

# Skuter za cijelu obitelj



Posljednji model skutera Vivacity koristi jednostavnu tehničku osnovu koja osigurava očekivane vozne osobine, ali to nije sve. Pored dodatne doze praktičnosti, za koju je zaslužan prtljažni prostor u prednjoj maski, tu je i privlačan izgled koji bi trebao podjednako odgovarati mladima i onima koji to po većini mjerila više nisu

NAPISAO I SNIMIO: MARKO GUZINA

**N**e dešava se često da skuter košta manje od 10.000 kn, a istovremeno izgleda vrlo elegantno, bez suvišnih detalja koji nikako ne odgovaraju europskom ukusu. Francuzi su uspjeli stvoriti vozilo koje se odlikuje vrhunskom završnom obradom i kvalitetom svojstvenom većini proizvođača sa Starog kontinenta, dok istovremeno cijenom konkurrira pristupačnim istočnjačkim proizvodima. Iako većinu neće oduševiti performansama, Vivacity svojom pojavom osvaja na prvi, drugi i svaki sljedeći pogled, dok praktičnost ovakvog prometala nikako ne može biti upitna. Oku ugodan Peugeot po pitanju praktičnosti ima poslovičnog asa u rukavu jer se ponosi dodatnim prtljažnim prostorom u prednjim oplatama, ali - o tom po tom.

## Od djeda do unuka

Ako kažemo da Vivacity u pogledu ostalih osobina spada u prosjek, odnosno pruža točno ono što smo i očekivali, ali ne više, ne bismo pogriješili. Zato je tu izgled koji možda neće izazvati ljubav na prvi pogled, ali odlučne, lijepe i jednostavne linije čine privlačnu cjelinu koja će se sviđati mnogima.

Dok se ispod njih sakriva jednostavna tehnologija, vanjske oplate ovog skutera odišu elegancijom koju bismo povezali s osjetno skupljim modelima. Francuski dizajneri ovaj puta su se iskazali i osmislili prepoznatljivo vozilo lišeno suvišnih detalja koji bi mogli sugerirati neukus. Već naplatci od lakog lijeva ukazuju na jedno-

stavnu i promišljenu formu, a ovakva kombinacija blago zakrivljenih ploha razdvojena odlučnim linijama pruža se duž cijelog skutera. Sjedalo i bočne stranice udovoljavaju formi koja je uobičajena ovoj klasi, ali već stražnja svijetla govore o tome da Vivacity nije samo još jedan obični skuter. Crna plastična podnica i unutarnja strana oplata prije svega su funkcionalne, ali i tu se nazire minimalizam, dok nas je ugodno iznenadio sklop kontrolnih instrumenata, koji na vrlo pregledan način pruža potrebne informacije. Ipak, daleko najprivlačniji element cijelog skutera nesumnjivo je prednja oplata, koja je tek blago ispupčena kako bi ponudila više prtljažnog prostora. Okomita linija koja skuteru daje dozu odlučnosti savršeno je uklopljena s pokazivačima smjera prozirnih leća, koji se pružaju iz horizontalnog sivog umetka, koji ujedno označava donju stranu poklopca prednjeg prtljažnog prostora. Dovrtljivi Francuzi su se snašli, pa se spomenuti poklopac otvara pomoću tipke s lijeve strane ispod upravljača, koja je nedostupna kada je upravljač zaključan. Poklopac spremnika goriva nalazi se iznad podnice, ali srećom je sam spremnik prilično kapacitetan, pa će posjeti benzinskoj pumpi biti rijetki. Crni pogonski agregat dobro je uklopljen i ne odudara od cjeline, kao niti neveliki ispušni sustav.

## Jednostavno je pouzdano

Posljednjih godina sve više proizvođača svoje skuterne oprema četverotaktnim agregatima jer zbog rastuće ekološke svijesti možemo reći da je vrijeme klasičnih dvotaktnih motora pri

C I J E N A  
9.835 KN

kraju. I dok neki tržištu nude manje žustre, ali i manje žedne "firtakte", Peugeot igra na kartu pouzdanosti koju njihovi solidni dvotaktni agregati ulijevaju korisnicima, ali isto tako možemo biti sigurni da će uvođenje zamjenskih pogonskih grupa biti

prilično skupa investicija. U svakom slučaju, New Vivacity osim dizajna zapravo ne nudi neke novosti, jer za pogon koristi provjerenu mehaniku. Jednocilindrični dvotaktni agregat je hlađen zrakom, a njegovi provrti i hod od 39,4 odnosno 39,8 milimetara



Lijepo linije ovog skutera dobro će pristajati širokom rasponu generacija



prilično uravnotežene, bez sklonosti prema previsokim okretajima, te s razumnim zakretnim momentom pri nižim okretajima. O tome ćemo moći tek nakon vožnje, ali za sada recimo da ovaj agregat razvija 4,36 konjskih snaga pri 7.000 okr/min, a bez blokade je to 4,8 KS pri 7.500 okr/min. Zakretni moment iznosi 4,75 Nm pri 7.000 okr/min, što je solidna vrijednost. Priprema gorive smjese je u duhu jednostavnosti povjerenja rasplinjaču s automatskom mješalicom za ulje, što se podrazumijeva.

Podrazumijeva se i da u sklopu pogonske grupe vrijedno radi još i automatska centrifugalna spojka, dok snagu na stražnji kotač prenosi CVT mjenjač. Nitko neće biti iznenađen da je ova cjelina zapravo i stražnji ovjes, čije kretanje kontrolira jedan amortizer, dok je ovo prilika da spomenemo kako su prednja i stražnja guma dimenzija 120/70-12. Kočnice nisu impresivne te već na papiru ukazuju da tvorcima ovaj skuter ni u kom pogledu nisu željeli izdici iznad prosjeka. Na prednjem kotaču, kojeg nosi teleskopska vilica, svoj posao obavlja disk promjera 200 mm, a stražnji kotač zaustavlja bubanj promjera 110 mm. Okvir od čeličnih cijevi sakriva se ispod lijepih oplata, pa drži prednju i zadnju osovinu na udaljenosti od 1.338 mm, dok je sjedalo na visini od 786 mm od tla. U spremnik goriva stane 8 litara, što nije mala vrijednost u svijetu skutera, a sve opisano teži 95 kilograma, što opet spada u neku zlatnu sredinu.



Jednostavni i pregledni instrumenti pružaju potrebne informacije dok su prekidači na upravljaču klasičnog formata



Vivacity vozaču osigurava primjeren položaj sjedenja, a sjedalu možemo prigovoriti klisku presvlaklu



rezultiraju radnom zapreminom od 49,9 kubičnih centimetara. Kako su povrt i hod gotovo jednaki, možemo govoriti o "kvadratičnom" agregatu, čije performanse bi iz toga trebale biti

Uravnotežena ciklistika s kotačima promjera 12" osigurava povoljan omjer stabilnosti i okretnosti



▲ Stražnji, kao i prednji kraj odiše jednostavnim i prepoznatljivim dizajnom

▼ Prednji disk i stražnji bubanj adekvatno zaustavljaju skuter iako ih je potrebno nešto jače stisnuti



### Prihvatljivi prosjek

Nakon komentara odlično pogodnog izgleda te tehničkog opisa lišenog svih iznenađenja na red dolazi dio u kojem pišemo o vožnji. Prvo ugodno iznenađenje je dobar položaj vozača, čemu se nismo baš nadali kod ovako kompaktnog skutera. Prostora za noge je dovoljno, a upravljač je postavljen tako da ne smeta koljenima, niti se vozač mora saginjati do njega. Iduće ugodno iznenađenje je to koliko lako agregat pali te time ulijeva osjećaj pouzdanosti koji nije na odmet. Stari majstori bi rekli da upali "čim mu pokažeš ključ", a iako je agregat odmah spreman za vožnju mi smo si dali nekoliko trenutaka pa odmah primijetili da je kontrolna ploča jednostavna i vrlo pregledna. Već prvi start daje naslutiti da je Vivacity prilično živahan, pogotovo ako uzme mo u obzir da koristi zrakom hlađeni agregat male zapremine. Na žalost, inicijalno ubrzanje koje nas je iznenadilo ubrzo nestaje, da bi nakon kojih 50 km/h, koliko skuter posti-

že lako, trebalo vježbati strpljenje za svaki dodatni kilometar na sat brzine. Uz pomoć nizbrdica, vjetra u leđa i sličnih trikova Vivacity će doseći 65 km/h, pa će tu brzinu održavati čak i kada navedenih nizbrdica i vjetrova nestane. Ponovo se dovodi u pitanje sigurnost prometovanja s ovakvim vozilom po bržim dionicama u gradu, gdje većina automobila vozi brže od 80 km/h, iako zakon na to ne gleda blagonaklono. Kako objasniti vlasniku golemog automobila, koji će vas gotovo izgurati s ceste da vas pretekne, kako je njegov gnjev uzaludan jer ćete za 300 m proći pored njega i sličnih koji stoje u dugom redu ispred semafora? Naravno, ovakve digresije u osnovi nemaju smisla jer neće ništa promijeniti, pa se možemo vratiti lijepom Peugeotu i njegovim osobinama. Nakon ubrzanja i "jurnjave" pokoju rečenicu ćemo posvetiti i kočnicama. Naime, prvi dojam nije impresivan, jer da bi disk sprijeda te bubanj straga odgovorili prihvatljivom silom kočenja, potrebno je nešto jače povući

ručice kočnica. Kada ovo kažemo, moramo istaknuti da su kočnice adekvatne za klasu kojoj ovaj skuter pripada te za performanse koje razvija, a potencijalni vlasnici će se, kao i mi, ubrzo naviknuti na potrebni stisak. Kod kočenja smo primijetili da je presvlaka na sjedalu skliska, pa će se trebati zadržati rukama i nogama ako ne želite kliznuti tijelom prema naprijed. Zanimljivo je da se bubanj kočnica, koja djeluje putem sajle, zapravo vrlo dobro dozira, dok disk s

pripadajućom hidrauličnom kontrolom ponešto propada, pa nema toliko preciznosti na ručici kočnice. Srećom, radi se o europskom proizvodu i on se odlikuje dobro podešenim i usklađenim ovjesom koji nadoknađuje manjkavosti kočnica, pa je sveukupan osjećaj u vožnji pozitivan. Želimo li rezimirati osobine ovjesa, reći ćemo da je kvalitetan te dobro obavlja svoju zadaću, iako - kao i kod svakog drugog skutera - zbog razmjerno kratkog hoda dolazi u krizu. Opet posve očekivano,

Jednostavne linije odlikuju i unutrašnju stranu prednjih oplata na kojoj se ističe tek nezaobilazna kukica za vrećice



Provjerena pogonska grupa možda neće osigurati vratolomne performanse, ali zato gotovo da garantira dugovječnost i pouzdanost





▲ Prtljažni prostor pod sjedalom nije gigantskih dimenzija, ali mu u poslu pomaže prednji prtljažni prostor

▶ Otvor za uljevanje goriva se nalazi tik iznad podnice što će od vozača iziskivati saginjanje, ali veliki spremnik znači rijetke posjete benzinskim postajama



▲ Bočni oslonac je praktičan dodatak na skuterima

Kupci ovog skutera mogu računati da će u zamjenu za razumnu svotu novaca dobiti okretan, praktičan, ali prije svega lijep skuter

zaštita od vjetera je rezervirana samo za potkoljenice, no gradski skuter ne treba pružiti više. Sveukupno po pitanju vožnje Vivacity vozaču pruža solidan osjećaj, a iako kotači mjere tek 12 inča u promjeru, stabilnost na pravcu i u zavojima je dobra, dok okretnosti nikako nemamo što zamjeriti.

### Povoljan koeficijent

Iako ne vladamo najbolje terminologijom iz kladionica, vjerujemo da ovom Peugeotu većina osobina ide

u prilog, pa svatko tko odluči uložiti novce na njega gotovo sigurno ispada dobitnik. To možemo ustvrditi prije svega zato što je ovaj skuter zasnovan na solidnoj i provjerenoj mehanici, ali i zato što će svojim izgledom biti prikladan za nekoliko generacija iste obitelji. Svojom pojavom New Vivacity stvara dojam elegancije, ali i dinamičnosti, ovisno o tome kako se vlasnik želi prezentirati. Uvjereni smo da ovaj skuter podjednako dobro odgovara stilu najmlađe publike koja je tek ste-

kla pravo upravljati skuterom, njihovim očevima koji u skupim odijelima traže vozilo za savladavanje gužve, ali i djedovima koji odlaze na druženje s vršnjacima. Iako sitnice poput skliskog sjedala ili kočnica koje zahtijevaju nešto veće ulaganje snage vozača ponešto kvare dojam, završna obrada te opći dojam pouzdanosti i kvalitete ih lako zasjenjuju. Na posljetku je tu i svakako konkurentna cijena, jer nam se 9.835 kn ne čini kao pretjerana svota za kvalitetan skuter renomira-

nog proizvođača. Što se konkurencije tiče, opet je to pitanje onoga što od skutera očekujete. Želite li istinsku ikonu, morat ćete izbrojati gotovo dvostruko više sa Vespu iste zapremine, dok će manje zahtjevni već za polovicu cijene Vivacityja moći kupiti neki kineski proizvod. Pogotovo nakon ove izjave možemo mirne duše reći da je ovaj lijepi Peugeot zapravo zlatna sredina te da će sasvim sigurno vlasnicima pružiti onoliko koliko su platili, a vjerujemo i osjetno više. ■

Ujutro će s njime pripadnik najmlađe generacije otići u školu, popodne predstavnik srednje generacije obavljati poslove u gradu, a predvečer će djed i baka otići do vršnjaka na partiju bridža

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, dvotaktni
<b>Obujam:</b> 49,9 ccm
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okrvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica; strađa agregat kao ovješeni elemen sa jednim amortizerom
<b>Gume:</b> prednja 120/70-12, stražnja 120/70-12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk 200 mm, strađa bubanj 110 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.910, širina 680, visina sjedala 786, osovinski razmak 1.338, težina 95 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 4,8 ks pri 7.500 okr/min, 4,4 Nm pri 6.800 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l

+ kvaliteta, dizajn, pouzdanost, praktičnost, okretnost, cijena

- kratak hod ovjesa, tek dovoljne kočnice, klisko sjedalo

