

test **Piaggio
Carnaby
Cruiser
300 i.e.**

Prije nego počnete razmišljati o značenju naslova, znajte da nije u pitanju neka društveno politička pojava koja bi dovela do fizičkog smanjivanja gradova. Riječ je o subjektivnom dojmu koji Carnaby Cruiser stvara kod korisnika jer svaka destinacija u gradu odjednom postaje nadohvat ruke

CIJENA
31.350 KN

Smanjivanje gradova

NAPISAO I SNIMIO: **MARKO GUZINA**

Kroz posao koji obavljamo sreli smo se s raznoraznim vozilima, pa tako i skuterima. Neki su bili dobri, neki loši, neki privlačni, neki praktični, ali rijetki su oni s kojima već prilikom prvog kontakta stvorimo izvjestan odnos koji se može opisati i kao simbioza. Carnaby Cruiser o kom govorimo u ovom testu svakako je jedan od takvih posebnih modela, onih koji ne zahtijevaju pripreme, već se nameću kao vrlo jednostavni, a često i zabavni za korištenje. Ovi pozitivni osjećaji koje smo otkrili prema Carnabyju ne zanemaruju njegove nedostatke (koji su neizbježni),

ali svakako ih čine podnošljivima, pogotovo zato što se odnose na manje važne elemente.

Novo, a viđeno

Skoro u svakoj prilici kada pišemo o nekom talijanskom proizvodu možemo mirne duše pohvaliti dizajn. Ista situacija je i sa Carnaby Cruiserom, jer se prije svega radi o oku ugodnom skuteru. Ono što primjećujemo kod Piaggio grupacije svakako je recikliranje, odnosno izdašno korištenje tehničkih, ali i oblikovnih elemenata koji su se pokazali uspješnim. Upravo to je razlog zbog kojeg će nezainteresirani promatrač lako zamijeniti Beverly Cruiser za Carnaby Cruiser, pogotovo gledano s prednje

strane. Pogled s boka već ukazuje na mnoge razlike, prije svega različitu koncepciju, jer Carnaby je suter ravne podnice, što sa sobom donosi posve drugačiji položaj sjedenja te općenito drugačiju ergonomiju.

Kao što smo već spomenuli, gotovo svaku komponentu koja određuje izgled ovog skutera moguće je povezati s dosadašnjim "običnim" Carnabyjem ili modelom Beverly Cruiser. Redom se to odnosi na naplatke od lakog lijeva s deset krakova, prednje vilice s kromiranim zaštitnim (ukrasnim) elementom, te prednji blatobran. Prednje plastične oplaste, unutar kojih se sakrio hladnjak rashladne tekućine, predstavljaju svojevrsnu kombinaciju dvaju spomenutih modela, a okruglo svjetlo jasno govori da je riječ o "cruiser" izvedbi. U ovom pogledu su specifični i analogni kontrolni instrumenti, koji kao da su s kontrolnim

žaruljicama preuzeti s nekog Moto Guzzija, a pažnju zaslužuje i kromirani upravljač. Piaggio se očito odlučio posvetiti detaljima, pa tako ručke na upravljaču imaju utisnut naziv tvrtke, a samo spremnici ulja za kočnice pomalo odskaču svojim neuglednim oblikom. Pored spomenute prednje maske, obruba svjetla te kućišta kontrolnih instrumenata među sjajno kromirane detalje se ubrajaju i retrovizori - i tu popis uglavnom završava. Ispod upravljača se nalaze neizbježna kontakt brava i vješalica za vrećice, a tu su i dva pretinca, čija je praktičnost upitna. Osim što nemaju poklopce, pa u njima može padati kiša, predmeti u njima su izloženi pogledima i dugim prstima. Na spomen dugih prstiju treba primjetiti: ako u pretince ubacite neke sitnije predmete, mogli biste se zabavljati dok ih pokušavate izvaditi, jer otvori baš i nisu veliki.



Natpis "cruiser" objašnjava elegantne i pomalo staromodne linije



Gledano
sprijeda,
sličnost s
modelom
Beverly je
poprilična

Carnaby koristi, za Piaggio uobičajena dva diska
promjera 260 mm, po jedan naprijed i jedan straga



S koje god
strane ga
gledamo,
Carnaby
predstavlja
vizualno
odlično
zaokruženu
cjelinu

Kontrolni
instrumenti,
lampice i
prekidači na
upravljaču kao
da su preuzeti
s nekog Moto
Guzzija



Nadalje je tu prostrana i ravna podnica po kojoj je Carnaby poznat, da bi se s nje počeo uzdizati stražnji kraj skutera. Sjedalo je izrađeno prilično jednostavno, pa ne predstavlja neki magnet za poglede, ali je dobro uklopljeno u ukupni izgled ovog vozila. Isto vrijedi i za rukohvate suvozača, odnosno nosač prtljage u koji se oni stapaju.

Bočne stranice Cruisera su elegantne, ali to je nešto na što su nas u Piaggio već naučili. Pogonski agregat i pripadajuće komponente poput ispušnog sustava čine značajan dio skutera, ali svojim oblikom su neutralni, pa ne privlače pažnju na sebe.

Opisani izgled donosi dovoljno novoga da bi privukao kupce koji du sada nisu razmišljali o ovom modelu, a opet sadrži dovoljno poznatoga da ga prihvate dosadašnji korisnici Carnabyja.

Klonirana ovčica

Carnaby Cruiser 300 posve logično koristi vrhunsku Piaggio tehnologiju, gotovo identičnu onoj na ostalim modelima. Ovo ne treba čuditi, jer bismo stručnjake ove grupacije mogli smatrati potpunim budalama kada bi na raspolaganju imali odlični Quasar agregat, a ne bi ga koristili gdje god uzmognu. S obzirom da ovaj jednocilindraš hladen tekućinom predstavlja pun pogodak i svojevrsnu "zlatnu koku" u svijetu pogonskih grupa za skutere, posve je opravdano njegovo prostituiranje u svim mogućim modelima. Podsjetimo da se radi o agregatu s četiri ventila i jednom bregastom osovinom u glavi, dok radna zapremina od 278 kubičnih centimetara nastaje kao rezultat provrta od 75 te hoda od 63 milimetra. Deklarirana snaga iznosi 22,5 KS pri 7.250 okr/min uz zakretni moment od 23 Nm pri 6.000 okr/min.

Napajanje je već u ranijoj generaciji zapremine od četvrt litre bilo povjerenost sustavu elektronskog ubrivanja, a paljenje je također elektronsko. Ispušni sustav, naravno, sadrži katalizator, a pokretanje agregata je pomoću elektropokretača.

Iako vjerujemo da poznavatelji skutera sljedeće podatke znaju na pamet, za one koji nisu utvrdilo gradivo dodajemo da je prijenos snage povjeren centrifugalnoj, automatskoj spojci i CVT mjenjaču, kao što je uobičajeno kod svih sličnih vozila.

Skuteri Piaggio grupacije ove klase skoro svi redom koriste i dva kočiona diska, s tim da su i prednji i zadnji promjera 260mm. Nakon ovih komponenti koje su poznate s drugih modela recimo nešto o dijelovima koji su više ili manje specifični upravo za testirani skuter. Dok je straga agregat ovješeni element, izgledi su bili "pedeset - pedeset" da

su upotrijebljena dva ili jedan amortizer, a kocka je pala na kombinaciju od dva podesiva amortizera. Sprijeda Carnaby koristi teleskopsku vilicu s nogama primjera 35 milimetara, a gume su dimenzija 110/70-16 sprijeda te 130/70-16 straga. Zanimarimo li Vespu i još pokoji rijedak model, svi skuteri, pa tako i testirani model, imaju okvir od čeličnih cijevi dobro skriven plastičnim oplatama. Posve u skladu s klasom je međuosovinski razmak od 1.400 milimetara, a niti visina sjedala od 780 milimetara ne predstavlja odstupanje od prosjeka. U spremnik goriva ovog skutera stane 9,5 litara tekućine čija cijena je opet krenula uzlaznom putanjom, a proizvođač deklarira težinu od 164 kilograma.

Predmet zavisti

Vjerujemo da smo svi u nekom trenutku u životu imali prilike upo-

Krut okvir, usklađen ovjes i obilje snage znače da je u vožnji Carnaby siguran i zabavan



vili više ili manje legalnim brzinama. Sve opisano u gradskoj vožnji znači osjećaj moći koji je dodatno potkrijepljen odličnim kompromisom između stabilnosti i okretnosti. Obično pod kompromisom podrazumijevamo "manje od dva zla", ali u ovom slučaju govorimo o "najboljem od oba svijeta". Kojom god brzinom se kretali, Carnaby Cruiser će biti stabilan, a na neravnine će kratko i minimalno odregairati. Uz navedeno će u svakom trenutku promjena smjera na ovom skuteru predstavljati pravu igrariju, neovisno radi li se o žestokom guranju kroz gradske gužve ili prestrojavanju na bržim dionicama. Kotači promjera 16 inča nesumnjivo igraju veliku ulogu u voznim svojstvima, jer je Carnaby kroz zavoje stabilan poput motocikla, pa je nedostatak bočnog oslonca opravdan jer biste u većini prilika njime strugali.

Kao da do sada opisano nije dovoljno, okvir testiranog skutera je zavidno krut, pa ne pokazuje niti najmanje znakove uvijanja, makar smo sigurni da ga odlično usklađeni ovjes u zavojima nemalo opterećuje.

Kočnice su, kao i agregat, tipično dobre, kako smo i naučili od Piaggio proizvoda, pa ulijevaju sigurnost u svakom trenutku. Pored obilne sile kočenja tu je i vrhunska mogućnost doziranja, što će vozačima sklonima dinamičnoj vožnji pružiti podosta zabave. Nakon pohvala ostaje nam prigovoriti pojedinim detaljima od kojih svakako najveći minus zaslužuje prostor pod sjedalom - ima zapreminu manju od modernih ženskih "torbica". Kacigu koja može stati pod sjedalo ne bismo nikome preporučili jer zasigurno nije posebno velika. Dakle, prije kupnje možete računati na to da će vam trebati ruksak, poštarska torba ili putni kofer ukoliko želite nositi veće predmete.

Primijetili smo također da se kontrolne žaruljice ne vide najbolje po

Prostor pod sjedalom je zaista mali i predstavlja jedini pravi nedostatak



Ravna podnica je prostrana pa vozaču osigurava dovoljno prostora

Vrhunski Quasar agregat osigurava obilje snage, a time i žustra ubrzanja



znati osobu kojoj su svi zadaci laki, a zadataka bi znalo biti daleko preko razumne mjere. Sigurno poznajete nekoga tko je skupljao odlične ocjene u školi, jednake takve ocjene u muzičkoj školi te na izvanškolskom engleskom, a povrh svega su svaki ponedjeljak na polici blistali novi pehari osvojeni u omiljenom sportu. Naravno da nam nikada nije bilo jasno kako to sve stignu, naizgled bez muke, a još i sa smješkom na licu. Carnaby Cruiser 300 predstavlja takvu osobu, kada bismo povukli paralelu u svijet skutera. Možemo ga "probuditi" u bilo koje doba i sve zadatke će obavljati s lakoćom, a kada pomislimo da bi trebalo biti dosta, Carnaby nas uspije još nečim ugodno iznenaditi.

Za početak je tu vrlo udoban položaj sjedenja, koji će odgovarati svima prosječne visine i nižima od toga. Nadprosječno visoki vozači će možda zamjeriti oblik sjedala koji im ne omogućava pomicanje prema natrag, ali i ovako će imati dovoljno prostora za koljena. Ruke prirodno padaju na ručice upravljača, a skuter već na mjestu daje dojam okretnosti, pa ga je posve lako okrenuti ili parkirati.

Agregat - koji ne možemo dovoljno nahvaliti - pali nakon kratkog pritiska na tipku elektropokretača, a bio topao ili hladan, odmah je spreman žustro ubrzati. Ubrzanja su zapravo toliko zabavna da smo primjetili kako na svakom semaforu otvaramo gas do kraja, makar nam se nikamo ne

žuri. U slučaju žurbe kazaljka brzino-mjera će odlučno skočiti do kojih 100 km/h, da bi tek nakon kraće zadržke došla i do 130 km/h, koliko je krajnja brzina. Kako smo opisali, i kada nam se nije žurilo nismo odoljeli ne otvoriti gas, ali bismo tada nakon par sekundi otpustili gas i vožnju nasta-



Carnaby se zahvaljujući gumama promjera 16" ponaša poput motocikla pa su spuštanja u zavoj zabavna i sigurna



Izdašna porcija okretnosti u Carnabyju se susrela s jednako toliko stabilnosti dok je ergonomija dobro pogođena što znači udobnu vožnju



jakom suncu, ali to je nerijetka pojava i ne predstavlja poseban problem.

Na koncu, zaštita od vjetra je nešto što Carnaby Cruiser jednostavno ne nudi. Dok je vozač ispod struka dobro zaštićen, gornji dio tijela, prsa i glava to baš i nisu. Naravno da pri 130 km/h to ne predstavlja problem, ali za kišnog i hladnog vremena može biti izvjesni nedostatak.

Nisu svi isti!

Uvijek ima onih koji ne cijene skutere kao prijevozno sredstvo, pa gotovo s gađenjem odmahuju i tvrde da su im svi modeli na tržištu jednaki. Ima i onih koji su skuterima skloni, a na prečac zaključuju kako su svi skuteri Piaggio grupacije isti. Činjenica da dijele tehničku osnovu znači da je dio njihovih osobina identičan, ali tu nam prije svega na pamet pada pouzdanost i kvaliteta. Istina je i da korištenje sličnih vizualnih elemenata znači nemalo paralela u izgledu pojedinih modela, ali opet, ostaje dovoljno detalja koji ove skutere čine različitim.

Za model Carnaby Cruiser 300 koji smo obradili u ovom tekstu izgleda da su karte pale najbolje moguće, jer vozne osobine kojima se diči ovaj skuter zaista su vrijedne pažnje. Dobre kočnice, snažan agregat, uravnotežen ovjes, krut okvir, baš sve je došlo na svoje pa Carnaby naprosto osvaja onime što nudi. Naravno, oskudan prostor pod sjedalom je legitimna primjedba, ali vjerujemo da

će se svi skloni žustrijoj vožnji toga rado odreći u korist voznih osobina.

Suzdržani vozači će u ovom skuteru pronaći svestrano vozilo koje će ih uz zavidnu dozu sigurnosti dovesti do cilja i vratiti "doma". Oni koji osim praktičnosti - koju lakim savladavanjem gužvi donosi skoro svaki skuter - od svog vozila traže i ponešto adrenalina nikako neće biti razočarani, jer postoji nemalo motocikala koji su kroz zavoje nesigurniji od Carnabyja.

Pored snažnih ubrzanja i pristojne krajnje brzine testirani skuter nas je ugodno iznenadio i potrošnjom, koja se kretala oko 4 litre na 100 prijednih kilometara. Koliko god ga tjerali, nismo uspjeli 'spaliti' znatno više od 4,5 litara, ali smo zato umjerenom vožnjom potrošnju spustili i do 3,5 litara na 100 km.

Saznali smo da će Piaggio Carnaby Cruiser 300 i.e. koštati 31.350 kn što ga svrstava među pristupačnije modele srednje klase koje nudi Piaggio grupacija. S obzirom na nabrojano, iako u pitanju nije malo novca, imamo dojam da se radi korektnoj cijeni i sumnjamo da će netko od budućih vlasnika žaliti toliki izdatak.

Poput drugih modela Piaggio grupacije, ovaj skuter predstavlja vrh ponude u svijetu skutera, pa će veću cijenu imati tek japanski modeli koji kod nas nisu pretjerano popularni, dok će različiti azijski proizvođači nuditi manje kvalitete,

voznih svojstava ili karizme, ovisno o tome koliko ste malo novaca za njih izbrojali. Ne treba misliti kako na ovaj način podcjenjujemo kineske, tajvanske ili korejske skutere, ali isto tako treba biti svjestan da u slučaju Piaggia viša cijena zaista donosi i neke prednosti. Na vama je

da zaključite da li su te subjektivne i objektivne prednosti vrijedne iznosa koji se za ovakve skutere traži. U svakom slučaju se nadamo da ćete skuterom (ili bilo čime u životu) za koji se odlučite biti zadovoljni barem upola koliko je nas ugodno iznenadio testirani Carnaby. ■

Carnaby	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	jednocilindrični, četverotaktni
Obujam:	278 ccm
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	CVT
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica ø 35 mm; straža agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera
Gume:	prednja 110/70-16, stražnja 130/70-16
Kočnice:	naprijed disk 260 mm, straža disk 260 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.050, širina 780, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.400, težina 164 kg
Deklarirano:	snaga - 22,5 ks pri 7.250 okr/min, 23 Nm pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva:	9,5 l
+	ubrzanja, stabilnost, kočnice, snaga agregata, kvaliteta
-	prostor pod sjedalom, kontrolne žaruljice



Kromirani detalji su smješteni na prednjem kraju i čine ovaj skuter upadljivim