

Po novem, se pravi od lanske jeseni, je »cosa«. Za ljudi, se pravi publiko, še vedno »vespa«, pa najsi v Piaggiu govorijo tako ali pa drugače. Z uspešno zgodovino skuterja »vespa« pač ne morejo opraviti. Čeprav reklamni agenti trdijo, da je vespa (vsaj kot ime) preživela in da je za pospešitev prodaje potreben korenito zarezati.

So uspeli?

Na neki (morda celo zamisljen) način so res. Z novim skuterjem, ki so ga poimenovali »cosa«, so močno razburkali ljudstvo, ki pač poteze ali pa trika ni razumelo. V zgodovini razvoja vespe je bilo namreč že toliko posegov v izgled, ne da bi v ideji menjali osnovno shemo konstrukcije, da je tudi novi skuter – vespa, sicer novejšega datumata, toda le. Skratka, reklama je bila zagotovljena.

»Cosa« gre človeku težko z jekla, pa so zato na klice kupcev skuterju na prednji del školjke nataknili tudi napis »vespa« – da se ve.

In, če takole sam pri sebi pomisliš, je tale skuter še vedno le vespa – in pik.

Skuter, ki smo ga dobili na spoznavno vožnjo, je prišel pred tistimi, ki so namenjeni našemu kupcu. Ekskluziva. Za potešitev želja in vprašanj, ki so se porodila ob tako glasni predstavitvi, ki si jo je Piaggio s preimenovanjem privoščil lansko jesen na milanskem salonu motociklov.

Slovenija Avto – Avtoimpex (Celovška 150, Ljubljana, tel. 061 / 558-083), ki pri nas zastopa firmo Piaggio, nam je odstopil za vožnjo povsem novo »coso«, še neutičeno, pač takšno, kakršno dobi srečni kupec.

Po eni plati v redu. Tako smo imeli možnost iz prve roke videti in zabeležiti, kaj kupec dobi za svoj denar. In kar takoj lahko zapišemo, da je nakup dober



*Cosa 200 CLX: do sedaj najboljša vespa, ki jo odlikuje lep design, živahen 200-kubični motor in integralni zavorni sistem*

### Piaggio Cosa CLX 200

# Veliko prahu

### Vespa – le na sodobnejši način

– le gorivo je treba naliti v rezervoar, olje za mazanje posebej, nobenih skrb več.

Po drugi plati pa smo ostali prikrajšani za tisto iskrost in nekaj vozniške brezskrbnosti, ki si jo je mogoče privoščiti ob povsem utečenem in za brezkomplikovano vožnjo zrelem vozilu. Še vedno namreč velja, da skrbno utekanje pomeni dolgoročno naložbo v obliki zmogljivejšega in trajnejšega vozila. Zatorej – s polnim plinom bomo »cosa« ponovno pognali nekako spomladji.

### ŠE VEDNO – VESPA

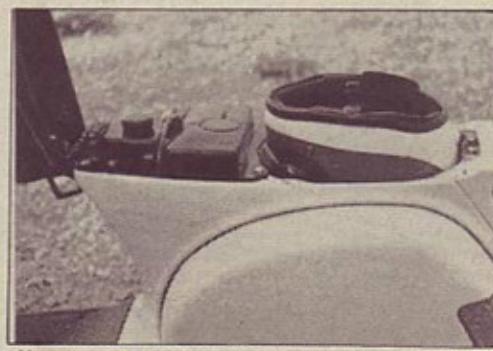
Belo obarvani skuter, ki smo ga dobili na preizkus, je zares

elegantno ukrojen in prepričljivega izgleda. Kdor ni na tekočem z dogajanjem, pomisli na običajno vespo. Osnovne linije so že desetletje enake. Toda če vespo in cosa postaviš včrtic, slednja zablesti. Je pač najnovješja variacija na uspešno temo. Oblikalci so, tako pokaže podrobni pregled detajlov, opravili veliko delo. Cel skuter je na novo oblikovan in s tem tudi funkcionalno posodobljen, je torej uporabnejši. To pomeni, da so na vespinokovinsko nosilno školjko nataknili bolj oglato oblikovano čelo v vgreznjeniimi velikimi smerokazami, in notranjosti pa se pod režami skriva troblja in dobršen del električne napeljave. Čelo se s spodnje strani zaključuje s spojlerjem, ki

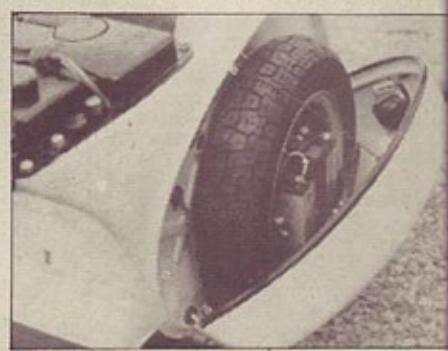
z usmerjenim vrtinčenjem zraka pod skuterjem pripomore k varnejši in mirnejši vožnji. Prednji blatnik novih oblik skriva že znano cevno vilico, v katero je obešeno prednje kolo. Tu oko opazi na novo oblikovan pokrov, ki zakriva jeklen kolesni obrč tipičen za vespe.

Pred voznikovimi koleni je v školjko vgrajen velik predal za drobnarje, ki estetsko zaključuje prednji del skuterja in hrakati nudi vozniku precej možnosti za varno odlaganje drobne prtljage. Predal odpira isti ključ, ki služi vžigu. Točneje rečeno: predal odpira ista ključavnica, ki služi vžigu in tudi zaklepjanju krnila skuterja. Elegantno in zelo uporabno.

Korenito nov je tudi sedež. Bočna pokrova sta na oko zajetejša, zelo dopadljivo oblikovana, z vgreznjenima velikima smerokazoma. Pokrova odpira vzvod pod sedežem, zakriva pa z leve akumulator in rezervno kolo, z desne pa motor. Znane stvari. Nov je tudi sedež, ki je veliko pridobil. Vespe so imele namreč sedeže zasnovane po



*Novost pod sedežem: prostor za odlaganje čelade, rezervoarji goriva, olja za mazanje in zavorne tekočine, vse pod enim ključem*



*Pod bočnimi pokrovi se skriva srce skuterja, koncept vse zadaj*



**Skuter je kot nalašč za mestne vožnje, okreten in lahek (111 kg) omogoča hitro vlaganje, težav s parkiranjem ni**

klasičnem receptu, to je z okvirom in vmes napetimi vzmetimi ter prekrito s penasto podlogo. Ti sedeži so za voznika vajenega motociklov milo rečeno zopriji, ker se pod zadnjico živahno zgibajo in tako kvarijo občutek stabilnosti. Cosa pa ima sedež oblaženjem na plastično školjko – pod zadnjico je tako nekaj trši, občutek obnašanja skuterja pa je zato popolnejši. Sedež je tudi zaklenjen, odklepa ga vžigalni ključ (en ključ za vse ključavnice), dviguje se in smeri vožnje. Pod njim pa nova pomembna pridobitev: konstruktorji so na omejenem prostoru uspeli s premikom rezervoarja pridobiti dovolj veliko vdolbinu, ki je namenjena prvenstveno varnemu odlaganju tudi največje čelade! Vdolbina je mehko obložena, v njej pa je tudi vležajen ploščat zračni filter, ki je tako zelo priročno dosegljiv za čiščenje. Na prednjem delu je rezervoar goriva (s prostornino 8 litrov za daljše vožnje premajhen) in rezervoar za olje potrebnou mazanju dvotaktnika. Tu velja poudariti, da je potrebno skrbno paziti na nivo olja, ki ga je mogoče kontrolirati le na oku, skozi plastično cevko. Zatorej mora priti vozniku v navado, da ob vsakem dolivanju goriva preveri količino olja! Pred čepom rezervoarja goriva pa je tudi rezervoarček zavorne tekočine.

Tu, se pravi pod sedežem (pa tudi s prtičnim predalom) pa si je soca nabrala našo največjo zamero. Tesnenje je slabo in ob prvem dežju so zaplavali dokumenti ter drobnarje shranjene "pod ključem".

Oprema: bogata in kvalitetna. Na školjki, ki prekriva krmilo in objema prednji, zmogljiv žaromet sta v enem ohisiju vgrajena merilnik vrtljajev motorja in merilnik hitrosti ter kontrolne luči smerokazov, prostega teka v menjalniku ter žarometa. Med obema instrumentoma je tudi merilnik količine goriva v rezervoarju. Vse skupaj pa je dobro pregledno, tudi pri nočni vožnji. Ob straneh školjke so vgrajena vsa potrebna električna stikala, dobro delujoča, pregledna, po vespino malce od rok. So pa

fiksna, se pravi, da se nič več ne vrtijo hkrati z ročicami. Je pa zato ostala klasična vrtljiva ročica sklopke in štiristopenjskega menjalnika, ki se ji ni težko privaditi. K opremi sodi tudi brenčač, ki opozarja voznika na vključene smerokaze, pa lepo oblikovano in uporabno vzvratno ogledalo pa električni vžig motorja, pa kljuka za prtljago na



**Cosa ali vespa, neglede na ime, šarm elegantnega in uporabnega skuterja ostaja**

začetku sedeža. Za trenutke, ko odpove pokoriščino elektrika, je ob desnem tudi nožni zaganjač.

### NA CESTI

Cosa je uravnana na udobje. Tu je električen vžig, pipice za



**Cosa z 200-kubičnim motorjem zmora hitrost 110 km na uro, pa je tako tudi na odprtih cestih potovanja uporabna**



**Oblikovalci so z veliko uporabo plastike jekleni nosilni školjki prigrdili všečen izgled. Čeprav je skuter velikoserijski izdelek, je kvaliteta ugodno visoka**

odpiranje rezervoarja goriva ni več, tudi čok je avtomatski. Potrebno je le ročico menjalnika prestaviti v nevtralni položaj in pritisniti gumb zaganjača.

Motor vžge kot blisk.

Sklopka in menjalnik sta pod roko mehko upravljiva, točna in vzdržljiva. Prestavna razmerja so tako uravnana, da so zmogljivosti 200 kubičnega motorja naranjane na poskočnost in s 110 km na uro tudi na povsem ugodno največjo hitrost.

Velika novost tega skuterja se skriva v zavornem sistemu. Obe zavori sta bobnasti, toda integralnega tipa. To pomeni, da hidravlika nožnega zavornega pedala aktivira sočasno prednjo in zadnjo zavoro, ročica na krmilu pa mehansko upravlja prednjo zavoro. To v praksi izpade tako, da prestavlja ročno upravljana zavora nekako pomožno zavoro. Zavorna moč je namreč razporejena tako, da težje delo opravlja zavorni nožni pedal. Zaviranje le s prednjo zavoro je nekako šibko. V zadnjih kilometrih našega preizkusa je ob grobem zaviranju s prednjo zavoro prednji del zoprno podrteval. Je pa treba priznati, da predstavlja integralni zavorni sistem prednost pred klasičnim, saj je zaviranje mehkejše, zavorne poti so občutno kraje, smerna stabilnost večja. S tem sistemom je nevarnost, da bi v majhna (10 col) kolesa obut skuter izgubil stabilnost, močno zmanjšana. Nekaj pa prispevajo tudi nove Pirellijeve gume, ki so opazno zajetnejše in nudijo dober oprijem tako v suhem kot v dežju.

Zaključek: na preizkusu se je cosa dobro odrezala, prednosti pred klasično vespo so opazne in občutne. Še najbolj je zadovoljeno očesu, saj so nove oblike skuter dvignite za razred višje. Temu primerna pa je tudi cena – je pa pri našem štirinajstdnevnom izhajjanju o denarju težko govoriti, v grobem rečeno je potrebno za "coso" odšteti deviz in dinarjev za okoli staro milijardo.

**Tekst in foto:  
MITJA GUSTINČIČ**