

„Nadomestno vozilo“



Analizira: **Matjaž Gustinčič** Foto: **naš arhiv**

Priznam, da ko sem prvič videl takle trikolesnik, sem bil zgrožen. Zakaj bi to kupil? Da vsem ostalim poveš, da ne znaš peljat motocikla z dvema kolesoma? Da imaš težave z ravnotežjem? Prepričan sem bil, da se to med motoristi ne bo prodajalo. Uh, kako debelo sem falil, MP3 je bil v Evropi kar nekaj časa najbolj prodajan skuter! Z naskokom najraje ga imajo Francozi, Parižani.



Prednja prema je solidna in ne dobiva zračnosti. Spodaj: MP3 125.



Zgodovina modela

Piaggio MP3

2006: Predstavitel modelov MP3 125 in MP3 250, konec leta predstavijo še MP3 400

2008: Predstavljena 250 LT in 400 LT, ki sta vozna z B kategorijo

2009: Predstavitel MP3 125 Hybrid

2010: Predstavitel MP3 300 (LT), ki zamenja 250-kubičnega, novi MP3 300 Hybrid

2011: Predstavitel MP3 Yourban 125 in Yourban 300, manjši in lažji različici MP3-ja

2012: Prenova in nov model; MP3 500 Touring (LT), Business in Sport

2014: Nov model MP3 300 in 500, na voljo dve različici Sport in Business: nov okvir, večja kolesa, dodelan agregat, dodelan vbrizg – Ride By Wire (elektronska ročica plina), izboljšave v prenosu, ABS in protizdrsn sistem ASR

Trikolesni MP3 je nadomestek avtomobila. Piaggio je imel dobre pravnike, ki so naštudirali predpise in ga prijavili kot »dvosledno vozilo«. Uspeli so. Zato ga lahko vozite z vozniškim dovoljenjem za avtomobil. Desno: stopalka za zadnjo zavoro je na podu, kot pri avtomobilu in tudi pri Vespi. Tako ima model MP3 Business LT, letnik 2011.

MP3 500 Sport, letnik 2014



Sveda sem na MP3 gledal z očmi motorista in kot nadomestek motocikla. Kar nekako ni imelo smisla. Je pa zato odličan nadomestek avtomobila, predvsem za »nemotoriste«. Ker je bilo za prve modele MP3 potrebno imeti vozniško dovoljenje kategorije A, je kot alternativa avtomobilu zares postal še

potem, ko so pri Piaggu natančno naštudirali evropske predpise in so z razširitvijo medosne razdalje na 465 mm in z vgradnjo dodatne nožne zavore dosegli, da so MP3 prekvalificirali iz enoslednega v dvosledno vozilo. To pomeni, da se uvršča v razred B1 vozil in se ga lahko vozi z B kategorijo. Ponekod v Evropi celo brez čelade.

Sam imam vseeno pomisleke. Tak skuter, če mu lahko tako rečem, je težek četrtr tone, pospeši na ravni spodobno zmogljivega avtomobila in doseže hitrost preko 150 km/h. Ali je prav, da ga lahko vozi vsak, tudi povsem brez predznajanja vožnje motocikla? Ali vsaj kolesa? Ne vem, nisem prepričan. Ok, že res, da je v

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



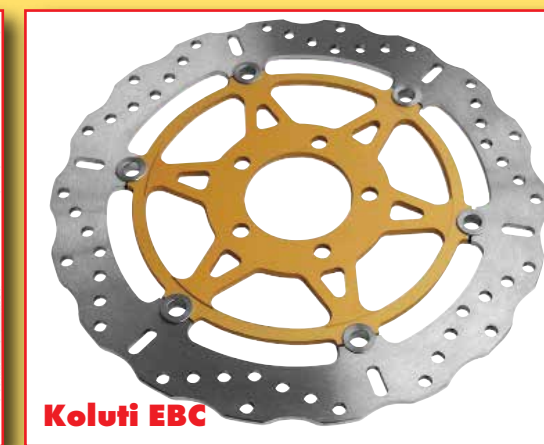
Zračni filtri



Opletene zavorne cevi



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop

MP3 250, letnik 2009 : dovolj za v mesto, premalo motorja za izlete.



S KAKŠNIM VOZNIŠKIM DOVOLJENJEM?

Če kupujete rabljenega in ciljate na tiste, vozne z avtomobilskim dovoljenjem, kaže biti previden, ker je med rabljenimi kar nekaj takih, ki ne ustrezajo oznaki vozila. Torej, kako jih ločimo?

Tisti, ki so vozniki z B kategorijo, imajo oznako LT, oznaka v prometnem dovoljenju mora biti L5e trikolo.

Tisti, za katerega morate imeti vozniško dovoljenje za motocikel, torej kategorijo A, pa ima oznako RL in je v prometni zapisano kot enosledno vozilo. Če bi stala eden ob drugem, bi takoj opazili ožjo razdaljo med prednjima kolesoma, pa tudi cel trikolesnik je nekoliko vitkejši od LT-ja.

Je pa treba biti previden, če se s takim vozilom odpravite tujino. Na Hrvaškem recimo, se za vožnjo s trikolesniki zahteva A kategorija, kljub temu da so v EU. Evropska direktiva namreč veleva, da lahko vsaka članica poljubno odloča o tem, kakšno vozniško dovoljenje bo zahtevala za vožnjo trikolesnika. Torej uradno se na Hrvaškem ne smete voziti brez voznškega dovoljenja A kategorije. Imajo pa menda lastniki MP3-jev v večini pozitivne izkušnje s tamkajšnjo policijo. Zanimivo pa je, da na hrvaški uradni Piaggiovi spletni strani oglašujejo MP3 kot enostavno vozen skuter z B kategorijo, z dodanim drobnim tiskom, da je pri njih potrebna A kategorija. V Srbiji recimo, pa je vozen z B kategorijo.

primerjavi s klasičnim skuterjem trikolesnik neprimerno bolj stabilen. In varnejši. Ker ima tri kolesa, ga je praktično nemogoče prevrniti. Tako je strah pred zdrsom prednjega kolesa (no, koles) odveč. Polito olje ali dizelsko gorivo na cesti ni bistveno bolj nevarno, kot če bi sedeli v avtomobilu. Ob pretiravanju sicer prednja kolesa lahko zdrsnejo, ampak bolj po avtomobilsko, torej tudi brez padca. Poleg tega ima tak trikolesnik v primerjavi s klasičnim skuterjem občutno krajšo zavorno pot. Največ seveda zaradi dveh zaviranih prednjih koles, nekaj pa tudi na račun voznikovega odločnejšega zaviranja (ker ga ni strah, da bi se zvrnil). Ročici na krmilu upravljata zavore ločeno, desna prednjo in leva zadnjo, nožni zavorni pedal pa upravlja zavore integralno, torej na vseh treh kolesih. Od leta 2014 pa je novi MP3 opremljen tudi z ABS zavorami in s protizdrsnim sistemom ASR (Acceleration Slip Regulation – traction control). Torej je po tej plati recimo res varen. Čeprav, mene osebno

bolj kot zdrs in padec skrbi to, da mi nekdo izsili prednost in se mu na polno zagonim v bok vozila. Tam tudi četrto kolo ne bi pomagalo kaj dosti.

ALI LAHKO STOJI SAM?

Poleg dodatne varnosti se mi zdi fino to, da lahko na mestu stoji sam. Zakaj je to prednost? Tisti, ki smo skuter uporabljali vse leto, vemo, da v dežju kljub uporabi dežnega pregrinjala (to je tista palerina, ki jo imaš napeto od krmila čez kolena), na semaforju še vedno fašš mokre noge, ker jih pač moraš pomoliti izpod te palerine. Če ne, se prevrneš. Pri MP3 ni potrebno moliti nog v mokroto, dovolj je le pritisniti stikalo na krmilu in nagibanje se »zaklene«. Takrat skuter stoji sam. Zaklepanje je mogoče le pri zelo nizki hitrosti (hitrost hoje recimo) in ko se ta hitrost preseže, se skuter tudi sam odklene. Je pa potrebno nekaj vaje in previdnosti, ker se skuter pred zaklepom nagibanja ne poravnava sam. Kar po-

Opazili smo med oglasi

Piaggio MP3 400 LT, letnik 2009, bele barve, 50.000 prevoženih kilometrov, kovček, gel sedež, ogrevane ročke, nove gume. Cena: 4.500 EUR, zasebna prodaja.

Piaggio MP3 500 LT, letnik 2012, sive barve, 17.500 prevoženih kilometrov, 1. lastnik, kovček, USB vtičnica, redno servisiran, servisna knjiga. Cena: 5.500 EUR, zasebna prodaja.

Piaggio MP3 500 LT, letnik 2012, srebrne barve, 11.000 prevoženih kilometrov, kovček, servisiran. Cena: 5.790 EUR, zasebna prodaja.

Kadar je govora o trikolesniku MP3, pri Piaggu radi omenjajo nekakšno revolucijo. Tolikokrat smo naleteli na to besedo, da ni jasno ali so vsi novinarji prepisovali iz njihovega prodajnega prospekta ali pa je nemara res nekaj na tem?

meni, da lahko stoji zaklenjen tudi postrani. Tudi sicer vožnja tega trikolesnika ni povsem enaka vožnji podobno velikega maxi skuterja. Predvsem ni tistega pravega občutka na prednjem delu in zato sprva tak trikolesnik deluje slabše vodljiv, ker nekoliko težje menja smer. Za zavijanje navadno ne zadostuje zgolj nagibanje v ovinek, ampak je potrebne nekaj pomoči tudi s krmilom. Najverjetneje bo sprva to najbolj motilo motoriste.

KAKO JE Z RABLJENIM?

V dobrih desetih letih se je družina MP3 precej namnožila. Na voljo so bili različno motorizirani: najmanjši je bil 125-kubični, potem 250, tega je pozneje zamenjal 300-kubični, 400-kubičnega pa je po letu 2010 zamenjal večji 500. Pred tem je bil na voljo kot sestrška Gilera Fuoco 500. Danes sta v ponudbi ostala 300- in 500-kubični MP3, oba na voljo v več različnih izvedenkah. Glede na to, da pri rabljenih ni več tako velikih

Gilera Fuoco 500 je bila bolj športna izvedba istega MP3, le z značko Gilera, ki je ena od znamk v lasti podjetja Piaggio.



MP3 500 sport, letnik 2014. Izjemno soliden in dodelan trikolesnik, uporaben tudi za daljše vožnje. sedež je zelo prostoren, pod njim je velik prtljažni prostor za vso kramo dveh potnikov. Okvir je iz jeklenih cevi in je občutno močnejši kot pri običajnih skuterjih.

razlik v ceni kot pri novih, bi bil moj nasvet in osebni izbor zgolj 400- in 500-kubični. 250-kubičnega bi takoj izločil. Za vožnjo po mestu je seveda dovolj, za kakšne izlete v dvoje pa se bo naprezal. Ne glede na prostornino pogonskega agregata pa se je MP3 v teh desetih letih kar precej dobro izkazal na področju zanesljivosti. Prenekateri lastnik je poročal, da tudi do 50.000 prevoženih kilometrov ni bilo težav, zgolj redni servisi.

Seveda povsem brez napak spet ni. Na prednjem blatniku se lahko pojavi kakšna kaplja hladilne tekočine, ki je lahko tam zgolj zaradi

slabega pokrovčka ali pa zaradi predrte cevi hladilnega sistema. Gre za znano hibo prvih modelov, ki so imeli slampasto napeljavno

KAKO JE BILO Z VPOKLICI?

- MP3 – 300 Yourban, obdobje izdelave april 2014 do november 2016: napačen spoj zavorne cevi s kleščami zadnje zavore;
- MP3 – 500, več modelov, obdobje izdelave september 2014 do januar 2015: konstrukcijska napaka na sistemu zagona motorja.



Dobro izveden tricikel je izredno stabilen in ga je kar težko prevrniti. Dve kolesi spredaj sta prednost na gladkem vozišču, na kockah, na tirih.

gumijasto cev hladilne tekočine, tako da je ta drgnila ob ohišje ventilatorja. Lastniki so to večinoma kar sami reševali z navadno vezico, katero so cev premaknili tesneje k okvirju. Če je bila cev še cela, seveda. Občasno se lahko pojavi prižiganje rumene

lučke »Check Engine«, največkrat zaradi zapacane lopute plina, kar se odpravi z njenim čiščenjem. Dober serviser bi moral to narediti brez posebnih navodil. Če to ne pomaga, je lahko kriva okvara lambda sonde, strošek menjave pa je cca 100 EUR.

Pričakoval sem več težav okoli kompliciranega prednjega vpetja koles, a je edina res ponavljajoča težava le ležaj v glavi krmila. Na udaru je predvsem spodnji ležaj, verjetno zaradi izpostavljenosti vlagi. Ta sitnost se lahko pokaže že po 10.000 prevoženih kilometrih. Simptomi



Tudi bočna kovčka smo že videli na cesti. To je sicer uporabno povečanje prtljažnega prostora. Hkrati močno poveča širino, kar je lahko moteče.

TEHNIČNI PODATKI PIAGGIO MP3 400 LT (podatki v oklepaju za MP3 500)

- Barve: siva, srebrna, modra, bela ...
- Moč: 25 kW (33 KM) pri 7.500/min (29 kw (40 KM) pri 7.250/min)
- Navor: 37,6 Nm pri 5.500/min (46,5 Nm pri 5.250/min)
- Motor: 1 valjni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- Prostornina: 398,9 ccm (493 ccm)
- Dovod goriva: vbrizg
- Sklopka in menjalnik: samodejna, CVT
- Okvir: dvojni, cevni;
- Vzmetenje, spredaj: paralelogram, 4 aluminijaste roke, nastavljiva prednapetost vzmeti; zadaj: 2 x blažilnik, nastavljiva prednapetost vzmeti;
- Gume: 120/70-12 in 140/70-14
- Zavore: spredaj 2 x kolut 240 mm, zadaj 1 x kolut 240 mm;
- Medosna razdalja: 1.550 mm
- Višina sedeža: 785 mm
- Posoda za gorivo: 12 l
- Najvišja hitrost: 142 km/h (preko 150 km/h)
- Poraba goriva: 4 do 5 l/100 km
- Teža: 238 kg brez tekočin (253 kg brez tekočin)

MOTORBIKE 4T 10W-40 STREET

Motorna kolesa zahtevajo drugačno olje kot avtomobili. To sintetično motorno olje je prilagojeno cestnim motornim kolesom. Ustreza specifikacijam JASO MA2 in API SN. Embalaža 4 l.



so škrtanje pri zavijanju, ki se pojavlja bolj kot občutek na krmilu in ne zvok.

Za konec še nekaj o stroških; servisi si sledijo na vsakih 4.000 prevoženih kilometrov, strošek je cca. 100 EUR za osnovni servis, na 12.000 pa

sledi še menjava jermena v prenosu. Tak servis z menjavo jermenov in valjčkov vas olajša za približno 200 do 300 EUR. Najbolj pa je razveseljivo, da predvsem »LT-ji« zelo dobro ohranjajo vrednost. ■

Pregledno in informativno: MP3 Business 500, letnik 2012



Kakšna so oblačila za vožnjo z MP3? Hm, Italijani se vozijo oblečeni lahkotno.



MP3 HYBRID

Prvi MP3 Hibrid s 125-kubičnim agregatom so predstavili leta 2009, leto pozneje se mu je pridružil še s 300-kubičnim agregatom. Kot že ime pove, gre za hibridno kombinacijo bencinskega agregata in električnega motorja. Na voljo so bili štiri različni načini delovanja pogonskega sklopa; oba skupaj, samo bencinski (ki obenem polni baterije), samo električni, zadnji pa omogoča le vzvratno premikanje na elektriko. Zgolj na elektriko je tovarna obljubljala kakšnih 20 kilometrov avtonomije. Če so to merili v laboratoriju, potem lahko najverjetneje prepolovimo to številko. Ali je to v skuterju smiselna kombinacija, je diskutabilno. Električni motor resda pomaga pri pospešku z mesta in nekoliko zniža skupna porabo goriva, a zgolj iz finančnega vidika, nakup verjetno ni prav rentabilen. Morda le do prve okvare.