača od većine udara vjetra, ali za više pojedince će stvoriti i turbulentnu struju zraka koja udara u kacigu. Primjerene kočnice, kruti okvir i provjerena pogonska grupa preuzeta od Piaggia garancija su kvalitete.

+	udobnost, kvaliteta, izgled, kočnice, upravljivost
-	vozačko sjedalo, zaštita od vjetra, skućena podnica



sigurnosti i općenito gospodarenja vozilom koji Scarabeo pruža izniman je i osigurava dozu opuštenosti pri duljim vožnjama. Kočnice predstavljaju kvalitetno rješenje, koje može, ali ni ne treba, biti bolje, a posebno nas se dojmilo kako ih je lako precizno dozirati. Pregledna ploča s instrumentima i minimalne vibracije doprinose dojmu ovog skutera. Iako ne pretjerano okretan, Scarabeo bez

pogovora izvršava sve što vozač zamisli, a moramo naglasiti da kruti okvir pruža osjećaj robusnosti rijetko viđen kod skutera uopće. Mala zamjerka može se uputiti zaštiti od vjetra, s obzirom na to da Scarabeo serijski nije opremljen inače vrlo korisnim vjetrobranom. Po ostalim karakteristikama je najudobniji u klasi.

Druga po abecedi je opet Aprilija, ali ovaj puta

od vjetra mu je mana koja je naglašena nemalom krajnjom brzinom od 125 km/h, a zanimljivo je da ova Aprilija tada "laže" na svoju štetu i pokazuje svega 120 km/h. Udobnost radi dimenzija nije na razini većih konkurentnih skutera poput Scarabea i Beverlyja.

Žarko crveni Kymco 200 sljedeći je pod našim povećalom, a kako se radi o skuteru najmanje

Sportcity 200, koja svojom naglašenom sportskom notom i agilnošću predstavlja potpunu suprotnost Scarabeu. Osjetno kompaktniji skuter izrađen je u istoj kvaliteti, a nešto manji pogonski agregat nosi se i sa gotovo 30 kilograma manje, što znači da je Sportcity - upravo kako mu i ime govori - rođeni gradski atlet. Dok prednja kočnica radi dobro, ali ne više od toga, stražnju je moguće vrhunski dozirati, a malena masa znači brzo zaustavljanje. Ako je okretnost ovog skutera doista iznimna, potpuni nedostatak zaštite

Piaggio Beverly zaostaje na samom startu, ali kad ulovi brzinu, poslije 110 km/h samo mu X-Max i Malaguti mogu parirati



Peugeot Geopolis ima odlična međubrzanja od 60 do 110 km/h



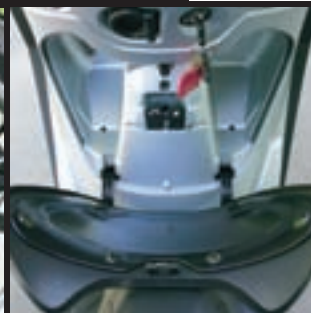




## Piaggio Beverly 250

● Iako je već dugi niz godina tržišni lider u srednjoj klasi skutera, Beverly još uvijek izgleda dobro, mada mu redizajn ne bi škodio. Dobra zaštita od vjetra ide ruku pod ruku s ugodnim smještajem vozača, a jednostavni i pregledni instrumenti bi mogli biti i nešto bogatiji. Provjereni i dokazani pogonski grupi služi na čast Piaggio grupaciji, dok kočnice predstavljaju dobru mjeru i lako se doziraju, makar bismo ih rado vidjeli i u jačem izdanju.

+	kvaliteta, završna obrada, zaštita od vjetra
-	kočnice, udobnost



zapremine i jedinom sa zračnim hlađenjem, ne čude i njegove najslabije performanse. Za postizanje krajnje brzine od 100 km/h potrebno je prevaniti barem kilometar, a vremenski to znači preko 20 sekundi, ali zato su zbog male težine od svega 132 kg ubrzanja do 50 km/h strelovita sa izmjerenih 5,30 sekundi. Iako ne fasciniraju, zaštita od vjetra je ipak nešto bolja nego od Aprilije Sportcity,

ali zato kočnice pokazuju da se radi o cjenovno manje zahtjevnom vozilu. Dok prednja disk kočnica nakon odlučnog stiska čini što se od nje traži, stražnji bubanj radi elastičnosti sajle rijetko može blokirati kotač, što god vi učinili. Ova osobina možda nije poželjna ako ste skloni oštroj vožnji, ali možemo ju shvatiti i kao svojevrsni mehanički ABS prikladan početnicima. Manji od dva Kymca

odlikuje se dobrom upravljivošću, iako kao pravi proizvod ove tvornice ima i osebjuni prednji kraj, koji vozaču pruža manje povratnih informacija, pa kod povećanja tempa treba biti pažljiviji. Pozitivno iznenađenje testa utjelovljuje Kymco People S 250, koji osjećajem u vožnji parira znatno poznatijoj i razvikanijoj konkurenciji. Makar krajnjom brzinom od 125 km/h nije nikoga zadivio, ovaj

### TRŽIŠTE

## Klasa Beverly

● Ova klasa bolje je poznata kao Beverly klasa, kao što je to, primjerice, kod automobila Golf - srednja klasa. Razlog je u neprikosnovenom lideru ove klase, ali i o njenom samom začetniku. Naime, Piaggiov Beverly je prvi skuter ovakve koncepcije visokih kotača, baš kao što je to nekad bila Vespa u klasi skutera. U tabeli nije naznačena Yamaha X-City, koja je došla kao novost tek ove godine.

#### BROJ PRODANIH KOMADA U HRVATSKOJ 2006.

1. Piaggio Beverly 250	537
2. Yamaha X-Max 250	186
3. Aprilia Sportcity 200	144
4. Kymco People 200	23
5. Malaguti Password 250	18
6. Aprilia Scarabeo 250	11
7. Peugeot Geopolis 250	3
8. Kymco People 250	1
9. SYM HD200	0







Našim stalnim test vozačima pridružili smo i neke natjecatelje iz prvenstva Hrvatske. To su redom Viktor Bolšec, naš proslavljeni motocross i enduro as, te Davor Grgan i Tomislav Jug iz brzinaca



AGREGATI PIAGGIO

## Razlika je u natpisu



● Dva puta po tri od testiranih 10 skutera dijele isti agregat, a prvu trojku sačinjavaju Aprilia Scarabeo, Peugeot Geopolis i Piaggio Beverly, svi redom pogonjeni poznatim agregatom Quasar 250, koji smo pohvalili prilikom svakog dosadašnjeg testiranja. Opremljen elektronskim ubrizgavanjem i sa četiri ventila ovaj moderni agregat predstavlja trenutni vrhunac razvoja skuterskog pogona. U kombinaciji sa CVT mjenjačem koji je odlično usklađen sa osobinama agregata i skutera ovaj tekućinom hlađeni jednocilindraš lako pokazuje svoje dobre strane. Dok je teško doći do podataka o eventualnim mehaničkim razlikama među agregatima koji se ugrađuju u tri navedena modela, vizualno su oni identični, sa istim kutijama filtra za zrak, a sa lijeve strane ih razlikuju jedino plastični poklopci koji nose ime pojedinih proizvođača skutera. Sa desne strane razlike su također minimalne, s tim da Beverly i Geopolis imaju isti ispušni sustav, dok se onaj na Scarabeu razlikuje ponajprije po nešto elegantnijem zaštitnom pokrovu. Beverly ima duži prijenos, pa u konačnici dobivamo slabija ubrzanja, ali veću krajnju brzinu. Tako on najslabije ubrzava usprkos najmanjoj težini, ali ima najveću maksimalnu brzinu. Peugeot najbolje ubrzava do 50, ali i do 100 km/h, te ima najbolja međuubrzanja, iako se jedva razlikuje od Beverlya kada je riječ o prednjoj površini. Aprilija se s njima ne može mjeriti prvenstveno radi povećane težine. U svakom slučaju, ovaj trojac pogoni dokazani agregat iskusnih tvoraca i vrhunske reputacije.

kosooki ljepotan odlikuje se odličnim ubrzanjima i još uvjerljivijim kočnicama. Jedini na testu opremljen je integriranim sustavom kočnica te tri diska, a rezultati su iznimno kratki zaustavni put. Dok desna ručica kočnice djeluje samo na prednji disk, lijeva koči jednim prednjim i jednim stražnjim diskom, pa gotovo trenutno ukopava Kymca na mjestu. Onima koji oduvijek voze motocikle biti će malo čudno da je lijeva ručica zapravo primarna, ali kada smo na to pazili, uopće nam nije smetalo raspolagati tako uvjerljivim kočnicama. Zaštita od vjetra i stabilnost na krajnjoj brzini pozitivna su strana ovog skutera, iako će pojedini vozači zasmetati nemirna zračna struja koja se odvaja s vjetrobrana. Možemo ga pohvaliti i zbog minimalnih vibracija, u čemu parira i odličnim Yamahama. Tipično za Kymco, tu je i prednji ovjes koji jednostavno zaboravlja prenijeti informacije o podlozi do vozača, pa na kliskom asfaltu ili makadamu valja biti umjeren prilikom kočenja.

Ako je veći od dva Kymca ugodno iznenadio, Malaguti je u našim očima završio ravnodušno. Koliko god dizajnom zanimljiv, ovaj skuter nas





Dok samo dva od testiranih skutera nemaju baš nikakav vjetrobran, kod nekih je on tek formalnost, a kod drugih stvara nemirnu struju zraka koja udara u kaciju viših vozača



se nije dojmio nečim izvanprosječnim, a čak je i agregat koji se dokazao u Yamahama bio manje upečatljiv. Ipak ruku na srce, ako gledamo strogo krajnje performanse, Malaguti je nabrži od testnih skutera i tu mu ostali moraju skinuti kapu. No u ovoj klasi performanse nisu od presudne važnosti. Ne pretjerano lijepa kontrolna ploča s neobičnim funkcijama te neusklađenim digitalnim i analognim pokazivačem brzine prvo su nas zasmetali, a tu su i vibracije koje mute pogled u retrovizorima pri zaustavljanju. Dobre kočnice jednostavno nas nisu uspjele dovoljno zadiviti da bi nam se u ovom probranom društvu Malaguti više svidio, a slično je i s upravljivošću, koja je odlična, ali pomalo blijedi na većim brzinama radi ne pretjerano krutog okvira. Cijena je to ravne i prostrane podnice, a pogotovo izražena kada se uspoređuje sa nevjerojatno krutim Scarabeom ili Yamahama. Iako dobrih predispozicija i vrlo vozan, Password osim dizajnom ničim ne uspijeva zadiviti nad ostalima, a kao i Peugeot Geopolis, u konkurenciji našeg testa pomalo pati od osrednjosti, iako je skuter sa znakom lava ponešto bolji uradak. Prije svega tu mislimo na moderan dizajn koji sa

sobom nosi i dobar položaj za upravljačem, iako je vozačko sjedalo ipak nesavršeno.

Voznim osobinama Geopolis je uz bok konkurenciji, koju po nekim izmjerenim parametrima nadilazi, a po nekima je lošiji. Peugeot odlikuje dobra upravljivost i praćenje zadane putanje kroz zavoje, dok istovremeno nije kompromitirana



Skutere smo izvagali na posuđenoj vagi, a kako se radi o "kapitalcu", bilo nam je lakše dovesti skutere nego nositi vagu u redakciju

IZMJERENI PODACI	IZMJERENI PODACI							
	Pri 50 pokazuje (km/h)	Pri 100 pokazuje (km/h)	Maks. brzina indicirana / izmjerena (km/h)	0-50 s	50-100 s	0-100 s	Težina (kg)	Potrošnja (l/100km)
Aprilia Sportcity 200	50	100	120/125	4,95	13,44	18,35	157,5	4,56
Aprilia Scarabeo 250 ie	50	100	128/128	5,65	11,55	14,8	182	4,27
Kymco People S 200	56	06	106/100	5,30	24,25	21	132	4,89
Kymco People S 250	56	110	133/125	4,70	9,75	12,1	177	5,16
Malaguti Password 250	50	93	130/137	4,95	11	13,55	178	5,05
Peugeot Geopolis 250	51	102	130/129	4,8	10,5	14,24	176,5	4,58
Piaggio Beverly 250	52	106	138/133	5,8	11,6	14,75	175	4,09
SYM HD 200	55	105	120/119	4,9	15,1	19,25	140	4,41
Yamah XCity 250	50	100	124/124	4,35	10,10	13,05	175,5	4,8
Yamah XMax 250	52	104	141/137	4,20	10,15	13,4	179,5	4,17





## SYM HD 200

● Uz sav trud uložen u ovaj model, a primjetan na dobroj završnoj obradi, Tajvanski proizvođači svojim umjerenim dizajnom još uvijek kaskaju za galopirajućom talijanskom školom dizajna. Zbog malih dimenzija ovaj skuter nudi nešto manje udobnosti i zaštite od vjetra, ali štednja se osjeti tek na siromašnoj instrument ploči te nejakim kočnicama, koje bi trebale biti jače. Tim više što je tekućinom hlađeni agregat živahan, pa su ubrzanja tečna i odlučna.

+	agregat, završna obrada
-	kočnice, zaštita od vjetra



### AGREGATI MINARELLI

## Drugi trojac talijanskog srca

● Ako se neka tvrtka može pohvaliti tradicijom i iskustvom u izradi skuterskih pogonskih sklopova, onda je to pored Piaggia svakako Minarelli, inače u većinskom vlasništvu Yamaha. Kada znamo za te vlasničke tiče, ne čudi što su obje testirane Yamaha pogonjene upravo agregatom iz ove talijanske tvornice, a kako razvoj agregata iziskuje nemala sredstva, u Malagutiju su se odlučili za upotrebu ovog istog sklopa. Vizualno se pogonske grupe na sva tri skutera razlikuju samo u detaljima, pa dvije Yamahae koriste jedan, a Malaguti drugačiji dizajn kutije za filter zraka, a isto je i s ispušnim sustavom. Zanimljivo je da su aluminijska ojačanja s desne strane stražnjeg kotača na Yamahama izvedena znatno ljepše i delikatnije, pa ne kvare vizualni dojam, dok je ono na Malagutiju znatno masivniji komad, pa će ga oni oštra oka prije zamijetiti. Što se mehaničkih razlika tiče, također ih je teško komentirati, ali za razliku od Piaggio agregata za koje je deklarirana ista snaga, Minarelli za tri modela deklarira različitu snagu, a primjetne su i razlike u performansama. Ipak, skuteri s ovim agregatom su najbrži na testu što se tiče maksimalne brzine, a prema ubrzanjima je od ovog agregata brži jedino Kymco. Iako na papiru najjača od ovog trojca, Yamaha X-City po ubrzanjima gotovo u stopu prati X-Max, dok u krajnjoj brzini zaostaje za njim i Malagutijem. Uzrok tome možemo naći u najvećem vjetrobranu u klasi, koji pruža najveći otpor zraku. Zanimljivo je da se X-Max, iako najteži, pokazao dominantnim kada je riječ o ubrzanjima. Najveća razlika primjetna u vožnji, odnosno prilikom zaustavljanja su vibracije koje su na Yamahama zanemarive, a na Malagutiju izražene.



stabilnost pri krajnjoj brzini. Teško ijednom skuteru uspijeva biti bolji od drugih po svim parametrima. Zahvaljujući uravnoteženom ovjesu i dobrim kočnicama Geopolis se u većini situacija ponaša krajnje neutralno, što je idealna osobina za ovakav skuter, koji će po svojoj prilici voziti ljudi bez motociklističkog iskustva ili ambicija. Zamjerka tako često povezana s okomitim vjetrobranom je struja zraka koja se s njega odvaja i kod vozača srednje građe uzrokuje šumove i vibracije kacije.

Vizualno i tehnički vrlo sličan Geopolisu je Piaggio Beverly, koji je još za života postao svojevrсна ikona modernih skutera. Najprodavaniji, svakako nije i uvjerljivo najbolji, ali je više nego dobar za prosječnog vozača koji mu je sklon. Kočnice se mogu lako dozirati, ali nisu pretjerano jake, no kome treba kočenje pred zavojem sa skuterom koji ovako dobro "leži"? Brzi ili spori zavoji, za Beverly je svejedno, jer je pri krajnjoj brzini jednako stabilan kao i na ravnim dijelovima. Osim odlične zaštite od vjetra tu je i kvalitetni pogonski sklop identičan onome na Scarabeu i Geopolisu, a zanimljivo je da je od testiranih skutera Beverly najmanje trošio.

SYM HD 200 je za malu nijansu ispod ostalih skutera na testu, a osim nedostatka zaštite od vjetra prilikom vožnje su nas pomalo smetale i vibracije. Agregat mu je dobro usklađen s prijenosom, pa su ubrzanja dobra, a niti krajnja brzina od 119 km/h nije loša kada znamo da mu agregat raspoloža sa svega 171,2 ccm. Upravljaljivost je u skladu s ostalim elementima skutera, pa nam se nije dešavalo





## Yamaha X-City 250

● Novija od dvije testirane Yamahe to pokazuje i svojim dizajnom te završnom obradom, odnosno odabranim materijalima. Na papiru nešto jače kočnice od starijeg modela koče jednako dobro, a pored nešto manjeg prostora pod sjedalom primijetili smo i to da X-City lako zastruže centralnim osloncem prilikom nagiba. Vrhunska udobnost i zaštita od vjetra čine ovaj skuter idealnim za izlete i kraća putovanja. Na njoj se čovjek jednostavno dobro osjeća.

+	zaštita od vjetra, stabilnost, prijenos, kočnice, završna obrada
-	zaštita nogu od vjetra, centralni oslonac struže



da SYM ne ode u smjeru u kojem mi to želimo. Neveliki prednji disk i nejakna stražnja bubanj kočnica s mukom usporavaju ovaj skuter kada ga jednom živahni agregat ubrza. Na usporednom testu koji okuplja manje prestižne modele SYM bi zacijelo prošao znatno bolje, ali među ovom elitom srednje klase morali smo mu oduzimati bodove i za sitnice po put oskudne kontrolne ploče, a zapravo se radi o sasvim dobrom skuteru.

Ostaju nam još dvije Yamahe, a prva od njih nas se ujedno i najviše dojmila, pa možemo reći da je po voznim osobinama i zaštiti od vjetra X-City najbolji skuter među testiranimima. Odlikuje se nešto boljom udobnošću od starije sestre, a vozač se za njenim upravljačem jednostavno osjeća kao kod kuće. Pregledni instrumenti pružaju potrebne informacije, a dobro izbalansirani ovjes lako guta sve osim najvećih neravnina. Kruti okvir pruža

noge. Iako po krajnjoj brzini i ubrzanju malo zaostaje za X-Maxom, X-City smo doživjeli kao najcjelovitiji skuter. Kad smo ga već spomenuli, X-Max samo u nijansama zaostaje za mlađom sestrom, dok ju po voznim osobinama ponekad i nadilazi. Osim vizualnih elemenata koji nisu na dovoljno visokoj razini tu je i nešto slabija zaštita od vjetra, odnosno opet ta nesretna turbulentna struja zraka, koja s vrha vjetrobrana udara u kacigu vozača. Kočnice

**SYM ima također živahno podešen prijenos, što znači da ima odličan start s mjesta, a tek kasnije posustaje pred naletom jače konkurencije**

osjećaj sigurnosti, dok odlične kočnice tu sigurnost i omogućavaju. Dok god nagib ne postane pretjeran, X-City će pratiti zadane putanje, a na pretjerivanju će upozoriti struganjem po podlozi s centralnim osloncem. Ovo nas je zapravo i začudilo, s obzirom na to da starija sestra, X-Max, nije sklona struganju po podlozi, iako počiva na manjim kotačima. Dok je zaštita koju pruža visoki i dobro oblikovani vjetrobran dobra, zaštita koljena malo je podbacila, pa ako vam je hladno, valja skupiti





Makar se na bojama koje su prevladavale među testnim modelima ne primjećuje prljavština i pranje nam nije trebalo, nebo je odlučilo da zaslužujemo tuširanje, ali sunce je ubrzo priskočilo u pomoć



su na papiru nešto slabije nego kod modela X-City, ali u primjeni se ne osjeća razlika, nego uvjerenje da ćete u svakoj situaciji moći sigurno zaustaviti skuter, iako se težinom primakao vrijednosti od 180 kg.

### **POLOŽAJ ZA UPRAVLJAČEM** **Vrhunski smještaj srednje klase**

Osim što su voznim svojstvima osjetno ispred skutera manjih zapremina, modeli koje smo ovom prilikom testirali prednjače i udobnošću. Primijetili smo da su se podijelili na dva tabora kada je riječ o položaju vozača, a to je izravno povezano s oblikom podnice. Tako kompaktniji od testiranih, a to su SYM, Aprilija Sportcity i Kymco 200 pružaju prilično uspravan položaj za upravljačem, s nogama smještenim na ravnoj jednodjelnoj podnici. Osim nešto lakšeg smještanja na skuter, jer ne treba pre-

bacivati nogu preko centralnog grebena, upravljač je kod njih nešto niže postavljen i time određuje pomalo kompaktniji položaj sjedenja. Drugu stranu medalje predstavljaju Scarabeo, Geopolis, Beverly i dvije Yamaha, kod kojih je centralni greben jako naglašen, a dvije razmjerno uske podnice omogućuju pomicanje nogu naprijed-nazad, ali ne i bočne pomake. Nešto viši upravljač i ispruženije noge diktiraju opušteniji položaj za upravljačem, ali tako je nešto više opterećen donji dio leđa, što dovodi do bržeg zamora vozača. Kompromis između ova dva položaja predstavljaju Kymco 250 i Malaguti, koji vozača "oblikuju" u položaj koji predstavlja zlatnu sredinu. Sljedeće što nas je zanimalo jest oblik sjedala, koje bi trebalo pružiti dobru potporu vozaču, a istovremeno olakšati doseganje podloge vozačima nižeg rasta. Ovdje su se najbolje pokazale dvije Yamaha, iako je X-City za nijansu

bolja, ponajviše zbog novijeg profila sjedala koje pruža dodatnu potporu leđima vozača. Dobrim oblikom sjedala odlikuje se i Malaguti, dok "mališani", odnosno Kymco 200, SYM i Sportcity, ne nude jednaku udobnost zbog manje širine sjedala. U slučaju Peugeotta sjedalo na prvi pogled djeluje dobro, ali u njemu nismo uspjeli naći udoban položaj, dok sjedalo kod Scarabea nudi početnu udobnost koja nestaje nakon nekog vremena zbog vrlo mekanog punjenja. Slična boljka muči i SYM, oba Kymca kao i već spomenuti Peugeot, a rezultat je da nakon nešto dulje vožnje dolazi do "zamora materijala" kod vozača, a time i izvjesne neudobnosti. Svim testiranim modelima možemo zamjeriti prilično mali hod stražnjeg ovjesa, što znači da na jako izraženim neravninama udobnost pati. Ipak su ova vozila rađena za prometnice s malo manje zakrpa i s pažljivije ugrađenim poklopcima kanalizacije.

### **ISPLATIVOST** **Financijske dileme**

Danas je sve modernije govoriti o "financiranju projekata", bilo da je riječ o potrepštinama za plazu, koje su neizostavne kada vodite obitelj na more, ili se radi o većem iznosu, kao što je to slučaj sa skuterima na našem testu. Dok ćete od "luftmadraca" i peraja uglavnom izvući samo zabavu, zadovoljstvo, ali i frustracije prilikom pakiranja u obiteljski automobil, za sve testirane skutere možemo jamčiti da će vam svojom praktičnošću lako opravdati trošak. Dok će najpristupačniji SYM po cijeni od 20.500 kn i manji od dva Kymca za koga valja izdvojiti 20.995 kn trošak opravdati brzo, oni kojima je marka važna morat će posegnuti dublje u džep. Prva iduća na skali cijena nalazi se Aprilija Sportcity 200, na čijoj etiketi stoji iznos od 25.362 kn, koji je posve logičan kada gledamo uloženo i dobiveno. Dok prva dva skutera dimenzijama odgovaraju Sportcityju, bolje performanse i kočnice bez dvojbi objašnjavaju razliku u cijeni. Pet kuna manje od 32.000 košta Kymco People S 250, pa iako malo







## Yamaha XMax 250

● Tak na usporednom testu sa mladom sestrom ova Yamaha pokazuje da ne predstavlja posljednju riječ dizajna, a neki materijali i spojevi oplata govore da je završna obrada mogla biti i bolja. Kruti okvir i vrhunski osjećaj u vožnji to nadoknađuju, a agregat poput onog u Malagutiju i drugoj Yamahi u X-Max-u rado pokazuje zube. Iako dobra, zaštita od vjetra donekle je oslabljena strujom zraka koja udara u kacigu. Ovo je naprodavaniji Yamahin skuter veće zapremine - s razlogom.

- + agregat, kočnice, udobnost
- jeftina plastika, zaštita od vjetra



skuplji nego bismo očekivali, ponudeni osobinama bez truda opravdava svaku uloženu lipu. S obzirom na reputaciju koju nosi i izgled koji ju krasi, Aprilija Scarabeo čini nam se povoljnom kupnjom ako znamo da joj je cijena do registracije 32.212 kn, a dodatni poticaj za kupnju je doba reputacija kod kupaca, što znači da ćete bolje proći ako se odlučite

na prodaju polovnog. Slična situacija je i s Piaggio Beverly 250, koji predstavlja referentnu vrijednost u ovoj klasi, a opetovano dokazivanje u upotrebi čini cijenu od 32.982 kn razumnom. Dok dijeli većinu mehanike sa Piaggom i Aprilijom, Peugeot Geopolis ipak predstavlja rjeđu pojavu na našim prometnicama, te time pruža i dozu ekskluzivnosti,

a možda je upravo to potaknulo formiranje cijene od 33.580 kn. Za nijansu skuplji i po nama precijenjen Malaguti Password 250 u našim očima nije opravdao cijenu od 33.700 kn, koliko god bio rijetka pojava jer vibracije koje ga prožimaju zajedno sa završnom obradom zaslužuju izvjesni popust. Kad bi koštao 10% manje, bio bi pun pogodak. Daleko

Iako im je prirodno stanište zagađenim zrakom nagrizeni asfalt u gradskim središtima, ovi skuteri će se dobro snći na kraćim putovanjima ili izletima, gdje zrak postaje svjež, a boje se mijenjaju iz sivih u zelene





PROSTOR I PRAKTICNOST

# Puno priče, malo mjesta



APRILIA SPORTCITY 200



APRILIA SCARABEO 250 IE



KYMCO PEOPLE S 200



KYMCO PEOPLE S 250



MALAGUTI PASSWORD 250

**S**kuteri su vozila kojima ljudi prvenstveno pribjegavaju zbog praktičnosti, a praktičnost se može gledati i kroz prizmu raspoloživog prtljažnog prostora. Nažalost, u klasi skutera s velikim kotačima prostor pod sjedalom nerijetko je oskudan. Iako se na svim testiranim skuterima diže cijelo sjedalo, što nagovještava izniman kapacitet prtljažnog prostora, u većini slučajeva je radi smještaja agregata i drugih elemenata taj prostor (blago rečeno) umjereno izdašan. Prvo smo zavirili pod sjeda-

lo Aprilije Scarabeo i imali smo što vidjeti. Prostor koji smo vidjeli iznimno je pravilnog oblika te je tapetiran kako se vaši vrijedni predmeti ne bi oštetili, ali zamjerka mu je mala dubina, što znači da će u njega lako stati torba sa spisima ili prijenosnim računalom, ali ne i iole veća kaciga. Scarabeo nudi i prostor ispod upravljača, koji može poslužiti za odlaganje mobilnog telefona i dokumenata, no ne za puno više, dok je tu i praktična sklopiva vješalica za vrećice. Aprilia Sportcity pod sjedalom će moći udomiti otvorenu kacigu, čak i nešto veće modele, ali po mogućnosti bez vizira. Poput Scarabea, Sportcity ispod upravljača ima sklopivu vješalicu za vrećice te plitki pretinac za dokumente i sitnice.

Kymco People S 200 pod sjedalom nudi prostor za jednu "jet" kacigu koja ne smije biti većih dimenzija, a smještaj vizira također nije predviđen. Ispod upravljača manji Kymco ima jednostavnu vješalicu i nešto veći prostor od prethodna dva skutera, ali zbog nedostatka pregrada u njega treba pažljivo stavljati predmete, kako ne bi ispali. Veći Kymco, model People S 250 pod sjedalom nudi veću zapreminu, što je i logično, mada se prostor snižava prema naprijed, pa tu također teško stane predmet veći od plitke jet kacige bez vizira. Sitnica stane poprilično zbog već spomenutog većeg obujma. S druge strane, ispod upravljača ovaj skuter nema više ili manje praktične pretince, već se tu nalazi samo vješalica za vrećice. Kada je riječ o prostoru pod sjedalom najveće razočaranje predstavlja Malaguti Password, ispod čijeg velikog sjedala se nalazi maleni prostor oblikovan da bi primio jet kacigu, ali prikladan za prijevoz jedne do dvije kifle. Razlog tome je smještaj spremnika goriva ispod sjedala, a ne u tunel na podnici, pa time Malaguti dobiva koristan prostor među nogama vozača za povremeni prijevoz prtljage ili kućnih ljubimaca. Dok na oplata ispod upravljača nema praktičnu vješalicu, Password je opremljen velikim poklopcem u koji opet stanu samo sitnice poput dokumenata i mobitela, odnosno društveno sve

manje prihvatljivih cigareta. Sušta suprotnost Malagutiju je Peugeot Geopolis, čiji prostor pod sjedalom je dugačak i može primiti čak dvije jet kacige umjerene veličine, a među njih još stane i kišno odijelo ili sličan mekani predmet. Iza velikog poklopca ispod upravljača nalazi se plitki prostor s praktičnim kopčicama u koje možete odložiti važne papire, a s lijeve strane je tu i prostor za mobitel, gdje ga ujedno možete i puniti. Nikako ne smijemo zaboraviti sklopivu vješalicu neposredno iznad spomenutog poklopca. Pod svojim sjedalom Piaggio Beverly nudi jedan srednje veliki prostor razmjerno pravilnog oblika, u koji će stati nemala količina stvari, ali opet zbog male dubine kaciga koja će unutra stati ne može biti pretjerano velika. Prostor pod upravljačem na Beverlyju je možda i najvoluminozniji, ali opet se postavlja pitanje praktičnosti, jer ne postoje pregrade koje bi spriječile ispadanje sitnica prilikom otvaranja. I ovaj skuter se može pohvaliti sklopivom vješalicom za vrećice. Iako manjih dimenzija od drugih skutera, SYM HD 200 pod sjedalom nudi pravilno oblikovan prostor u koji je moguće spremirati i veće jet kacige s viziorom, pa je šteta što izbočina u sredini priječi smještanje i većih kaciga. Poput većeg od testiranih Kymco modela, SYM ispod upravljača nudi vješalicu za vrećice, dok nema niti naznake pretinca za sitnice. Od dvije Yamahe koje još nismo spomenuli, ona novija, X-City, pod sjedalom skriva široki prostor umjerene dubine u koji je moguće smjestiti jet kacigu s viziorom te još podosta drugih stvari poput kišnog odijela. Ispod svog upravljača X-City ima veliki prostor za odlaganje sitnica te sveprisutnu vješalicu za vrećice. X-Max je u pogledu prostora pod sjedalom dominantan na ovom testu, prije svega zbog manjih kotača koji mijenjaju konstrukciju skutera. Ispod njegovog dugačkog sjedala nalazi se ogromni prostor u koji se bez bojazni mogu pospremiti dvije integralne kacige, a između njih stanu i dodatni predmeti. Zato je cijena praktičnosti plaćena ispod upravljača, a gdje se ne nalazi vješalica, a i prostor za sitnice

je toliko malen da je u njega problem ugurati novčanik prosječne dame sklone skupljanju kupona. Kao sredstvo za unapređenje praktičnosti kod skutera se često koristi dodatni kofer, a možemo primijetiti da svi testirani skuteri osim dvije Yamahe imaju stražnji nosač prikladan za laku ugradnju kofera, a ne sumnjamo da je ugradnja moguća i na Yamahama, ali uz upotrebu odgovarajućih nosača. ■



PEUGEOT GEOPOLIS 250



PIAGGIO BEVERLY 250



SYM HD 200



YAMAHA XCITY 250



YAMAHA XMAX 250

ispred konkurencije kada je riječ o cijeni nalaze se dvije Yamahe, a kako je pobjednica na testu, X-City 250 svoju cijenu još i objašnjava, dok nam se čini da bi stariji model X-Max 250 trebao biti koji postotni bod pristupačniji. Posljednih godina svjedoci smo kako su sve Yamahe poskupile i spadaju među najskuplje u svojim klasama. Tako je sa sportskima R6 i R1, četverociklom Grizzlyjem 700, terencem WR 450 itd.

Možda nam neki zamjere ovo komentiranje cijena, jer je puno dati preko 30.000 kn za "obični skuter", dok se istovremeno za to može kupiti

Mercedes koji je prešao "samo" milijun i pol kilometara i to s rezervnim motorom, ali naše sklonosti ipak gravitiraju ka praktičnim skuterima.

Ukoliko se odlučite za kupnju, razmjerno dobro sredstvo usporedbe može biti i rata kredita, koja se na najdulji mogući rok od sedam godina kreće od približno 250 kn za najpovoljnije do 440 kn mjesečno za najskuplje od testiranih skutera. Svi testirani skuteri vrlo su umjereni kada je riječ o žedi za sve skupljim gorivom, a niti troškovi održavanja nisu veliki, pa nije teško izračunati možete li si priuštiti ovakvo vozilo ili ne. Jasno da u ovo nije

uračunat element vremena koje vam ovakvo prijevozno sredstvo može uštedjeti izbjegavanjem gužve i pojednostavljenjem parkiranja, pa ako znamo da je vrijeme novac, lako je zaključiti da je kupnja opravdana.

## POBJEDNICI Jednakiji među jednakima

Svih deset skutera, koliko smo ih okupili na ovom testu, pokazali su se kao kvalitetni i pažnje vrijedni proizvodi, ali koliko god bili slični po većini osobina, mi smo morali prepoznati one koji se nećim



Ova klasa skutera stalno vozi u začaranom krugu. Pobjednik se mjenja zavisno od karakteristike koju zahtjevamo od skutera: dizajn, udobnost, brzinu, okretnost, ekonomičnost ili završnu obradu







ističu, bilo po dobrom ili po lošem. Razvrstali smo ih u 4 klase. Četvrta, odnosno ekonomska kategorija: Iz svega viđenog, odnosno doživljenog kroz nekoliko dana testiranja uspjeli smo se odlučiti za ocjene, a kada smo ih zbrojili, došli smo i do poretka na čijem začelju se ponajprije zbog nešto slabijih kočnica, ali i sveukupnog dojma smjestio SYM HD 200. Bitno je razumjeti da su podijeljene ocjene odvagane u odnosu na ostale testirane modele, a u ovoj jakoj konkurenciji SYM je dao sve od sebe te mu uvijek ostaje adut povoljne cijene. Bod više i titulu "Best buy" dobio je Kymco People S 200, u osnovi podjednake osobine kao i SYM, samo s nijansu boljom završnom obradom. Kategorija 3: Pomalo osrednji u svakom pogledu Malaguti Password 250 zauzeo je sedmo mjesto na ovom testu, a osim vibracija neugodno nas je iznenadila i pomalo nemarna završna obrada, odnosno izbor materijala. Prema bodovima, a i prema našem dojmu, u istoj trećoj kategoriji šesto mjesto dijele Aprilia Sportcity 200 i Peugeot Geopolis 250, pa dok laganu prednost u izgledu i udobnosti

ima Peugeot, Aprilia dolazi na svoje kada je u pitanju okretnost u vožnji. Kategorija 2: Ovdje imamo četiri potpuno poravnata skutera a dijele ih nijanse. Svaki od njih odskače u nečemu. To su redom najprodavaniji model u klasi prošle godine Piaggio Beverly 250, Yamaha X-Max, te Kymco People S 250 i Aprilije Scarabeo 250. Možda bismo izdvojili iz njih Apriliju Scarabeo ponajprije zbog subjektivnog dojma test vozača i dizajna koji odskače od ostalih. Kako smo do sada nabrojali 9 skutera i podijelili im pripadajuće pehare za mjesta od drugog do desetog, pažljivi među vama mogli su primijetiti da nam je za prvo mjesto ostala Yamaha X-City 250. Gledano prema ocjenama, ova "odlikašica" zaslužuje biti na vrhu pobjedničkog postolja, a možda još bit-






nije, nakon što smo imali priliku voziti i doživjeti svih deset skutera, subjektivni dojam se podudara s onim objektivnim. Dakle, iako nije najbrža, ne troši najmanje, nije najlakša, niti najokretnija među ovom podjednakom skupinom, koju u većini slučajeva razlikuju detalji, Yamaha X-City se pokazala najsvestranijom, najudobnijom i općenito naj, iako svi ostali sudionici testa zaslužuju medalje za borbu do posljednjeg boda. Mi smo svoj dio posla odradili i za vas testirali deset skutera srednje klase, a na vama je da prepoznate njihovu praktičnost, pa ako financije dozvoljavaju odaberete jedan od njih, kako biste si olakšali svakodnevna putovanja sa i na posao, te si u dobroj mjeri začinili život. ■


1. **Yamaha XCity 250**
2. **Aprilia Scarabeo 250 ie**  
**Kymco People S 250**  
**Yamaha XMax 250**  
**Piaggio Beverly 250**
3. **Aprilia Sportcity 200**  
**Peugeot Geopolis 250**  
**Malaguti Password 250**
4. **Kymco People S 200**  
**SYM HD 200**

	Izgled	Završna obrada	Tehnika	Kočnice	Vožnja	Udobnost	Ukupno
Yamaha XCity 250	5	5	5	5	5	5	30
Aprilia Scarabeo 250 ie	5	5	5	5	5	5	30
Kymco People S 250	5	5	5	5	5	4	29
Yamaha XMax 250	4	4	5	5	5	5	28
Aprilia Sportcity 200	5	5	4	5	5	4	28
Peugeot Geopolis 250	5	5	5	4	4	4	27
Piaggio Beverly 250	4	5	5	4	5	4	27
Malaguti Password 250	4	3	5	5	4	5	26
Kymco People S 200	4	5	4	3	5	4	25
SYM HD 200	4	5	4	3	4	4	24





					
DEKLARIRANI TVORNIČKI PODACI	<b>Aprilia Scarabeo 250 ie</b>	<b>Aprilia Sportcity 200</b>	<b>Kymco People S 200</b>	<b>Kymco People S 250</b>	<b>Malaguti Password 250</b>
<b>MOTOR</b>					
Tip agregata	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t
Promjer x hod (mm)	72x60	72x48,6	-	-	69x66,8
Zapremina (ccm)	244	196	163	249,1	249,78
Kompresija	11,5:1	11,5:1			10:1
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	zračno	tekućinom	tekućinom
Napajanje	El.ubrizgavanje	Rasplinjač	El.ubrizgavanje	El.ubrizgavanje	El.ubrizgavanje
Max. snaga <small>KS(kW)-o./min.</small>	21,2 (15,6) - 8.500	21 (3,6) - 9.000	11 (8,1) - 7.500	21,7 (16) - 6.500	20,8 (15,8) - 7.500
Max. okr. mom. <small>kgm-o./min.</small>	1,9 - 6.500	1,6 - 7.000	1,12 - 6.500	2,1 - 6.500	2,1 - 6.500
Spojka	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna
Mjenjač	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT
<b>CIKLISTIKA</b>					
Okvir	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti
Prednji ovjes	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica
Stražnji ovjes	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera
Prednji kočioni sustav	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk	dva diska	disk promjera 270 mm
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 240 mm	disk promjera 220 mm	bubanj	disk	disk promjera 240 mm
Guma prednja	110/70-16	120/70 - 15	100/80-16	100/70-16	110/70-16
Guma stražnja	140/70-14	130/80 -15	120/80-16	120/70-16	140/70-16
<b>DIMENZIJE</b>					
Međuosovinski razmak (mm)	1.535	1.365	-	-	1.484
Duljina (mm)	2.263	1.970	2.010	1.830	2.170
Širina (mm)	790	660	720	690	760
Visina (mm)		1.170	1.300	1.070	1.310
Visina sjedala (mm)	790	-	-	-	778
Spremnik goriva (l)	11	9	-	-	10
Težina (suha) (kg)	169	92	116	158	156
<b>CIJENA</b>	<b>32.212 kn</b>	<b>25.362 kn</b>	<b>20.995 kn</b>	<b>31.995 kn</b>	<b>33.700 kn</b>

					
DEKLARIRANI TVORNIČKI PODACI	<b>Peugeot Geopolis 250</b>	<b>Piaggio Beverly 250</b>	<b>SYM HD 200</b>	<b>Yamaha XCity 250</b>	<b>Yamaha XMax 250</b>
<b>MOTOR</b>					
Tip agregata	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t	4 - t
Promjer x hod (mm)	72x60	72x60		69x66,8	69x66,8
Zapremina (ccm)	244	244	171,2	249,78	249,78
Kompresija	11:1	11:1			
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	El.ubrizgavanje	El.ubrizgavanje	Rasplinjač	El.ubrizgavanje	El.ubrizgavanje
Max. snaga <small>KS(kW)-o./min.</small>	-	22 (16,1) - 8.250	16 (11,8)	21,2 (15,6) - 7.250	20,4 (15) - 7.250
Max. okr. mom. <small>kgm-o./min.</small>	-	2 - 6.500	-	2,15 - 5.800	2 - 6.500
Spojka	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna	centrifugalna
Mjenjač	CVT	CVT	CVT	CVT	CVT
<b>CIKLISTIKA</b>					
Okvir	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti	čelični cijevasti
Prednji ovjes	teleskopska vilica promjera	teleskopska vilica promjera 35 mm		teleskopska vilica	teleskopska vilica
Stražnji ovjes	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera	ovješeni agregat sa dva amortizera
Prednji kočioni sustav	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 270 mm	disk promjera 267 mm
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 240 mm	disk promjera 260 mm	bubanj	disk promjera 240 mm	disk promjera 240 mm
Guma prednja	110/70-16	110/70-16	100/80-16	120/70-16	120/70-15
Guma stražnja	140/70-16	140/70-16	120/80-16	140/70-16	140/70-14
<b>DIMENZIJE</b>					
Međuosovinski razmak (mm)	1.490	1.470	1.385	1.470	1.545
Duljina (mm)	2.178	2.110	2.064	2.175	2.210
Širina (mm)	765	780	706	785	790
Visina (mm)	1.457	790	1.165	1.460	1.380
Visina sjedala (mm)	805	720	-	790	785
Spremnik goriva (l)	13	10	8	10,5	12,5
Težina (suha) (kg)	160	159	135	165	165
<b>CIJENA</b>	<b>33.580 kn</b>	<b>32.982 kn</b>	<b>20.500 kn</b>	<b>36.500 kn</b>	<b>36.500 kn</b>