

# “BESTSELLER”

Prodajna uspešnica.



Analiziral: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Audi A6 1.8 bencinar z avtomatskim menjalnikom, letnik 1997, avtomatska klima, električni pomik sedežev, odlično ohranjen, redno servisiran, kupljen od prvega lastnika, znana vsa zgodovina. Prodam ali menjam za vozen moped z mojim doplačilom.

**E**vo, osebna izkušnja. Tega tukaj ne bi omenjal, če ne bi ob tem, ko že dva meseca neuspešno prodajam dotični avto, gledal še po oglasih za kakšen skuter ali Tomo-

sov moped. Nič posebnega, nekaj s čimer bi se lahko v poletni vročini peljal nekaj kilometrov do službe. Morda bi ga vzel v račun? Tukaj pa pride do zapleta, kdo bi v tem primeru komu

doplačal?! Ti materna!! V dveh desetletjih, od kar sem kot mulc sam gonil mope, se cene sploh niso spremenile. Ne vem ali bi se mi zde- lo to smešno ali tragično, ampak za vrednost

## ZGODOVINA MODELA:

- 2001:** Predstavitel modelov Beverly 125 in 200 (agregat L.E.A.D.E.R)
- 2002:** Jeseni predstavljen Beverly 500
- 2004:** Prenova, nov pogonski agregat 250 Q.U.A.S.A.R, ki zamenja 200-kubičnega
- 2006:** Elektronski vbrizg namesto uplinjačev na vseh modelih. Na milanskem salonu predstavitev modelov Beverly Cruiser 250 in 500
- 2008:** Predstavitel modelov Beverly Tourer 125, 250 in 400ie
- 2009:** Nov model 300ie (nov pogonski agregat 300 ccm)
- 2010:** Nova modela 125ie in 300ie (oba luč zgoraj)
- 2012:** Nov model 350ie (zamenja 400ie), novost ABS/ASR, v ponudbi samo še modela 300ie in 125ie

avta iz uvoda komaj dobim star 50-kubični skuter. V bolj ali manj žalostnem stanju. Ma ne dam, ni šans. Za malo več kot mulci cenijo svoje podrtje prdulice, lahko kupim fin gospodski Beverly 500. Kdo je tu izgubil kompas?

### ZAKAJ BEVERLY?

Ker za recimo dobrih 1.000 eur ne dobimo niti približno tako vsečnega skuterja. Kar poglejte 15 let stare Azijce. Piaggio Beverly je pač leta 2001 postavil merila v razredu skuterjev z velikimi kolesi. Vrsto let je bil najbolj prodajani maxi skuter z velikimi kolesi, v Italiji so jih prodali tudi po več kot 15.000 kosov na leto in do prihoda modela 350 je številka prodanih Beverlyjev presegla 300.000 skuterjev. Ste vedeli, da so jih vozili (no, morda jih še vedno?) tudi policisti v New Yorku?

Seveda zgolj privlačna oblika ne bi bila dovolj za takšen uspeh. Na račun velikih koles, no pa tudi spodobnega vzmetenja in samega okvirja,

Treba je vedeti, da je večina teh skuterjev pri nas pripeljana iz Italije in marsikje se prodaja utrujen skuter sijočega videza. Pri takem redni servisi ne bodo dovolj. Redno vzdrževanje obsega osnovni in vsak drugi večji servis. Na 10.000 kilometrov se priporoča menjati jermen in rolice, filter zraka, svečko. Motorno olje in oljni filter pa se zamenja na 4.000 do 5.000 kilometrov ali manj.



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

d.o.o.



Zračni filtri

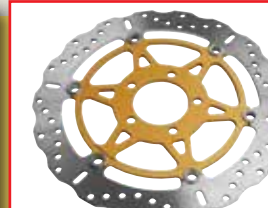


Opletene zavorne cevi

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



Zavorne ploščice EBC



Koloti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!  
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop





## Opazili smo med oglasi

**Piaggio Beverly 500, letnik 2005**, 34.000 prevoženih kilometrov, srebrne barve, 2. lastnik, nepoškodovan in v odličnem stanju. Cena: 1.200 EUR, zasebni prodajalec

**Piaggio Beverly 300ie Tourer, letnik 2009**, 31.000 prevoženih kilometrov, kovinsko črne barve, kovček, lepo ohranjen in tehnično brezhiben. Cena: 1.990 EUR, zasebni prodajalec

**Piaggio Beverly 300ie, letnik 2010**, 16.500 prevoženih kilometrov, sive barve, kovček v barvi skuterja, servisna knjiga, nepoškodovan. Cena: 2.590 EUR, trgovec



### BEVERLY 500

Predstavljen je bil jeseni leta 2002 in je bil poleg bolj retro »cruiserskega« videza tudi v vse smeri zajetnejši od svojih bratov. Največja razlika pa je bila, jasno, pogonski agregat. To je danes znani in preverjeni »Master«, ki ga najdemo tudi v drugih modelih iz Piaggiove hiše (Gilera, Aprilia, MP3 ...). Štiritaktni stroj premore 4 ventile v glavi motorja, elektronski vbrizg goriva, z največjo močjo 40 konjskih moči pa je skoraj dvakrat močnejši od Beverly 250. V številkah je to končna hitrost 160 kilometrov na uro, do stotice pa pospeši v slabih sedmih sekundah. Vse te zmogljivosti pa v mestni vožnji niti ne pridejo toliko do izraza, tam so manjši in lažji Beverlyji okretnejši in povsem dovolj živahni. Pozna se šele, ko z njim zavijete izven mesta ali pa pri večjih obremenitvah, kjer manjšemu agregatu začne pohajati sapa nad 100 kilometri na uro.

Tudi Beverly 500 velja za trpežen izdelek, pod pogojem, da ni imel prezahtevnega voznika in da je bil redno vzdrževan. Servisi si sledijo na vsakih 6.000 kilometrov, tisti največji pa pri 24.000 kilometrih. Po izkušnjah poznavalcev se prav pri velikem servisu rado varčuje, saj servis poleg rednih del, torej olja in filtrov, obsega še zamenjavo pogonskega jermena in rolic v variomatu, pa tudi kontrolo zračnosti ventilov. Za zadnji poseg pa je potrebno podreti skoraj pol skuterja, zaradi česa se ta poseg rado preskoči. Ker se pri ponavljajočih kratkih mestnih vožnjah pri tem agregatu rado dogaja, da prihaja gorivo v motorno olje (olje dobi tudi vonj po bencinu), je pametno skrajšati intervale menjave motornega olja. To je nasvet lastnikov za tiste bolj skrbne. Še poraba bencina: mešano cca. dobre 4 litre, poln plin po avtocesti pa lahko tudi več kot 7 litrov za 100 prevoženih kilometrov. V kolikor je Beverly 500 tisto, kar iščete, je dobra novica ta, da se pojavljalo v oglasih že za dobrih 1000 EUR. Za ta denar dobite letnik 2004.

je Beverly znan tudi po zelo dobrih voznih lastnostih. Nekaj minusov si je nabral le pri višjih hitrostih, na avtocesti recimo, kjer skuter vrača občutek, kot bi bil prednji del preveč razbremenjen. Lastniki pa pravijo, da zadnji kovček in povišan prednji vizir še dodatno poslabšata situacijo, ker sta lahko dodatni krivec za opletanje krmila.

Za omilitev problema imajo z vgradnjo uteži na koncu krmila lastniki dobre izkušnje. Sem pa nekje zasledil, da je tak povišan vizir homologiran samo do hitrosti 120 km/h. Sicer pa, saj ne da ne zmore tiščanja po avtocesti, toda Beverly je vseeno bolj doma v mestni in obmestni vožnji. Tam, kjer velik in okoren luksuzno potovalni skuter (beri velika in težka krava) nekako nima smisla. Tam Beverly nima prave konkurence.

#### SPORT TOURING GT CRUISER ...?

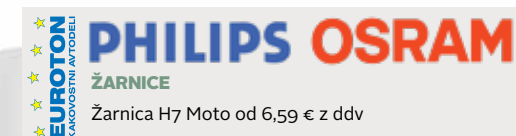
Piaggio je svojo prodajno uspešnico redno

izboljševal in ko je bil že skoraj popoln, je prišel na trg novi model. Začelo se je s 125- in 200-kubičnim modelom, oba s štiritaktnim agregatom (tip motorja L.E.A.D.E.R.). Naslednje leto po predstavitvi se jima je pridružil še razkošni Beverly 500 (glej okvir).

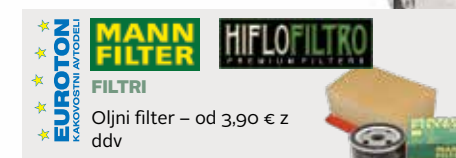
Do danes se je družina Beverly namnožila na vrsto različnih modelov in z različno velikimi pogonskim agregati; 125-, 200-, 250-, 250ie-, 300ie-, 350ie-, 400ie- in 500-kubičnimi. Ti se potem delijo na Sport, Touring, Cruiser ... mimogrede se izgubi, kaj je kateri. Zadnji se je leta 2012 pridružil s povsem novim agregatom

**Oblikovno jih danes, poleg velikosti seveda, najlažje ločimo po žarometih, manjši in starejši 125/200/250 jih imajo v oklepu, največji 500 pa ga ima na krmilu. Od prihoda novega modela leta 2010 pa imajo vsi Beverlyji žaromet »zgoraj«.**

V prve modele 300ie je bila vgrajena serija slabih bencinskih črpalk, ki so jih menjali na servisu v sklopu vpoklica. To vam na servisu preverijo po identifikacijski številki skuterja. Tudi za vodno črpalko je bilo večkrat zaslediti, da je šibka točka. Ta je lahko odpovedala po nekaj tisoč prevoženih kilometrih. Ali pa nikoli.



Beverly 300 je dovolj hiter skuter za vožnjo po avtocesti. Veter in vetrobran ter pokončno sedenje povzročijo nemirnost krmila pri hitrostih nad 110 km/h. Verjetno del krivde nosi tudi kovček za sedežem.



Beverly 350ie (nadomestil je modela 400 in 500), prvi skuter, ki je bil na voljo z zavornim ABS-jem in protizdrsnim sistemom ASR. Z zmogljivostmi se je približal večjemu bratu, s porabo goriva in okretnostjo pa manjšemu. To je nedvomno najboljši Beverly.

#### TOREJ KATEREGA?

Če skrajšamo: recimo model Beverly 125, pa tudi 200, boste v naših oglasih težko našli, prav tako pa v tem razredu nimata (več) smisla. Glede na to, da med rabljenimi ni tako velikih cenovnih razlik, je verjetno najboljši kompromis iz družine Beverly model 300ie. Nekoliko cenejši bo 250ie in nasprotno najdražji je 350ie. Pri nas prav veliko izbere tako ni.

V Italiji na primer, je po številu oglasov trenutno z naskokom največ Beverlyjev 300ie, več kot dvakrat toliko jih je kot ostalih različic, tesno mu sledi 350ie. Torej, 300ie je nekakšen cenovno-zmogljivostni kompromis, pa čeprav je včasih veljalo to za večjega brata, Beverlyja 400. Zanj se je vedelo, da si plačal podobno kot za model 250, dobil pa si zmogljivosti blizu

500-taka. Seveda je zanimiv tudi 500-kubični Beverly, ker je danes med najcenejšim veliki Beverlyji. Je pa marsikdo, ki je presedel nanj iz manjšega Beverlyja, ugotovil, da je 500-tak kar nekoliko preokoren za vijuganja po mestu, po drugi strani pa za kakšna daljša potovanja nudi premalo udobja (po zmogljivostih jih pa z lahkoto zmore!). Največkrat so mu očitali slabšo vetrno zaščito in nemirnosti pri avtocestnih hitrostih.

#### TEŽAVE, OKVARE, SERVISI

Praktično vsi pogonski agregati, ki so jih vgrajevali v Beverly, so se izkazali za trpežne in neproblematične. Tako nekih serijskih napak oziroma okvar ni prav veliko. Bencinska črpalka pa je ena takih. Lahko se pokvari kakšen rele, ampak ni pravila. Modeli 250 so imeli nekaj težav z armaturno ploščo (vdor vlage, ki načne elektronsko vezje) in z indikatorjem količine goriva. Prižgana kontrolna lučka delovanja motorja na armaturni plošči največkrat napove težavo s sondo lambda v izpuhu, lahko pa tudi opozarja na težave z regulatorjem napetosti. Vse ostale okvare pa so bolj ali manj smola. ■



Dobro zamišljen skuter mora imeti pod sedežem prostor za dve čeladi.

