

Konačno dizajn

Tehnološki čvrsto ukorijenjen u nekim prošlim vremenima, ovaj skuter ipak nudi nešto posebno, a to je prije svega izgled, koji ga diže iznad mora prosjeka. Slično ne možemo reći za vozne osobine i performanse, ali to bi već bilo previše za tražiti od ovako pristupačnog vozila

C I J E N A
11.990 KN

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

Keeway je učinio odličan potez kupivši tvrtku Benelli. Osim što su time dobili ime s tradicijom, dobro poznato u Europi, ovom su akvizicijom postali prvi kineski proizvođač s "velikim" motociklima u svojoj ponudi. Ipak, kao ono najbolje što je proizašlo iz ovog posla možemo izdvojiti činjenicu da su Kinezi konačno došli do vrhunskog dizajna. Talijanski stručnjaci oblikovanja uporabnih predmeta sada dobivaju plaću od kineskih stručnjaka uštede, a rezultat ove simbioze je pred nama. Skuter - čija je pojava atraktivna čak i za europsko poimanje - proizvodi se u Kini i kao takav spada u rang iznimno pristupačnih vozila. Tek će pažljiv promatrač primijetiti da u završnoj obradi ostaje mjesto za poboljšanja, ali bilo bi previše da su vrijedni Kinezi jednim udarcem otklonili sve poslovične muhe koje "muče" njihove proizvode.

Prvi original iz Kine

Iako s priličnom sigurnošću možemo reći da su kineski dizajneri imali jako malo utjecaja prilikom nastanka



Atraktivan i dinamičan dizajn lako će privući poglede



ovog skutera, radi se o kineskom proizvodu. Do sada smo iz najmnogoljudnije zemlje na svijetu imali prilike gledati ili skutere čiji dizajn je uglavnom bio preuzet s vremenskih japanskih uradaka, ili pak je bio autohtoni kineski, što će reći neprimjeren ukusu Europljana. Skuter pred nama je novost utoliko što Kinezi sada u vlasništvu imaju talijanski dizajn studio pod okriljem tvrtke Benelli, pa jeftinu tehnologiju sada zaklanjaju oplate efektnog izgleda, skrojene na Starom kontinentu. Zagledamo li se pozornije, primijetit ćemo da se ovaj skuter svijetom kreće na šesterokrakim naplatcima od lakog lijeva kakve smo imali prilike vidjeti na sijaset skutera s istoka, neovisno o etiketi koju nose. Ipak, do sada ih nismo vidjeli u mat crnoj boji, za koju moramo reći da im dobro pristaje. Prednji blatobran nikako nije oblikovan s previše mašte, ali već prednje svijetlo i oplate koje se iz njega pružaju donose originalan i promišljen izgled. Izduženi pokazivači smjera svakako pridonose atraktivnosti, a kombinacija crnih i bijelih elemenata dodatno naglašava odlučne linije skutera. Maleni vjetrobran svakako ima vizualnu, a ne funkcionalnu ulogu, dok su se iza njega smjestili jednostavni instrumenti kineskog izgleda. Nakon toga na red dolazi upravljač u enduro stilu, koji uvelike određuje ovaj skuter i čini ga posebnim. Prekidači koji se na njemu nalaze ne donose novosti, baš kao ni retrovizori, pa ih ne treba niti komentirati. Unutarnja strana prednjih oplata u sebi pored kontakt bravice skriva i dva praktična pretinca, a na tunelu koji dijeli podnicu na dva dijela nalazi se atraktivan poklopac spremnika goriva kakav možemo naći na velikim, prestižnim motociklima sa znakom Benelli. Tunnel se vrlo efektno spaja sa sjedalom, koje je pak prekriveno sivim materijalom, a sve što nije dosadna crna dobro je došlo. Sjedalo je složenog oblika, s vizualno odvojenim dijelom za suvozača, a u njega je utisnuta i oznaka skutera, što je zanimljiv detalj. Linije bočnih oplata su oštre i odlučne, a opet nekako teku, pa možemo reći da su ugodne pogledu, a za stjecište im je poslužio stražnji kraj skutera, kojim dominira originalno i zanimljivo svijetlo. Dok je podnica namijenjena nogama vozača tek umjereno zanimljiva, sklopivi oslonci za noge suvozača još su jedna poveznica s velikim Benelli motociklima.

Nazubljeni disk, baš kao i cijeli skuter, bolje izgleda nego što funkcionira

Stražnji amortizer moguće je podešavati po preopterećenju

Prekidači ni po čemu nisu posebni

Iako nosi natpis Benelli, pogonska grupa je djelo Kineza

Oslonci za noge suvozača slični su onima na velikim Benelli motociklima

Podnica nije posebno prostrana, ali pruža dovoljno

Upravljač enduro oblika svakako se ističe

Štednja je ključ

Pogonska grupa se prividno tek jedva drži za skuter i vizualno se ističe, a čak niti pomalo glomazno kućište prijenosa s lijeve strane ne narušava izgled cjeline. S desne strane ispušni sustav silom pokušava skrenuti pozornost na sportsku notu

Agresivan dizajn ne jamči agresivne vozne osobine - one u ovom slučaju jako zaostaju za izgledom



Retrovizori su zanimljivog oblika



Poklopac spremnika goriva preuzet je s velikih Benelli motocikala



Inovativan oblik određuje ovaj motocikl od početka pa sve do originalnog straznjeg svjetla

koju agregat i performanse ovog skutera nikako ne mogu odsvirati.

Kada u odlomku o tehničkim detaljima govorimo o štednji, ne radi se o pozitivnoj štednji koja nam smanjuje troškove goriva (o kojoj bismo govorili u poglavlju o vožnji), već se radi o nečem drugom. Naime, dok je izgledom ovaj Benelli prava petarda i privlači pažnju gdje god se pojavi, vozna svojstva i primijenjena tehnička rješenja možemo analogno usporedbi opisati kao vlažnu šibicu. Daleko od toga da Quattronove X

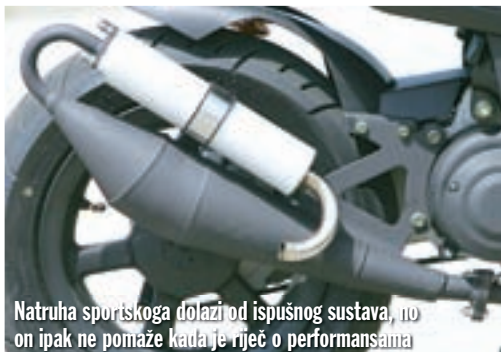
pruža manje od sličnih dvotaktnih modela, ali jednostavno njegova pojava je takva da očekujemo daleko više nego ovaj skuter nudi. Ispod ušminkane vanjšine krije se obilje već viđene konfekcije, pa tako cjelinu čini cjevasti okvir, sprijeda se nalazi teleskopska vilica, a straga je agregat ovješeni element. Kinezi iz nekog razloga ovaj model nude s kotačima promjera 10 ili 12 inča, dok se u nas prodaje ova potonja izvedba. Gume su, dakle dimenzija 120/70-12 sprijeda te 130/70-12

straga, dok je kočenje posao jednog diska i jednog bubnja. Disk na prednjem kotaču je pomodno nazubljen i temeljito olakšan, a mjeri 190 mm promjera, dok je klasični (da klasičniji ne može biti) bubanj promjera 110 mm. Pogonska grupa sačinjena je od jednostavnog dvotaktnog agregata koji se hladi prisilnom strujom zraka, a zapremine mu iznosi 49,2 kubična centimetra. Gorivu smjesu priprema rasplinjač koji sadrži i automatsku mješalicu za ulje potrebnu za pravilan rad dvotaktnog agregata. Podatke o snazi nismo saznali, ali zasigurno se ne radi o nekoj izdašnoj cifri, već je u pitanju približno 3,5 konjskih snaga, koliko razvijaju srodni modeli s istim agregatom. Po prokušanom receptu spojka je automatska, centrifugalna, a prijenos CVT. Međuosovinski razmak ovog kompaktnog modela iznosi 1.270 mm, deklarirana suha težina iznosi 96 kilograma, a sjedalo se nalazi na 800 mm od tla. Bitno je napomenuti da je tehničku jednostavnost lako opravdati cijenom, jer bi svako dotjerivanje ili poboljšanje u tom pogledu za sobom povuklo i neminovni rast cijene. Možemo još dodati

da u spremnik goriva stane 6,2 litre i time ćemo zaključiti promišljanje tehnologije koju 49X nosi u sebi.

Odlikas ne, pristojan da

Izgled je zaslužio pohvale, tehnologija spomen, a za vozna svojstva porota još nije donijela odluku. Zapravo, performansama lijepi Benelli nikako ne zaostaje za konkurencijom u cjenovnom razredu, ali ipak smo željeli doživjeti nešto više, pošto nas je izgled toliko ugodno iznenadio. Izgleda da smo ipak tražili previše, jer skuter zapremine 50 ccm može ponuditi samo performanse sukladne tome. Poslovice kaže da u bocu od litre stane litra, ne litra i pol, a upravo tu poslovičnu litru, niti malo više nudi i 49X. Za početak je potrebno pokrenuti dvotaktni agregat, koji kada je hladan zahtjeva nešto dulji pritisak na tipku elektropokretača i rad ručicom gasa. Kada jednom upali, treba mu dati malo vremena ne bi li se zagrijao i spremnije odgovarao na komandu gasa. Dok se ne zagrije, agregat ujedno i nemalo dimi pa u tom trenutku ne djeluje kao da zadovoljava ikakve norme, ali čim se zagrije, ispuh postaje čišći, a odgovor na komandu gasa življi. Kretanje s mjesta neće ponuditi



Natruha sportskoga dolazi od ispušnog sustava, no on ipak ne pomaže kada je riječ o performansama



Ispod upravljača se nalaze dva pretinca



Prostor pod sjedalom nije impresivan



Dizajnom se ipak najviše ističe prednji kraj, kojim dominira prednje svjetlo podvučeno pokazivačima smjera

TEHNIČKI PODACI	
Motor:	jednocilindrični, dvotaktni
Obujam:	49,2 ccm
Hlađenje:	zračno
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	rasplinjač
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	CVT
Okvir:	čelični cijevasti
Objes:	teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni elemen sa jednim amortizerom podesivim u 5 položaja
Gume:	prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12
Kočnice:	naprijed disk 190 mm, straga bubanj od 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 1.780, širina 710, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.270, težina 96 kg
Spremnik goriva:	6,2 l

+ dizajn, cijena, okretnost, položaj za upravljačem

- završna obrada nije na razini dizajna, tvrde kočnice

Osim pogonske grupe i naplatci od lakog lijeva su preuzeti od Keewaya



Ciklistika i performanse agregata ne prate dizajn i ne nude impresivna vozna svojstva



uzbuđenja, osim ako na semaforu iza vas ne stoji kamion s glasnom trubom i nestrpljivim vozačem. Kao i ostali skuteri male zapremine, Benelli s blokadom ne nudi spomena vrijedna ubrzanja ni međuubrzanja, dok je krajnja brzina ograničena na onu predviđenu zakonom. To znači da će vožnja bržim prometnicama biti pomalo stresna, jer ćete smetati svim vozačima automobila. Situacija se mijenja kada se promet zgusne i uspori, jer tada maleni skuter prolazi kroz iglene uši i vrlo je okretan. Kada ga se vozi hodom, Benelli ostavlja dojam upravljivosti, ali pri nešto većim brzinama već nakon manjeg nagiba počinje "padati" u zavoj, što nas je nekoliko puta iznenadilo. Mali kotači, male dimenzije i mala cijena objašnjavaju zašto ovjes nikoga neće osvojiti udobnošću, a niti preciznošću. Prelazak preko neravnina uznemiriti će cijeli skuter, ali i onako se ne radi o terenskom vozilu. Položaj vozača je za pohvalu, jer se upravljač i koljena ni u jednom trenutku ne susreću, ali zato je podnica neobjašnjivo visoka, pa su noge ipak nešto skvrčenije nego bismo željeli vidjeti. Kočnice su izvedene u uobičajenoj kombinaciji, ali ova kineska varijacija na temu nije nas impresionirala. Ukoliko se ukaže potreba za jačim kočenjem, na ručice će trebati primijeniti poveću silu i tek tada će 49X usporiti onako kako bismo mi htjeli. Iako unutar granica klase, vozne osobine su daleko od idealnih ili pohvalnih, što je šteta, jer izgledom se radi o vrlo atraktivnom skuteru.

Ulaznica u visoko društvo

Performansama zasigurno nikoga neće oboriti s nogu, ali zato izgledom

ovaj skuter osvaja i privlači poglede. Takav se nameće kao iznimno praktična i prije svega pristupačna ulaznica u svijet bogatih i slavni, bolje reći upadljivih, jer Benelli 49X će privlačiti poglede koliko i neki pet puta skuplji skuter. S druge strane, vozne osobine koje nudi znače da se radi o skuteru koji će najbolje odgovarati osobama željnim pokazivanja, ali ne i jurnjave.

Osjećaj brzine na ovom skuteru se stječe tek kada s krajnjih pedesetak km/h treba naglo stati: iako smo svaki puta u tome i uspjeli, daleko su nam više odgovarali scenariji gdje smo zaustavljanje planirali i dali si malo više prostora. Već smo rekli da je skuter privlačan i upadljiv, čak od granice da izgledom može konkurirati vrlo atraktivnim modelima poput Gilere Runner ili Piaggio NRG. Spomenute modele lako deklasira u pogledu cijene, ali onda dolazimo do performansi i kvalitete, gdje Benelli zaostaje, pa ga u tom pogledu valja uspoređivati s drugim kineskim proizvodima. Radi se, dakle, o nesrazmjeru koji u isti paket smješta drugorazrednu tehnologiju i prvorazredni dizajn. Svi oni koji su ravnodušni po oba pitanja mogu odabrati osjetno jeftinije modele koji donose ista tehnička rješenja u pomalo neuglednim paketima. Na kraju je tu naš Benelli Quattronove X, koji za 11.990 kn donosi izgled koji mami uzdahe i tehnologiju koja mami nešto drugo. Za navedenu cifru dobit ćete upotrebljiv skuter koji neće pobjeđivati na utrkama, ali će vas odvesti od točke A do točke B i ujedno na lica zainteresiranih promatrača postaviti upitne izraze, jer radi se o vozilu upadljivog izgleda. ■