

Test

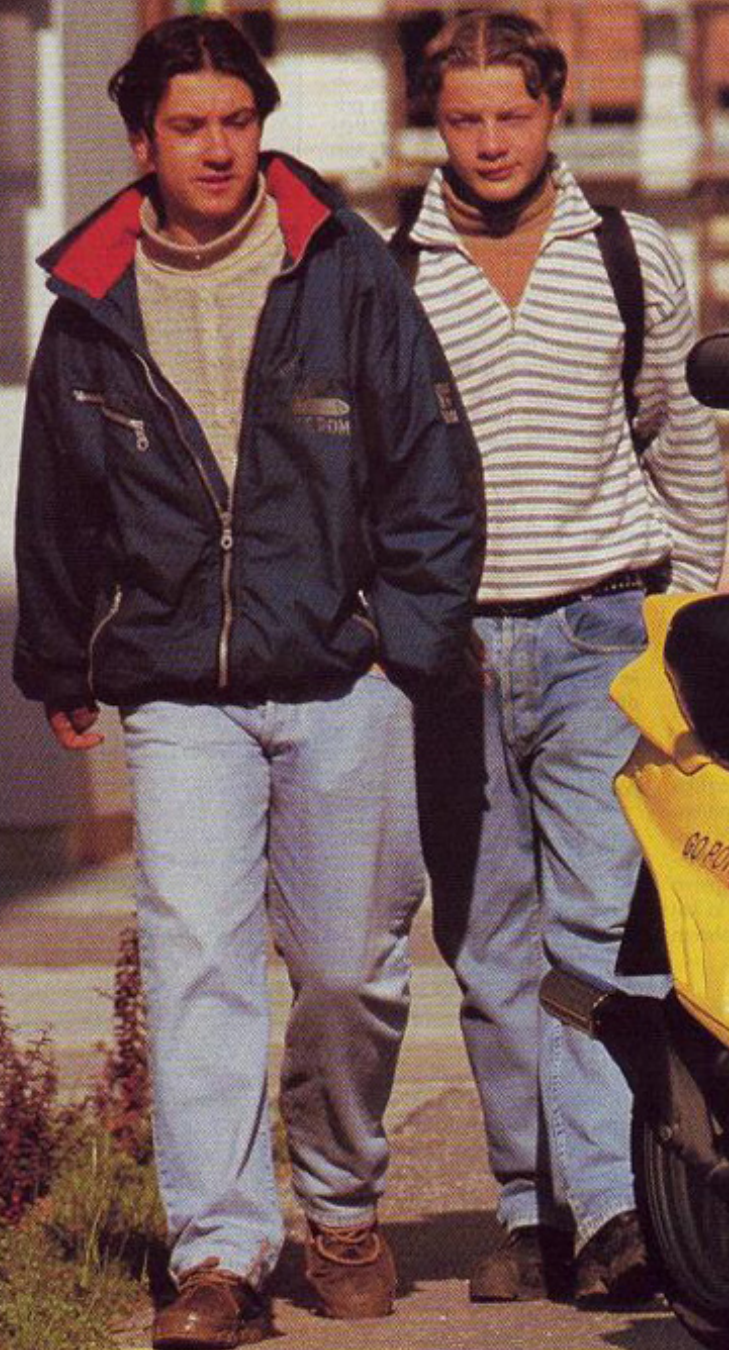
Primo

Peterson 50 Big W

Vrag navihani, življenje je pa res pestro!

Ko mi je oni dan gospod Tihole predstavil skuter, ki ga zastopa v Sloveniji,

DOBER DAN!



sem gledal začudeno, izkušnjam navkljub, kot takrat, ko sem prvič praskal po drobovju barvne televizije.



Armatura plošča je pregledna in stikala priročna

Tajvan ni čisto na doseg roke, da bi človek kar takole pogledal za mejo v izložbe tamkajšnjih trgovin. Pa se zgodi, da osta-

v spomin predvsem zaradi cene računalniške genetike. Da izdelujejo vsakovrstne mopede in skuterje, smo tudi vedeli, to je res, kajti v tistih koncih je narava mila, življenje bujno, prostora pa je z vsakim novorojencem manj. In se seveda pridne mravlje vozijo od jutra do tve z domačimi dvokolesniki. Ponudba, ki kdaj pljuske v Evropo, je zaradi oddaljenosti precej nepregledna, kajti imen je več kot čistih proizvajalcev, ki so pripravljene na izdelek preprosto zalepiti naročniku najbolj všečno ime. Če me spomin ne vara, so tudi Cagivini skuterji čistokrvni Tajvanci. Pa še kdo se najde, ki raje izbere zrele sadeže, kot da bi sadil drevesa. No, seveda igra teče tudi v



V školjko je vtisnjen predal s ključavnico

neš presenečeno brez besedila. In samo gledaš, filtrirajoč tam po sivih celicah možganskega trdega diska vse, kar se je nabralo utrinkov o otoku, ki se je usidral

nasprotni smeri. Hočem reči, da je na načrtih tajvanskih dvokolesnikov, vsaj v začetku, pisalo po japonsko. Tako ali drugače, torej naravnost ali skozi ovinek, naj-



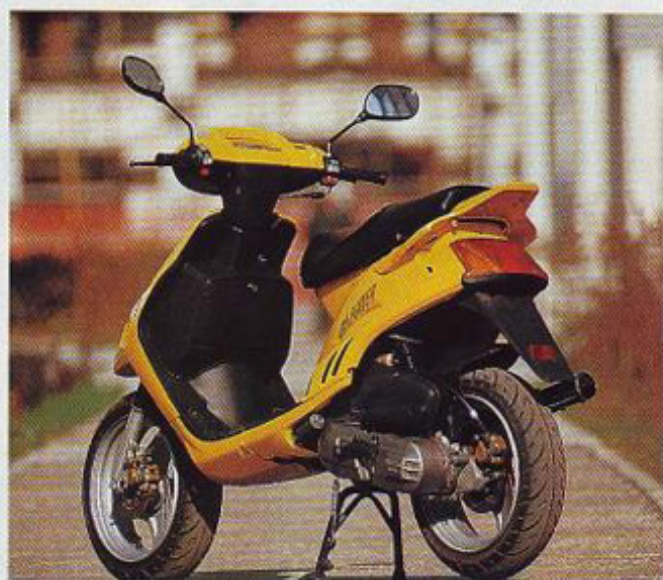
demo v posel vpletene velike Japonce: Honda, Yamaha, Suzuki. Le Kawasaki še ni zrisal svojega skuterja.

Tovarno Petersonmotor Co. Ltd. najdemo na južnem delu otoka, v družbi večine drugih proizvajalcev. Peterson ni marke-

tinška izmišljotina: mesečno namreč izdelajo tja do pet tisoč skuterjev, razdeljenih v sedem družin, z dvotaktnimi motorji prostornine od 50 do 90 kubikov. Podrobnejše seciranje pa pokaže, da je motorna tehnika Yamahina in tako o stroju samem, se-

veda s pritliklinami, niti ne kaže izgubljati besed. Skuter BW50 je seveda zanimiv, saj z drugačnostjo bogati slovenski trg, na kate-rega je malce obotavljivo zapeljal minulo poletje, na devetih prodajnih točkah pa kani zacveteti ob zadnjih dneh zime. To časovno zamudo prideluje sestavljanje mreže, predvsem servisne, ki ta hip šteje osem servisierjev.

Kaj ponuja tajvanski »kanarček«? Tehnično udobje je znano, zmogljivosti v okviru zakonodaje so pričakovane, ponuja ne manj in ne več, kot smo danes že močno (raz)va-jeni. Torej, tu so: električni zaganjalnik, samodejna pi-



Opazni sta 13-palčni kolesil

pica posode za gorivo, samodejni čok, samodejna sklopka, samodejni brezstopenjski menjalnik, samodejna črpalka za dovod mazalnega olja - vse ročice in stikala na krmilu. Za uporabo priročno in preprosto.

Če BW50, za spremembo, gledamo od tal navzgor, obstane oko na malone dirkaških valjarjih - agresivno nizkopresečni gumi tičita na jeklenih 13-palčnih kolesih - in paru zavornih kolutov. Predvsem zadnji kolut je danes še

vedno tehnična eksotika, saj ima večina skuterjev v zadnjem kolesu (cenejšo) bobnasto zavoro. Pa se nad bobnastimi ali kolutnimi zavorami ne pritožujem, če le spodobno delujejo. Izberem pa, zaradi nečimrnosti, kolutno, če smem izbirati.

Vzmetenje? Klasika, ki je uglasena na tršo notó - kar cenim, saj skupaj z razmeroma velikimi kolesi zagotavlja smerno stabilnost tudi po asfaltnih raztrganinah. Udobje zato ne trpi pre-



tirano. Je pa treba vzeti v zakup, da je plastična karoserija skuterja krojena drugače, kot to velja pri evropskih skuterjih. Ti imajo dno školjke precej pri tleh, krmilo pa dovolj visoko, da voznikova kolena ne grizejo vanj. Peterson je po tej plati malce kratek in zato zahteva sedenje na dobri sredini sedeža - ali pa z razprtimi kolena. Kljub temu ostane za sopotnika (ta ima ločeni, preklonni stopalki) še dovolj prostora, in če si je parček naklonjen, ne bo slišati pritožb. Pritožba pa leti na prostorsko neurejenost pod preklonnim (seveda zaklenjenim) sedežem.

Tam spodaj na žalost ni vdolbine za odlaganje čelade ali drobnarij, pač pa le posodi za bencin in olje ter akumulator. Zato je pametno dokupiti primeren prtljažni kovček.

Tokratna zima srečanju s tujcem iz toplih krajev ni bila naklonjena, pa je števec kilometrov (družbo mu delajo merilnik količine goriva in lučke) pridelal skozi mraz le drobiž čez sto kilometrov. Premalo, da bi se nov

skuter utečeno zmeščal, in premalo, da bi bilo pametno motor gnati s polno močjo - to je dovoljeno po prevoženih tisoč kilometrih. Zato menimo na toplo pomlad test ponoviti - v ostrejši obliki. Je pa splošen vtis zagotovo pozitiven, saj skuter deluje povsem korektno. Torej, dober dan, tujec.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: UROŠ POTOČNIK



Pod sedežem so akumulator ter posodi za gorivo in olje

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni (vetrnica) - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtna in gib 40 x 39,2 mm - prostornina 49 kubikov - kompresija 7,6:1 - največja moč 3,68 kW (5 KM) pri 7.500/min - neosvinčeni bencin - samodejna črpalka za dovod mazalnega olja - samodejni čok - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - akumulator 12V 4Ah
Prenos moči: samodejna centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobniški sekundarni prenos na kolo
Okvir: enojni cevni, jeklen od glave do ležišča motorja, pločevinaste ojačitve - medosna razdalja 1.260 mm
Vzmetenje: spredaj oljno-vzmetne vilice - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element oprt na oljno-vzmetni blažilnik
Kolesa in gume: trikraki kolesi, guma spredaj 130/60-13, zadaj 130/60-13
Zavore: spredaj in zadaj hidravlična kolu-

tna ø 155 mm, obe zavorni ročici na krmilu
Mere in teža: dolžina 1.780 mm - širina 850 mm - višina 1.006 mm - višina sedeža od tal n.o. - teža 81 kg - posoda za gorivo 5,2 l - posoda za dvotaktno olje 1,3 l
Cena: 309.000,00 SIT (z datjavami)
Garancijski pogoji: 6 mesecev od dneva prodaje, brez omejitve števila prevoženih kilometrov
Predpisani servisni presledki (v km): 500, 1.000, 2.000, 4.000
Barve: rumena (turkizno zelena, rdeče-bela, belo-turkizna)
Dodatna oprema: -
Zastopnik: Priva, Rožna dolina C.XI/5b, 1000 ljubljana.

NAŠE MERITVE

Teža za vožnjo prip. vozila:.....84 kg
 Največja hitrost:.....50 km/h
 Poraba goriva:.....3,1 litra na 100 km

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (v SIT, brez p.d.)

a) primer desnega padca:

1. Zavorna ročica, desna, komplet s črpalko.....7.730,00
2. Desno ogledalo.....830,00
3. Ročica plina, komplet.....1.150,00
4. Prednje kolo.....8.900,00
5. Prednji blatnik - kljun.....5.460,00
6. Utripalka, prednja.....1.090,00
7. Utripalka, zadnja - leča.....690,00
8. Prednji žaromet.....3.900,00
9. Sedež.....6.900,00
10. Desni bok školjke.....5.333,00
11. (Desni) prag školjke.....1.560,00

b) primer vzdrževanja:

1. Pogonski jermen.....2.450,00
2. Lamele sklopke.....5.900,00
3. Zavarne obloge za kalut, spredaj.....2.900,00
4. Zavarne obloge, zadaj.....2.900,00
5. Tesnilo glave motorja.....240,00
6. Bat, komplet z obročki in sornikom.....2.950,00
7. Valj motorja z batom in obročki.....7.790,00
8. Pletenica plina, dvodelna.....597,00 + 1.477,00
9. Akumulator.....2.900,00
10. Žarnica prednjega žaromet.....3.500,00

Težave in okvare na testnem motociklu

- brez pripomb