

Nitko nas ne može uvjeriti da je ovaj skuter tehnološki ekstravagantan, ali zato sami tvrdimo da je simpatičan i prije svega praktičan, što ga čini odličnim urbanim prometalom. A to mu je ionako jedini smisao postojanja

C I J E N A
9.990 KN

Simpatičan i dinamičan

NAPISAO I SNIMIO:
MARKO GUZINA

Tržište je puno skutera s različitim omjerima atraktivnog dizajna, performansi, praktičnosti i cijene. Benelli Pepe, koji je pred nama, cijelom priči donosi dozu šarma utkanu u simpatičan izgled, a u testiranoj LX izvedbi opremljenoj koferom praktičnost je neupitna. Performanse će rijetko koga ostaviti bez daha, ali klasa skutera do 50 kubičnih centimetara već po svojoj definiciji ne bi trebala biti impresivna, a mnoge će privući cijena koja se čini realnom. Ipak, prije nego "na prvu loptu" počnemo nešto hvaliti ili kudit, počnimo s detaljnom raščlambom skutera koji je pred nama.

Svašta nešto

Kod većine, možda i svih, postoji predodžba da je Benelli talijanska firma s vrlo dugom tradicijom. No, već i vrapci na grani znaju da je ona u vlasništvu kineske tvrtke Keeway. I dok bismo Kinezima mogli prigovoriti koješta, ostaje činjenica da volimo kinesku kuhinju. Iako to nije tema ovog

testa, sada i to znate, ali daleko bitnije je to da su se kupnjom tvrtke Benelli osigurali na polju koje ih je mučilo, a to je dizajn. Sada koriste prednosti jeftine radne snage i općenito proizvodnje u Kini, ali i ono nešto posebno što izgledu motocikala i raznorodnih uporabnih predmeta donose talijanski majstori oblikovanja. Pepe, predmet ovog našeg testa, svakako je skuter zanimljivog izgleda. Ukoliko ste baš odgledali odgovarajući dokumentarac,

možda ćete ga usporediti s neakvom podmornicom ili torpedom, naime, različita gradiva će možda pobuditi različite asocijacije. U svakom slučaju, možemo ga etiketirati kao skuter modernog klasičnog dizajna, a što je još bitnije, izgled mu je primamljiv i ukusan, što s dalekoistočnim proizvodima i nije uvijek slučaj. Lijepi i jednostavni naplatci cijelom skuteru pružaju temelje, dok zaobljenim prednjim krajem

dominira veliko ispušćeno prednje svjetlo. Jednostavni prekidači i pregledni instrumenti uklopljeni su u lijepe plastične oplata, a ugodno je vidjeti kako su se tvorcima ovog skutera poigrali kombinacijom boja, ali i tekstura, jer se na oplatama susreću sjajni i mat dijelovi. Ispod upravljača se smjestila funkcionalna kontakt bravica, neizbježna vješalica za vrećicu te praktični pretinac za sitnice. Podnica je niska i ravna, što ćemo komentirati kasnije, a iz nje se crne plastične oplata uspinju prema lakiranim dijelovima i, naravno, sjedalu. Okrugli "bubrezi" na stranica podsjećaju na Apriliu Scarabeo u nekima od inkarnacija, a složeni oblik sjedala laska izgledu skutera. Tko nije primijetio, za suvozača su tu sklopivi oslonci za noge koji jednostavno vrište "Benelli", jer njihov dizajn se nepogrešivo asocira s ovom kućom i njezinim motociklima. Od sjedala se plastične oplata pružaju prema uskom i izduženom stražnjem kraju, iznad kojeg se nalazi rukohvat, odnosno kofer i njegov nosač. Kada smo kod kofera, možemo primijetiti da je i on obilježen logotipom tvrtke, a poklopac mu je u boji skutera. Stražnje svjetlo stilski sli-



Izgled je teško smjestiti u neku kategoriju, ali rekli bi da se radi o modernoj klasičnoj formuli



Model LX koji smo imali na testu između ostalog donosi i putni kofer kao dio bogate opreme



Pretinac za sitnice je praktičan, a ne zadire u prostor za koljena vozača



jedi prednje, pa je okruglo i ispuščno u odnosu na tijelo skutera. Pogonska grupa, odnosno njezin lijevi dio, vrlo je kompaktan, za razliku od ispušnog sustava povećih dimenzija, koji ipak ne narušava izgled cjeline.

Stara formula

Naravno da su već dulje vrijeme dostupni moderni četverotaktni agregati koji bi uz primjenu odgovarajuće tehnologije mogli razvijati zavidne količine "konjića" i istovremeno biti

ekološki prihvatljivi. Isto tako "naravno" da takvi agregati koštaju, u nekim slučajevima toliko da njihova proizvodnja uopće nije isplativa, a u nekim umjerenijim slučajevima tek toliko da njihova ugradnja u skutere koji bi trebali biti pristupačni nije racionalna. Dakle, u želji da se tržištu ponudi skuter po konkurentnoj cijeni i istovremeno igrajući na već opisani dizajn Kinezi iz Benellija su se opredijelili za korištenje dobro poznate, provjerene i pristupačne kombinacije koja uključuje

jednostavan agregat. Dakle, u pitanju je jednocilindrični dvotaktni strojčić hlađen prinudnom strujom zraka, čija zapremina iznosi 49,2 kubična centimetra. Sasvim očekivano, elektronika je tek u naznakama prisutna u sustavu paljenja smjese, koju po tradicionalnoj recepturi spravlja rasplinjač s automatskom mješalicom ulja za podmazivanje. Ovaj agregat, opet uobičajeno, možemo pustiti u pogon pritiskom na tipku elektropokretača ili odlučnim "skokom" na polugu nožnog pokretača. Snaga koju proizvođač deklarira iznosi 3,7 konjskih snaga, a od radilice prema stražnjem kotaču putuje preko automatske spojke i, naravno, CVT mjenjača. Provjeren način gradnje koji se prenosi s koljena na koljeno ne bi bio potpun kada komponente u cjelinu ne bi povezivao okvir od čeličnih cijevi. Onda je tu i ovjes, opet klasičan. Dakle, sprijeda se nalazi teleskopska vilica, dok straga ovjes "glumi" cijela pogonska grupa čije kretanje nadgleda jedan stražnji amortizer. Kada je riječ o kočnicama, na raspolaganju je jedan disk promjera 220 mm sprijeda te bubanj od 110 mm straga - naravno, očekivana kombinacija. Cijeli skuter dug je 1.875 mm, a razmaknuti 1.285 mm, koliko iznosi međuosovinski razmak, smjestili su se naplatci

promjera 16 inča, dok su i prednja i stražnja guma široke 2,5 inča. U spremnik goriva moguće je uliti 7,5 litara, sjedalo podlogu promatra sa 770 mm visine, dok je deklarirana težina suhog vozila 87 kilograma.

Čari velikih kotača

Zaključili smo da je simpatičan i dobro dizajniran, ali isto tako da ne nudi neku revolucionarnu tehnologiju, te smo i jedno i drugo objasnili. Sada nam preostaje "zajahati zmaja" pa se prepustiti tokovima užurbanog gradskog prometa. Pogled na pregledne instrumente upućuje na jednostavnost i funkcionalnost, a pouzdanost je prvo što pada na pamet kada agregat proradi nakon kratkog pritiska na tipku elektropokretača. Makar ga napaja rasplinjač, agregat nema poteškoća s hladnim pokretanjem, a gotovo je istoga časa spreman za vožnju, makar smo navikli da dvotaktni strojevi vole ponešto zagrijavanja. Sada ćemo si dati vremena, pa nahvaliti smještaj vozača, kojeg dočekuje nešto tvrde, ali odlično oblikovano sjedalo. Upravljač nije daleko za ruke, ali jednostavno ne postoji način da zasmeta koljenima, koja su prilikom sjedenja savinuta pod pravim kutom. Podnica je zapravo prostrana, omogućava namještanje i



Prekidaci na upravljaču su uobičajenog izgleda



Sklopivi oslonci su poveznica s "velikim" motociklima kuće Benelli



Dopadljivi instrumenti sadrže potrebne informacije

Pepe nudi vrhunsku ergonomiju pa niti nadprosječno visokim ljudima upravljač neće smetati za koljena



cipela većeg broja, a niska je, pa nije potrebno sjediti kao da čučite na skuteru. Ergonomija je zapravo vrhunska, pa ne možemo zamisliti koliko bi vozač morao biti daleko od nekih prosječnih gabarita da bi mu vožnja postala neudobna. Kada smo to rekli, možemo početi juriti, naravno, s očekivanjima prilagođenim zapremini skutera. I dok smo mi prilagođavali očekivanja, Pepe je odlučno krenuo s mjesta i time nas ugodno iznenadio. Odmah do izražaja dolaze prednosti velikih kotača

- ponajprije kroz stabilnost i solidno držanje pravca. Nailazak na prve neravnine (koje nismo morali dugo čekati) dokazuje da ovakvi skuteri bolje odgovaraju našim prometnicama, ali i onima koji općenito preferiraju udobniju vožnju. Slična priča se ponavlja i kroz prve zavoje, gdje je Pepe stabilan i bez raznoraznih ružnih navika ide kamo smo ga usmjerili. Ipak, prilikom nailaska na neravnine u zavoju pokazuje se da je ovjes ipak možda ponešto premekan, što nam nikako nije smeta-

lo prilikom vožnje po pravcu. Zapravo se radi o čestoj boljci kineskih skutera, čiji ovjes sadrži premalo ulja ili prerijetko ulje, što se posebno osjeti prilikom faze povrata. Ipak, kada bi svi dalekostočni skuteri bili poput Benelli Pepea, naš posao bi bio lakši, a prometnice sigurnije. Klasična kombinacija disk i bubanj kočnice funkcionira primjerno performansama, a bez blokade to znači da će vas Pepe provozati brzinom od oko 65 km/h. Pri krajnjoj brzini se dalo naslutiti da Benelli ne donosi

zavidnu zaštitu od vjetra, iako bi to bilo više primjetno kada zima pokaže zube, a oblaci počnu proljevati kišne kapi. Tako su kilometri prolazili, nama se Pepe sve više sviđao, ali onda je došlo vrijeme za parkiranje u gradu, odnosno odlaganje prtljage. Parkiranje je bilo uobičajeno, ali je pokušaj da pod sjedalo ili u kofer odložimo integralnu kacigu bio razočaravajući. Veliki kotači su blagoslov u vožnji, ali su kletva kada treba projektirati prtljažni prostor pod sjedalom koji je zaista umje-



Prednjim krajem dominira ispupčeno prednje svjetlo te plastike različite boje i teksture

Benelli Pepe nudi sve potrebno za sudjelovanje u urbanom prometu





Podnica je ravna i prostrana, za poželjeti



Prostor pod sjedalom nije impresivne zapremine



"Bubrezi" na stranicama podsjećaju na Apriliju Scarabeo



Benelli Pepe je dopadljiv skuter ugodnog izgleda i razumnih performansi



Ispušni sustav ne narušava izgled cjeline



Kočnice su primjerene klasi i performansama



Prijenosni dio pogonske grupe je vrlo kompaktn

renih dimenzija. Od izvjesne pomoći je kofer koji dolazi kao dio serijske opreme na testiranom modelu LX, ali niti u njega ne stane integralna kaciga (kakvoj smo mi naklonjeni). Ruku na srce, ne koriste svi takve kacige, a većina ciljanih kupaca ovog i sličnih skutera koristi ih kao praktično rješenje, pa su u duhu praktičnosti skloni odabrati jet kacige s kojima nema problema prilikom odlaganja.

Sve što vam treba

Nakon češkanja po glavi (koje obično ide ruku pod ruku s nekim oblikom razmišljanja) došli smo do zaključka da

Benelli Pepe 50 LX zapravo nudi sve što je potrebno. U zamjenu za 9.990 kuna budući vlasnici će dobiti skuter privlačnog izgleda kojeg se ne treba sramiti te praktično i nadasve udobno urbano prometalo. Rijetki su skuteri manje klase, a pogotovo nižeg cjenovnog razreda, koji korisniku pored navedenog donose i osjećaj zadovoljstva obavljenom nabavkom gotovo tijekom svake vožnje. Opisali smo i obrazložili koje su prednosti odnosno nedostaci simpatičnog Pepea, pa možemo načiniti i šturu usporedbu s konkurencijom. Kako se radi o klasi skutera do 50 ccm koji svijetom putuju na velikim kota-

čima, izravnih konkurenata je malo, odnosno u ovom rasponu cijena ih niti nema. Kojih 50% više valjat će izdvojiti za Kymco People S u dvotaktnoj ili četverotaktnoj izvedbi, a iako se radi o marki sa znatno duljim stažem na našem tržištu, nismo sigurni da Pepe ne pobjeđuje kada je riječ o omjeru dobivenog i uloženog. Nešto drugačija priča je s Piaggio Liberty 50 i Apriliom Scarabeo 50, za koje valja izbrojati još nekoliko stotina kuna više nego za Kymco, ali tada postajete ponosni vlasnik proizvoda nedodirljive Piaggio grupacije. U odnosu na testirani Benelli prije bismo opravdali povećanje izdatka od spome-

nutih 50% kada je riječ o dva potonja konkurentna modela, iako je porastom kvalitete kineskih proizvoda njihova opravdanost upitna.

Nakon ove matematike opet se nameće zaključak da Benelli Pepe 50 LX pruža rijetko povoljan omjer uložnog i dobivenog, zbog kojeg će budući vlasnici zasigurno biti zadovoljni kupnjom. Udoban ovjes, vrhunski položaj sjedenja te primjerena stabilnost argumenti su koje pomalo narušava tek neveliki prtljažni prostor. Na kraju dana, ali i ovog teksta, možemo ustanoviti da nas je Pepe ugodno iznenađio. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Obujam: 49,2 ccm
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: Rasplinjač promjera 16mm
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni elemen sa jednim amortizerom
Gume: prednja 2 1/2 - 16, stražnja 2 1/2 - 16
Kočnice: Naprijed disk promjera 220 mm, straga bubanj promjera 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.875, širina 1.020, visina sjedala 770, osovinski razmak 1.285, težina 87 kg,
Deklarirano: snaga - 3,7 ks (2,7 kW)
Spremnik goriva: 7,5 l

+ udobnost, izgled, pouzdanost, stabilnost, cijena

- prtljažni prostor, mekan ovjes, zaštita od vjetra

Veliki kotači donose udobnost i stabilnost pa je Pepe ugodan za vožnju

