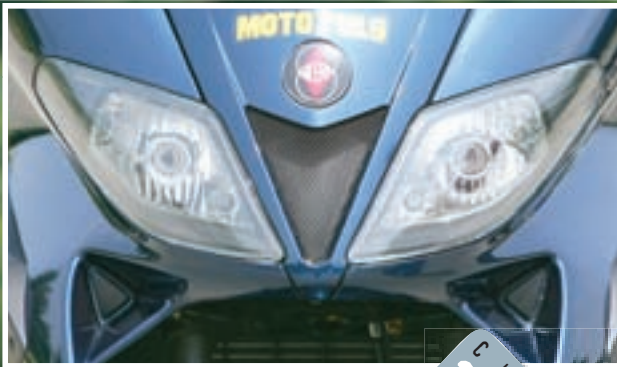


## Gilera Nexus 125



Kako bi osigurali bolji zahvat svježeg zraka, centralni usisnik i usisni kanali s prednjeg vjetrobrana su većih dimenzija i drugačije profilirani

C I J E N A  
29.900 KN

Vrhunski komfor u kombinaciji s atraktivnim dizajnom i stabilnom ciklistikom čine ovaj "mali" GT vrlo praktičnim i učinkovitim vozilom za svakodnevnu primjenu. U vožnji je izrazito stabilan i siguran, no, zbog velikih dimenzija motor gubi na učinkovitosti, a vožnja na agilnosti i upravljivosti

# Sportsko lice "male" krstarice

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**N**akon gotovo tri godine staža i izvrsnih prodajnih rezultata s preko 6000 prodanih primjeraka Gilera Nexus podliježe značajnijim promjenama, a njena se obitelj širi na još dva nova člana manje zapremine. Kao što je poznato, kamen temeljac ovog uspješnog modela je Nexus zapremine 500 ccm, koji je u svom novom izdanju pretrpio manje dizajnerske izmjene, dok su veće promjene učinjene na ciklistici, kako bi se povećala udobnost i osigurao veći užitak u vožnji. Usporedo sa pomlađivanjem postojećeg modela svoju promociju su doživjeli i model zapremine 250 ccm te najmanji model od

125 ccm, kojim ćemo se i mi u ovom testu pozabaviti, kako bi se već provjerene dinamičke kvalitete u kombinaciji s visokim stupnjem udobnosti ponudile i u ostalim segmentima koje pokriva tržište maks skutera.

### Sportska elegancija

Na prvi pogled Nexus 125 gotovo u potpunosti preuzima dizajnerske smjernice svog velikog i slavnog brata. Izgled im je vrlo sličan, linije su agresivne i oštre, a dizajnerska poboljšanja na manjem modelu su uglavnom usmjerena na dodatno naglašavanje sportskog duha i na povećanje funkcionalnosti pri svakodnevnom korištenju skutera.

Tako je usisnik zraka s prednjeg vjetrobrana, smješten centralno

između dva svjetla, većih dimenzija i drugačije profiliran, kako bi osigurao bolji zahvat svježeg zraka. Sportsku notu skutera dodatno naglašavaju i novodizajnirani prednji usisni kanali postavljeni ispod rasvjetnih tijela, koja su većeg promjera, dok je prednji blatobran modernije izvedbe. Retrovizori su sada manjih dimenzija i premješteni su s prednjeg oklopa na upravljač, a na njihovo nekadašnje mjesto su postavljeni usmjerivača zraka koji zračna strujanja skreću mimo vozača. Ne smijemo zaboraviti niti prednje pokazivače smjera, koji se više ne nalaze u ogledalima, nego su integrirani u bočne oplate.

Da "mali" Nexus ne pristaje na kompromise pokazuju i instrumenti, koji su u potpunosti preuzeti s većeg

brata. Ipak, upravljačka ploča manjeg modela na prvi pogled djeluje nekako doradenije, a odlikuje se i crvenim pozadinskim svjetlom koje osigurava lakše i preglednije očitavanje podataka po noći. Instrumenti se sastoje od pokazivača brzine smještenog na lijevoj strani, velikog pokazivača broja okretaja motora u sredini i LCD displeja na desnoj strani. Na LCD-u se mogu očitati podaci o razini goriva u spremniku, temperaturi rashladne tekućine, prosječnoj i trenutačnoj potrošnji, parcijalnoj i ukupnoj kilometraži te prosječnoj i maksimalnoj brzini.

S lijeve i desne strane instrument ploče Nexus 125 ima i integrirane pretince za odlaganje manjih predmeta poput mobitela, ključeva, nov-

Nexus 125 gotovo u potpunosti preuzima dizajnerske smjernice svog velikog i slavnog brata zapremine 500 ccm



◀ Prednosti ovog udobnog i funkcionalnog skutera atraktivnog dizajna najviše će cijeniti dinamični poslovni ljudi

▼ Prednji disk promjera 260 mm na koji djeluju kočiona ključa s dva klipića



U vožnji skuter doslovno oduševljava stabilnošću i visokim stupnjem sigurnosti koju prenosi na vozača

čanika ili kartica za plaćanje cestarine. Ova spremišta su vrlo praktična i uvijek dobrodošla da po džepovima ne "vučemo" previše suvišnih stvari, no, ipak moramo napomenuti da oni

nisu za ostavljanje nekih većih dragocjenosti jer se ne mogu zaključati.

Spustimo li pogled niže, ugledat ćemo unutrašnju oplatu prednjeg dijela skutera dosta složenog oblika,

izradenu od kvalitetne plastike. Tu je i visoki tunel koji podnicu dijeli na dva manja dijela, što je danak koji se plaća zbog centralnog smještaja spremnika goriva, koji u ovoj izvedbi ima zapreminu od 15 l. Na centralnom grebenu nalazi se i sustav za upuhivanje toplog zraka s dva otvora, koji svojom izvedbom asocira na popularni model Runner i kojim su opremljeni gotovo svi Gilerini proizvodi slične koncepcije.

Daljnji spoj dinamičnosti i komfora najbolje pokazuje veliko i prostrano sjedalo, koje je u odnosu na najjači model postavljeno 25 mm više, na 810 mm, i bolje je ergonomski oblikovano. Ovo ukratko znači da uz istu udobnost sada imamo puno agresivniji položaj koji doprinosi

još sportskijem ugodaju u vožnji. Zahvaljujući opširnijem redizajnu koji je zahvatio ovaj model povećana je i zapremina prostora ispod sjedala, u koji sada mogu stati dvije jet ili jedna integralna kaciga.

Stražnji kraj se ističe stop svjetlom velikih dimenzija, koje je smješteno ispod prozirnih plastika, a tu su i pokazivači smjera s bijelim lećama.

U skladu s obiteljskom tradicijom Nexus 125 se oslanja na isti okvir kao i Nexus 250/500, što znači da je okvir izveden kao dvostruka otvorena rešetkasta košara zahvaljujući kojoj je skuter izrazito čvrst i kompaktan u vožnji. Ovjes ne predstavlja nikakav novitet kada je u pitanju koncepcija, ali prednja vilica klasičnog tipa, promjera 35 mm i hoda 94 mm te

Velika i pregledna instrument ploča u potpunosti je preuzeta sa kapacitetnijeg modela



Visokoj razini udobnosti doprinosi dobro profilirano sjedalo smješteno na visinu od 810 mm



Iako prostran i udoban, Nexus 125 je dovoljno kompaktan za gradske gužve

ovješeni agregat s dva hidraulična amortizera s prednabojem opruge, hoda 76 mm, rade vrlo kvalitetno i sinkronizirano te čine cjelinu kakvu možemo samo poželjeti.

Za sigurno i pouzdano kočenje zadužen je jedan prednji disk promjera 260 mm, na koji djeluju kočiona kliješta sa dva klipića, te stražnji disk promjera 240 mm. Skuter stoji na atraktivnim aluminijskim kotačima s pet krakova, na koje se ugrađuju gume dimenzija 120/70-14 sprijeda i 140/60-14 straga.

Obzirom da je Gilera već neko vrijeme članica Piaggio grupe, logično je da Nexus 125 pokreće Piaggiov jednocilindrični, četverotaktni pogonski agregat ili jednostavnije rečeno, LEADER motor zapremine 124 ccm sa provrtom i hodom 57 x 46 mm. U skladu s modernom izvedbom hlađenje je riješeno tekućinom, a razvod je s jednom bregastom osovinom koja djeluje na dva usisna i dva ispušna ventila u glavi cilindra. Motor razvija maksimalnu snagu od 14,5 KS pri 9.750 okr/min uz okretni moment od 1,2 kgm pri 8.000 okr/min i u potpunosti zadovoljava Euro3 norme.

#### Dinamičan i udoban

U skladu sa usmjerenjem obitelji kojoj pripada, Nexus 125 karakteriziraju dosta veliki gabariti, što ujedno znači da se odlikuje zavidnom prostranošću. Čak i pri vožnji u dvoje pruža visoku razinu komfora, tako da ni savladavanje dužih relacija u ovoj kombinaciji nikada ne predstavlja neku poteškoću.

Ono što odmah moramo raščistiti je činjenica da Nexus 125 neosporno pripada grupi udobnih i korisnih, a ne sportskih skutera, iako se vizualno odlikuje dosta agresivnim dizajnom. To prvenstveno znači da je na ovom skuteru sve podređeno maksimalnoj udobnosti i funkcionalnosti. Sukladno tome, sjedalo je prostrano i udobno za sve tipove građe i sve uzraste, a vozaču je na raspolaganju i stražnji oslonac za donji dio leđa. Uska podnica omogućava brzo i lagano oslanjanje stopala na podlogu, što olakšava stalne stani-kreni radnje, dok veliki vjetrobran i bočni usmjernivači zraka stvaraju odličnu zaštitu od zračnih strujanja, što će najviše cijiniti svi oni koji skuter upotrebljavaju tijekom cijele godine. Jedino će viši vozači, oni preko 180 cm, imati manjih problema, jer vjetrobran nije rađen baš po njihovim mjerama i u tom slučaju osigurava zaštitu samo do visine kaccige. Zbog toga se na brzinama preko 80 km/h mora računati sa povećanom razinom buke u kacigi, što će imati izvjesni utjecaj na ukupni užitak u vožnji. No, zato nikada neće te imati mušica po ramenima jakne ili košulje, a ako vas zadesi kiša, na cilj ćete doći gotovo potpuno suhi.

I suputnik se na ovom skuteru može pohvaliti prvoklasnim smještajem. Od vozača je odvojen povišenim sjedalom, širokim i obilato podstavljenim, a na raspolaganju ima i velike oslonce za noge motociklističkog tipa, integrirane u vanjske oplata, kao i masivne bočne rukohvate.

Ono po čemu se Nexus razlikuje od konkurencije su iznimna stabilnost u vožnji i preciznost upravljanja, a to osobito vrijedi za brže i otvorenije zavojne. U tim uvjetima skuter postavljenu putanju prati vrlo dosljedno, oslanjajući se pri tome na već spomenuti odlični ovjes te na vrlo čvrsti i kompaktan okvir od čeličnih cijevi. Ukupnoj stabilnosti i dobrim voznim svojstvima pridonosi i smještaj spremnika goriva, koji se nalazi ispod podnice i tako još dodatno spušta centar težišta. S druge strane, velike dimenzije u kombinaciji s težinom od 186 kg odmah upućuju na nedostatak agilnosti prilikom manevriranja na mjestu ili na malim brzinama. U tim uvjetima skuter zahtijeva malo više pažnje i navikavanje na naglašene gabarite vozila.

Što se tiče pogonskog agregata, tu nema nikakvih nepoznanica: riječ je o provjerenom Piaggiovom motoru koji se u istoj konfiguraciji ugrađuje u nekoliko različitih modela. Motor se pokreće lako, kratkim pritiskom na tipku elektropokretača, a ispušni sustav velikog volumena konstantno osigurava tihi rad, tako da niti dulja vožnja ne izaziva zamor zbog buke. Razvijanje snage je onakvo kakvo smo i očekivali od skutera ovakve zapremine i ovakvih gabarita. Naime, prilikom kretanja s mjesta vidljivo je da na početno ubrzanje utječe ukupna masa vozila, koja od motora zahtjeva veliki napor. Ovakvo otežano ubrzanje prisutno je sve do brzine od 40-50 km/h, nakon čega razvijanje snage postaje puno konkretnije i linearnije i u tom ritmu se zadržava sve do 100 km/h. Brzine veće od ove vrijednosti zahtijevaju dosta strpljenja i duže ravne dionice, a o nekim značajnijim međuubrzanjima tada ne možemo ni govoriti. Krajnja brzina koju smo uz pomoć vjetra u leđima uspjeli ostvariti iznosi 119 km/h, što je za skuter ove orijentacije i zapremine više nego prihvatljivo. Sportski nastrojene vozače ovo vjerojatno neće zadovoljiti, no, smatramo da snage ima sasvim dovoljno i da će ostvarene vrijednosti u potpunosti zadovoljiti većinu korisnika, pogotovo ako uzmemo u obzir okvire klase kojoj ovaj skuter pripada. U stvari, optimalna brzina vožnje s Nexusom 125 je između 80 i 100 km/h, jer u tom režimu rada motor radi vrlo pravilno, ne muči se pretjerano, a postoji i mogućnost za daljnja ubrzanja ako se za to ukaže potreba.

Najugodnije iznenađenje prilikom testiranja bile su kočnice, koje su vrlo snažne i modulabilne, ali i dosta tvrde.



Centralni greben ispod kojeg se nalazi spremnik goriva zapremine 15 l opremljen i dvama otvorima za usmjeravanje toplog zraka

U stvari, iako je opremljen sa samo dva diska i ne posjeduje integralni sustav kočnja, "mali" Nexus usporava vrlo žustro i reaktivno, naravno, ako se to od njega i zahtjeva. Ipak, za agresivnije zaustavljanje je potrebna i velika sila na polugama kočnica, što prilikom učestaliije primjene ponekad zna i umarati.

Na kraju moramo priznati: iako nas po pitanju snage i početnog ubrzanja na prvi pogled nije previše oduševio, Nexus 125 se u daljnjoj

upotrebi pokazao kao pun pogodak. Možda zato jer stabilno i sigurno slijedi zadano putanju bez obzira na kvalitetu podloge koja je ispod njega. Uz to je udoban i prostran, kočnice su mu snažne i modulabilne, a nakon što postigne malo višu brzinu vožnja na njemu postaje pravi užitek, bez ikakvih vibracija i lelujanja koja su česta pojava pri testiranju sličnih skutera.

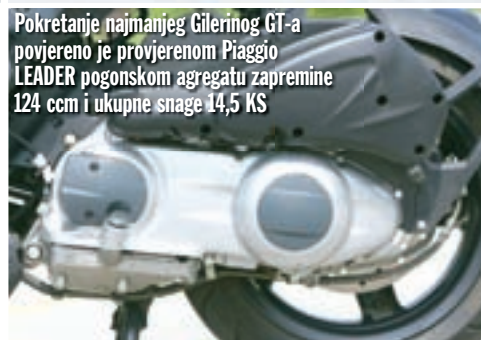
Sve u svemu, svojim sadržajem, udobnošću, agresivnim dizajnom

i vrhunskom završnom obradom Nexus 125 u potpunosti prati smjernice koje je još prije nekoliko godina zacrtao najkapacitetniji model iz obitelji, Nexus 500, ali i opravdava nešto višu cijenu od 29.900 kn. Ako vam ona ne predstavlja problem, preporučamo vam da požurite k ovlaštenom prodavaču i potražite svoj Nexus 125, koji je od ove sezone na tržištu dostupan u tamno plavoj, crnoj, ili crvenoj boji. ■



Retrovizori su premješteni s prednjeg oklopa na upravljač i manjih su dimenzija

Pokretanje najmanjeg Gilerinog GT-a povjereno je provjerenom Piaggio LEADER pogonskom agregatu zapremine 124 ccm i ukupne snage 14,5 KS



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 57 x 46 mm
<b>Obujam:</b> 124 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> klasična vilica promjera 35 mm, hoda 94 mm; dvostruki amortizeri, hod 76 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70 -14, stražnja 140/60 - 14
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 260 mm i plivajuća kočiona klijesta s 2 klipčića, straga disk 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.100 mm, širina 780 mm, osovinski razmak 1.530, visina sjedala 810, težina 186 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 14,5 ks (10,7 kW) - 9.750 okr/min, max. okr. moment - 1,2 kgm (11,7 Nm) pri 8.000
<b>Spremnik goriva:</b> 15 l.
<b>Max. brzina:</b> 119 km/h

**+** stabilnost, komfor, osjećaj sigurnosti, dizajn, završna obrada, kočnice

**-** živahnost agregata, ubrzanje

Omjer okretnosti i stabilnosti je povoljan, iako kod malih brzina treba biti pažljiv



▲ Prostor pod sjedalom povećanog volumena može prihvatiti dvije jet ili jednu integralna kacigu