



Kao i u životu mladih ljudi, i u svijetu tehnike često veliku ulogu ima dobar uzor koji usmjerava i oblikuje. Upravo tako je bilo i s Geopolisom. Beverly je nesumnjivo najsajjniji primjer uspješnog dizajna, tehnike i tehnologije koja čini uspješan proizvod, a skuter koji je pred nama odlučno korača putem tog Piaggio modela

Sretno odrastanje uz dobar uzor

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

Unadi da nam vrlo tvorcima ovog francuskog skutera neće zamjeriti, u više navrata ćemo povući paralelu između njihovog proizvoda i njegovog talijanskog suparnika, koji je neskriveno poslužio kao inspiracija. To im nikako ne možemo zamjeriti jer su u svakom slučaju odabrali odličan primjer prema kojem će oblikovati svoje „čedo“. S obzirom na korištenje Piaggio agregata, vjerujemo

da se ne radi ni o kakvom nespretnom kopiranju kakvom su skloni sveprisutni kosooki „tvorci čuda“. Prije bi u pitanju bila dogovorna razmjena tehnologije, koja je osigurala da će se na tržištu naći još jedan provjeren proizvod.

Kada nagrađivano postane već viđeno

Ukoliko imate osjećaj da je Geopolis lijep i atraktivan skuter, ali niste posve sigurni, možemo vam povjeriti da je upravo njegov dizajn nagrađen nagra-

dom „Motorcycle Design Awards“ netom prije predstavljanja u Parizu 2006. godine. I tako, pošto je već drugu godinu među nama, Geopolis nas nešto manje fascinira, ali i dalje predstavlja oku ugodnu cjelinu. Dok se konceptom uvelike oslanja na svoj talijanski uzor, ovaj Peugeot dizajnom čini iskorake, iako se oni nakon temeljitijeg promatranja i ne čine toliko drastičnima. Pogledamo li iz profila, uočavamo veliku sličnost s Piaggio Beverlyjem, ali isto tako i poprilično detalja koji ovaj skuter

Kvalitetan i dobro opremljen, ovaj skuter neće nikoga ostaviti razočaranog

Geopolis se najbolje snalazi pri brzinama od 50 do 120 km/h



Prekidači su kvalitetni i intuitivni, ništa novo

Kontrolni instrumenti su vizualno najmanje promišljen element, ali to ne narušava iskoristivost

čine specifičnim. Za početak su tu lijepi sedmerokraki naplatci od lakog lijeva, koji neosporno odišu francuskim šarmom. Prednji blatobran nije nešto što bismo istaknuli kao revoluciju, ali cijela prednja maska je od prvog pogleda koji su na nju položili znatiželjni novinari u Parizu pa sve do danas vrlo osebujna. Osim prepoznatljivog simbola propetog lava tu su i odvojena prednja svjetla, koja bez greške asociraju na automobile okićene istim logotipom. Dok se skladne linije spuštaju prema podnici, dio prednjih oplata koji se zakreće s upravljačem te prilično okomiti vjetrotrobran ne donose renesansu dizajna, već je njihov izgled podređen funkciji, što nikako nije loše. Pred vozačem se zato nalaze pomalo nedorečeni instrumenti, za koje smo se nadali da će s vremenom biti izmijenjeni, ali to se nije desilo. U tri kruga obrubljena kromiranim okvirom nalaze se LCD, brzinomjer i pokazivač temperature rashladne tekućine, pa iako su pregledni, ovi instrumenti nam se čine kao jedini element na skuteru koji odiše više zadahom konfekcije nego daškom ekskluzivnosti. Prava šteta, jer im osim nešto teže vidljivih kontrolnih žaruljica i nemamo nešto objektivno za prigovoriti, ali dojam je da ipak nisu posve uklopljeni na ovaj elegantni skuter. Pogledamo li podnice koje sadrže svojstvene utore za stopala, ponovo prepoznamo srodstvo s Beverlyjem, no taj trenutak kratko traje, jer čim pogledom prijedemo preko bočnih linija Geopolisa, opet

smo svjesni njegove unikatnosti. Tu su i sklopivi oslonci za noge suvozača, koji se tek ocrtavaju na bokovima sve dok se za njih ne ukaže potreba. Kombinacija odlučnih bridova i senzualnih oblina nastavlja se sve do stražnjeg kraja, gdje su svoje mjesto našla prepoznatljiva i zanimljivo oblikovana stražnja svjetla, dok se iznad njih smjestio lijep - iako ni po čemu poseban - rukohvat za suvozača, odnosno nosač prtljage. Posljednji element

Tehnički i konceptijski sličan Piaggio Beverlyju, Geopolis nudi vizualnu alternativu



koji utječe na cjelokupni izgled ovog skutera svakako je pažljivo skrojeno sjedalo, koje vozača i suvozača odvaja stubom čiji je zadatak vozaču pružiti potporu za donji dio leđa.

Preuzimanje uspješne kombinacije

Kako smo već opisali u testu o skuteru Peugeot Geopolis 250, i ovaj Francuz u sebi nosi talijansko srce. I opet se radi o Piaggio jednocilindra-

šu, ali sada je zapremina pozamašnih 398,9 kubičnih centimetara. Ovaj agregat je razvijen za tržišta europskih zemalja, gdje je razlika u cijeni godišnjeg osiguranja osjetna u između skutera do 500 odnosno 400 ccm. U Italiji bi ušteda na osiguranju trebala iznositi kojih 20% godišnje u korist manjeg agregata, a razlika u snazi nije toliko osjetna, pa nam je jasno zašto je osmišljen ovaj agregat. U nas ovo nije slučaj, ali ništa zato, jer iako je nešto slabiji, ovaj tekućinom hlađeni stroj razvija respektabilnih 32,6 KS pri 7.250 okr/min uz zakretni moment od 38,1 Nm pri 5.250 okr/min. Suvremena tehnologija upotrijebljena u ovom agregatu uključuje i korištenje četiri ventila po cilindru, a tu je i neizostavno elektronsko ubrzavanje goriva te paljenje. Kao standard za prijenos snage u skuterima odavno su se nametnuli automatska spojka i CVT mjenjač, pa ne čudi što je isto rješenje primijenjeno i u ovoj pogonskoj grupi. Cijeli skuter počiva na kotačima s gumama dimenzija 110/70-16 sprijeda te 150/70-14 straga, a željenu krutost mu osigurava okvir od čeličnih cijevi. Prednji kraj se oslanja na teleskopsku vilicu promjera 37 mm, dok je straga agregat ovješeni element čije kretanje kontroliraju dva amortizera. U spremnik goriva stane 13,5 litara goriva, što je dostatno za razuman radijus kretanja, a suha težina iznosi 202 kilograma. Sve opisano smjestilo se unutar 1.520 milimetara međuosovinskog razmaka, a ta vrijednost je gotovo standar-



▲ Prednje oplaste sadrže pretinac za sitnice koji i nije pretjerano praktičan



▲ Spremnik za gorivo je u tunelu među podnicama, a poklopac se otvara ključem



Zbog dobre ciklistike ni sporija vožnja nije naporna



Sprijeda je Geopolis nepogrešivo Peugeot, ako ne zbog logotipa, onda zbog oblika svjetala

dna u ovoj klasi skutera. Sjedalo se nalazi na 805 milimetara od podloge, a za kraj smo ostavili kočionu grupu, koja je zadovoljavajuća, ali sa samo dva diska nikako ne i impresivna. Dakle, sprijeda se nalazi jedan kočioni disk promjera 263 milimetra, dok je na stražnjem kraju još jedan, nešto manji, koji mjeri 226 mm.

Malo više od prave mjere

U više navrata smo primijetili da nam se klasa 250 čini kao „prava mjera“ za raznorazne gradske i pri-

gradske uvjete. Skuter koji testiramo ovoga puta nudi nešto više od toga, ali ne možemo reći da je njegovih 32,6 konjskih snaga previše. Zapravo, neko početno ubrzanje i nije impresivno u odnosu na slabiji model, pa veća zapremina dolazi do izražaja tek kasnije. Ipak, krenimo redom, jer komentar zaslužuje odličan agregat koji svojim lakim pokretanjem i sveukupnim "ponašanjem" stvara subjektivni osjećaj pouzdanosti. Odmah nakon pokretanja može se otvoriti gas i pojuriti, jer bilo da je agregat topao

ili hladan, elektronsko upravljanje će se pobrinuti da radi optimalno. Ovo je dobrodošla osobina na skuteru, jer urbani gradski život zahtjeva često gašenje i pokretanje agregata, pa raduje kada je ova potonja operacija svaki puta bezbrižna. Naravno, radi se o nečemu što je naslijeđeno od izvrsnih Piaggio modela, od kojih Peugeot preuzima tehničke elemente. Što se položaja za upravljačem tiče, Geopolis nudi uobičajenu ergonomiju, koja znači da će noge biti ugodno postavljene, koljena umjereno savi-

nuta, a ruke će intuitivno padati na upravljač. Nakon ove konstatacije dolazi red na malo kritika upućenih sjedalu. Naime, sjedalo vozača slijedi sada već uvriježeni kroy, što znači da je prednji kraj sužen, kako bi bilo lakše dohvatiti podlogu nogama, a stražnji dio je širi da bi pružio više udobnosti. To je sve posve u redu, ali iako tako ne izgleda, sjedalo i na ovom, kao i na ranije testiranom modelu 250, "gura" vozača prema naprijed ili još preciznije: stražnjica vam lagano klizi. Rezultat nije pretjerano opterećenje

Sve skladne linije skutera slijevaju se u prepoznatljiv stražnji kraj s osebnim svjetlosnim elementima

Profil Geopolisa je elegantan, čemu pridonose i sklopivi oslonci za noge suvozača



premješteno na noge, već dolazi do pomalo neugodnog "zatezanja" hlača, što neće cijeliti ni muška, ali niti ženska publika. Kada problem jednom prepoznate, lako je malo pripaziti na ovu pojavu i izbjeći je, ali od tada će vas "nešto" mučiti, a nećete znati što je u pitanju. Izuzev toga, Geopolis je udoban skuter, kako za vozača, tako i za suvozača, pa niti nekoliko desetaka kilometara u dvoje neće biti problem. Naprotiv, putovanja će biti ugodnija i zabavnija jer ovaj Peugeot raspolaže više nego dostatnom količinom snage, pa će se zaista rijetko ukazati potreba za više "konjića". Već smo spomenuli da inicijalna ubrzanja nisu impresivna i to znači da će prvih pet ili deset metara većina skutera do 250 ccm biti tik za petama ovom pripadniku više klase. Ipak, nakon nekog vremena će srčani jednocilindrač živnuti, "kockice" u prijenosu će se posložiti, a tada slijedi ubrzanje koje dolikuje zapremeni. Geopolis 400 i.e. se najbolje snalazi između 50 i 120 kilometara na sat, pa su sva međuubrzanja žustra i zabavna, pogotovo ukoliko ručicu gasa zakrenete do posve otvorenog položaja. Ne samo da pogonska grupa najbolje radi u ovom režimu, već i ovjes djeluje "kao kod kuće", pa je Geopolis daleko najugodnije i najzabavnije voziti na ovaj način. Ne znači to da će vožnja manjim brzinama biti nesporna, baš naprotiv, ali ipak se radi o nešto većem skuteru koji se ne može baš okrenuti "na kovaničici". Osim međuosovinskog razmaka, koji posve očekivano pomalo otežava guranje kroz uske procjepe u gradskim gužvama, Geopolis je zahvaljujući solidnoj ciklistici i velikim kotačima vrlo stabilan i pri malim brzinama, ali jednostavno ne djeluje kao da je zamišljen za takvu vožnju. Širina stražnje gume znači da će na uzdužnim neravninama i kolotrazima poželjeti zaplesati, no tu ponovo uskače ciklistika i duljina koja brzo smiri sve plesačke instinkte ovog skutera. Kroz zatvorene zavoje se ne pojavljuje osjetno zatvaranje upravljača već se ovaj Francuz ponaša vrlo neutralno, a tek će ga jače neravnine ponešto - ali nikako i ozbiljnije - uznemiriti. Slično je i s dugim zavojima pri većim brzinama. Tako dugo dok je podloga dobra Geopolis se ponaša pristojno, što ne znači da na neravninama postaje bezobrazan. No, ukoliko "pogodite" neravnine određenog razmaka, inače udoban ovjes će učiniti da se cijeli skuter zaljulja. Zapravo, uz ponudenu udobnost nas to ne čudi, a vrlo je pozitivno što oscilacije ovjesa nestaju čim nestane i podražaj, dok skuter ni u kom trenutku ne djeluje kao da je izvan kontrole. Opisali smo da do 120km/h Geopolis 400 i.e. dolazi vrlo brzo, a spomenimo još da niti daljnja ubrzanja nisu zanemriva, iako se osjeti da nakon 140 km/h prilazi-

mo krajnjim granicama. Proizvođač deklarira brzinu od 155 km/h, što je posve realno i više nego dostatno za jedan skuter. Kada smo to ustanovili, možemo reći da su kočnice možda i najslabija strana ovog modela. Bilo bi pogrešno reći da su nedostatne, ali opisane brzine su već prilično visoke za skutere koji koriste specifična riješenja ovjesa i okvira. Dva diska s kojima je Geopolis 400 i.e. opremljen na visini su zadatka, ali nikako ne stvaraju onaj dodatni osjećaj sigurnosti koji bi pružale jače kočnice. Dva diska na prednjem kotaču bila bi ono što je liječnik preporučio, pa bi cijeli doživljaj bio pozitivniji, mada niti sada nema riječi o neugodi. Uz ovakvu konfiguraciju kočnica u trenucima kada nam zatreba ono nešto više ručicu kočnice treba stisnuti prilično jako, pa nema govora o lagodnom stiskanju kočnice s dva prsta, što bi bilo komotnije rješenje. U konačnici, kočnice jesu dostatne, pa ih ne možemo smjestiti među nedostatke, ali isto tako nas nisu osvojile svojim osobinama, pa neće potpasti niti pod prednosti. Na koncu je tu još i zaštita od vjetra. Nažalost, možemo govoriti o njenom nedostatku, jer lijepe prednje oplate su svojim donjim dijelom ipak previše odmaknute, pa se struje zraka u kojima su za ružnog vremena i kapi kiše, nalaze put do nogu vozača. Središnji dio u visini upravljača pruža kakvu-takvu zaštitu, kao i vjetrobran, ali kada dođemo do gornjeg dijela vjetrobrana, opet imamo prigovor. Naime, okomiti vjetrobran sa svoje gornje strane pri brzinama iznad 110 km/h oslobađa turbulentnu struju zraka, koja većini nije najugodnija na svijetu, ali to je cijena dobre zaštite pri manjim i srednjim brzinama.

Izbjegavanje konfekcije

Dakle, opisali smo sve što Geopolis 400 i.e. nudi te uvelike i na koji način to nudi. Preostaje nam donijeti zaključak ili nekoliko zaključaka, kako bismo ipak rezimirali sve rečeno. Situacija je zapravo vrlo jednostavna, jer pred nama je skuter koji donosi zadovoljavajuću razinu kvalitete koju bismo rado uzeli zdravo za gotovo, ali na žalost, na tržištu ima poprilično proizvoda koji nam to ne dozvoljavaju. Slično vrijedi i za vozne osobine: tu je ovaj Peugeot dovoljno neutralan da pruža osjećaj sigurnosti, a opet dovoljno zaigran da bismo se u vožnji i zabavili. Kome je namijenjen ovaj skuter? U osnovi, svima onima koji žele sve prednosti jednog Piaggio Beverlyja, ali odjenute u odijelo francuskog kroja. U usporedbi bismo rekli da je VW Golf vrhunski automobil s odličnim renomeom, ali isto tako je nezaobilazna činjenica da ih na cesti ima mnoštvo. Ukoliko želimo jednaku kvalitetu, a da se ne osjećamo posve dijelom mase, odabrat ćemo, recimo, ekviva-



(1) Agregat je preuzet od Piaggio grupacije i kao takav je odličan (2) Prednjem kočionom disku bi dobro došla pomoć još jednog takvog (3) Ispušni top je jednostavnog oblika i ne nagrdjuje izgled (4) Podnica je pomalo skućena i ne dozvoljava puno namještanja (5) Prostor pod sjedalom nije beskrajn, ali je dovoljan

lentni Seat. Tako je Peugeot tehnički i po osobinama srodan Beverlyju, ali Geopolisa nema na svakom koraku, pa ćemo sami sebi biti malo „važniji“ ako prođemo gradom i ne susretne-mo niti jedno posve identično vozilo. Ovaj osjećaj, kao i sve slične stvari u životu, ima i svoju cijenu, što znači da će Geopolis 400 i.e. s cijenom od 39.994 kn biti približno 100 eura skuplji od najbliže konkurencije, odnosno Piaggio Beverlyja 400. S obzirom na tehničke elemente koje dijele, kao i vrlo slične, pohvalne vozne osobine, potencijalnim kupcima zapravo preostaje donijeti odluku na osnovi stila. Naravno, postoje još brojni skuteri manje renomiranih proizvođača, koji će za manje lijepih naših kuna ponuditi različite omjere dobivenog i uložnog uz slične ili slabije performanse, ali o njima možete saznati pogledate li u godišnji Katalog koji smo izdali prije Božića. Ako ste već odlučili izdvojiti nemalu svotu za vrhunski skuter, a neprikosnoveni kralj klase, Beverly, vam se čini kao sveprisutna konfekcija, tada mirne duše možete uložiti u Peugeot Geopolis 400 i.e., jer ćete uz kvalitetu dobiti i barem dašak ekskluzivnosti. ■

Geopolis	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	jednocilindrični, četverotaktni
Obujam:	398,9 ccm
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	CVT
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica promjera 37 mm; straga agregat kao oviseni elemen s dva amortizera
Gume:	prednja 110/70-16, stražnja 150/70-14
Kočnice:	naprijed disk promjera 263 mm, stražnja disk promjera 226 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.170, širina 770, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.520, težina 202 kg
Deklarirano:	snaga - 32,6 ks (24 kW) pri 7.250 okr/min, zakretni moment 38,1 Nm pri 5.250 okr/min, krajnja brzina 155 km/h
Spremnik goriva:	13,5 l
+	agregat, kvaliteta, izgled, vozne osobine, udobnost
-	nagib vozačkog sjedala, skućena podnica, zaštita od vjetra