

Zdravilo proti lisicam

besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič

in drugim
vsakdanjim
tegobam



Ljubljanci in tisti, ki se dnevno vozite v belo Ljubljano na tlako, bodite pozorni. Maksi skuterjev je na cesti vse več, kar so nam potrdili tudi prodajalci motociklov, in v Piaggiovi ponudbi je zvezda prav tale Beverly.

► Najprej je z 250 na 300 'kubikov' povečan enovaljnik dobila Vespa GTS in postala najmočnejša serijska Vespa vseh časov. Zdaj se je znašel še v Piaggiovem Beverlyju, ki se sicer prodaja še v različicah z 250-, 400- in 500-kubičnim motorjem. Zakaj še tristoica? Očitno je kupec z različnimi potrebami dovolj, da si lahko Piaggio privoščiti tako raznovrstno ponudbo, saj se uporabniki delijo na tiste, ki bodo s skuterjem vozili le po mestu, in na tiste, ki se s takim dvokolesom odpravijo za teden dni na dopust. Tristoica spada nekam vmes.

Z mesta zelo dobro 'skoči', a zaradi večjih koles ne tako agresivno kot Vespa. Do hitrosti 60 km/h pospeši v štirih sekundah in pol,

do stotke pa v 12, sem nameril z mobilnikom v levi roki. Novemu Cliu dCi smo jih namerili 13, mimogrede, torej boste s takole motoriziranim Beverlyjem od semaforja do semaforja med hitrejšimi. Največja hitrost znaša toliko, kot je dovoljena največja hitrost na avtocesti, in niti kilometra več, tudi če se sklonite za vetrobran, ki je pri različici Touring del serijske dodatne opreme.

Poleg poskočnega motorja velja izpostaviti zares dobre vozne lastnosti, ki so rezultat močnega okvirja, kakovostnega vzmetenja (zadaj sta dva blažilnika!) in koles s 16-palčnim premerom. Ta v primerjavi z manjšimi, 13-palčnimi kolesi na običajnih skuterjih zagotavljajo veliko več stabilnosti v zavoju in



Prostor pod sedežem je preplitek in preozek za večje čelade.



Nosilec kovčka je nameščen serijsko.

pri večjih hitrostih, Beverly pa je zaradi tega prav spodobno vozen tudi po makadamu. Preizkušeno! Ima pa Beverly zaradi velikih koles tudi slabo plat: sicer dolg prtljažni prostor pod sedežem (odpira se z gumbom pod krmilom ali z vzvodom, skritim v predal pred koleno) je plitek in zato pogoltno le dve majhni jet čeladi, večje (XL) pa ne, o integralni čeladi, spravljeni tja spodaj, pa lahko samo sanjate. Priporočamo kovček. S prostorom za stopala tudi niso bili pretirano radodarni, saj ga krade sredinski greben.

Da prtljažni prostor ni ogromen, je kriva tudi oblika zadnjega dela skuterja. Ta je elegantno ozek in zaradi retro linij deluje, kot da bo moderen še desetletja. Skuter je opremljen s stranskim in centralnim stojalom, nosilec za kovček in dobro armaturno ploščo (hitrost, dva števca kilometrov, nivo goriva in temperature hladilne tekočine, ura). Poraba goriva je na testu znašala 4,2 litra na sto kilometrov, a je bil skuter tako rekoč nov, zato tudi upamo, da se bo sprednja zavora

še malce unesla. Za ostro ustavljanje je bil potreben kar močan stisk ročice.

Dajte, vsaj poskusite. Ne poznam nikogar, ki po preizkusu maksi skuterja v (ljubljanški) gneči ni bil navdušen. Z namestitvijo toplih ščitnikov rok in pregrinjala za noge lahko sezono uporabnosti raztegnete na skoraj vse leto. Pošteno bi nam bilo nameniti kak brezplačni parkirni prostor več, se vam ne zdi? Gospod župan, imate na enem parkirnem mestu raje enega Tuarega ali štiri take skuterje? ◀◀



Dovolj informacij, necenen videz.



Krmilo je postavljeno dovolj visoko, da je prostora za kolena več kot dovolj.

| Piaggio Beverly Tourer 300ie



Zadnjima blažilnikoma je mogoče nastavljati trdoto.

Piaggio Beverly Tourer 300ie

Cena testnega vozila: 4.099 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Prenos moči: samodejna sklopka, variomat.
Okvir: jeklen cevni, dvojna kletka.
Zavore: spredaj kolut Ø 260 mm, dvobatna čeljust, zadaj kolut Ø 260 mm, enobatna čeljust.
Vzmetenje: spredaj vilice Ø 35 mm, 104 mm giba, zadaj dva hidravlična blažilnika, štiristopenjsko nastavljiva prednapetost, 90 mm giba.
Gume: 110/70-16, 140/70-16.
Višina sedeža od tal: 790 mm.
Posoda za gorivo: 10 l.
Medosna razdalja: 1.470 mm.
Teža: 165 kg (z gorivom).
Zastopnik: P.V.G., Vangalenska cesta 14, 6000 Koper, 05/629 01 50, www.pvg.si.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ elegantna, klasična oblika
- ▲ poskočen motor
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ uporabnost
- ▲ solidna vetrna zaščita

- ▼ pod sedežem ni prostora za integralno čelado
- ▼ malo prostora za stopala
- ▼ sprednja zavora bi lahko bila močnejša



Prostora za zaboj zaradi sredinskega grebena ni, ima pa kljukico za vrečko.