

Piaggio sfera 125 4T

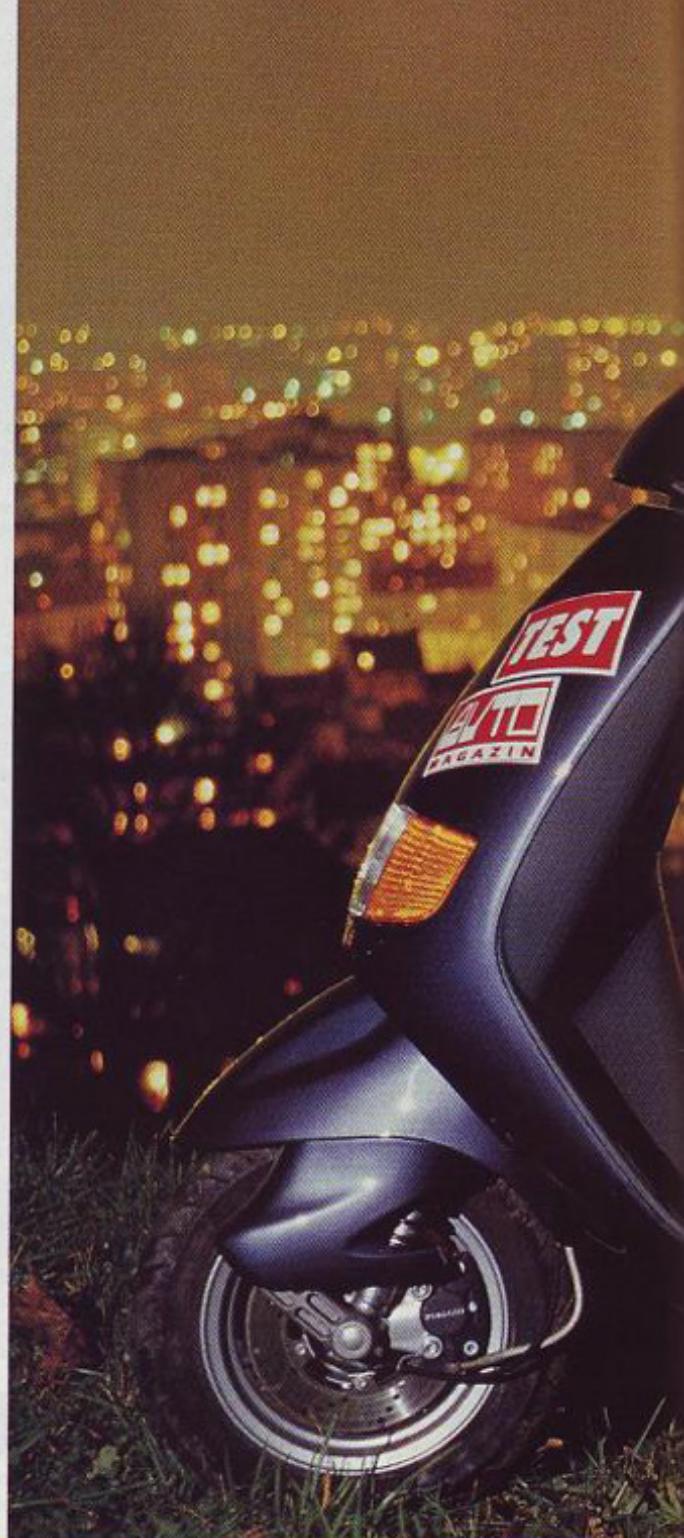
Ljubljana, čedalje pogosteje deluje velemestno. Policist stoji tam v križišču, kjer se Dunajska zlije v Slovensko.

Stoji tudi promet. Uspešno, daleč v vseh smereh. Stavil bi, da promet hitreje teče, kadar tam ni možaka postave. Morda zato, ker si takrat ljudstvo več upa, zavije, potegne, se vrne ... Tako pa nihče ne spelje niti takrat, ko policist tam na sredi že prav besno žvižga in maha, češ premakni se že enkrat!



Zarečeni kruh! Pogosto sem na kakšni poti v avtomobilu slišal našo Katarino, motoristko od samega šoferskega začetka, pametovati o pomanjkljivi šoferski vzgoji in (ne)kulturi, pa o tem, da naj gredo ljudje prej iz postelje, če se jim mudri, ne pa da se na počez razburjajo izza volana in tako naprej. Potem pa je nekega dne, ne prav dolgo od tega, pod pritiskom neustavljive mokrote izpod hladnega neba sklenila, da končno prvič v življenju olastnini avtomobil. Preprosto zaradi strehe nad glavo in dobrodejnega gretja k nogam, zima je pač tu. In privihra v redakcijo, po prvih sto prevoženih kilometrih, vsa iz sebe, da na cesti vse stoji, da je po dolgem kroženju lahko parkirala le taaaam daaleč, da zamuja, da hoče ključe od skuterja in eno čelado, pa čeprav je v krilu in nadkolenkah ...

Štiritaktna sfera 125 je prišla presneto prav. Od junija novinka letošnje prodajne sezone v Sloveniji še ni vznemirila sicer malce pozno prebujajočih se kupcev, v domači Italiji pa na lestvici letos najbolje prodajanih motociklov za-



PRISTRIŽENA KRILA

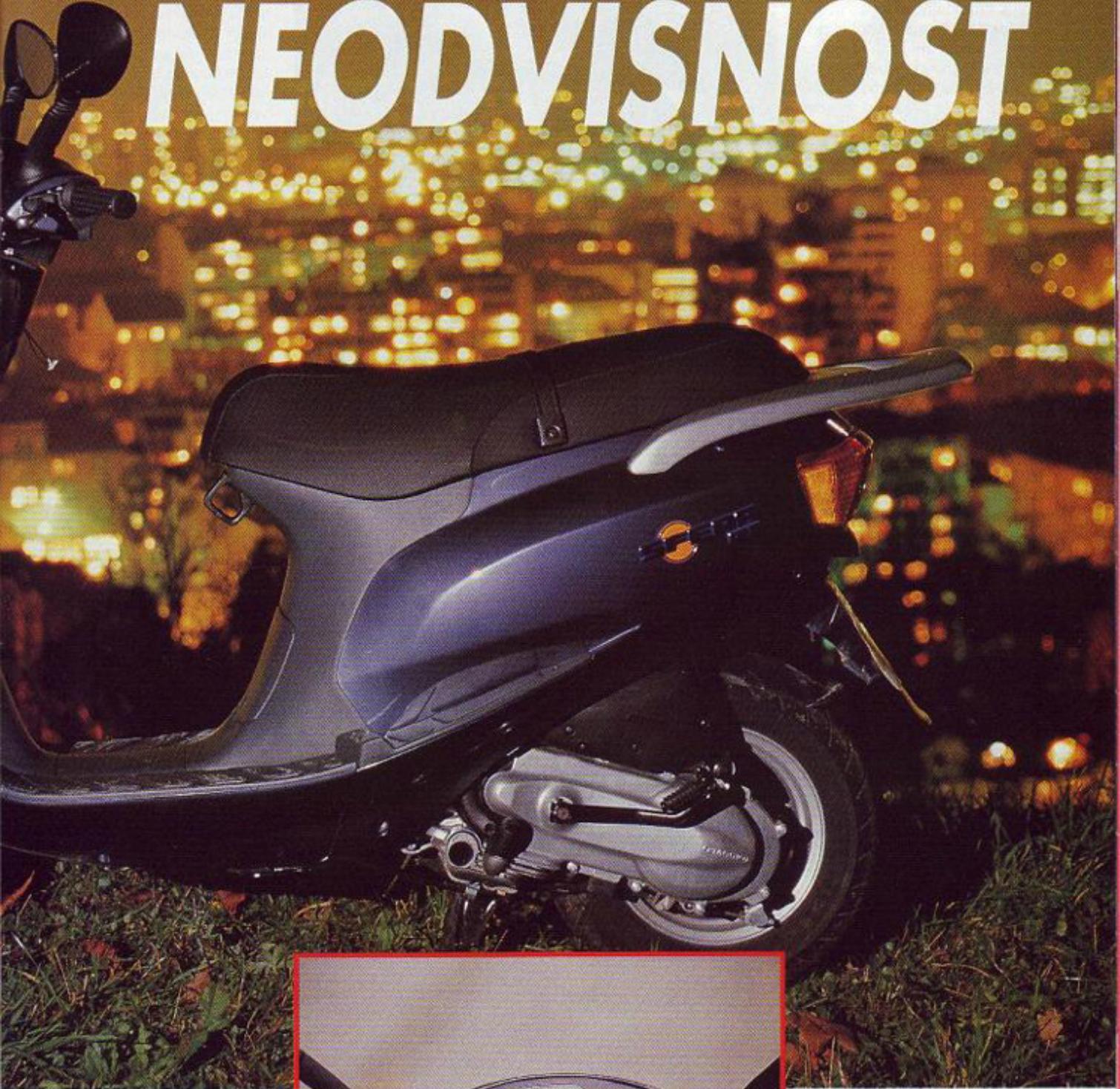
Po petih letih preživljjanja nekih čudnih bolezni sem se na zimo odločila za avto, motocikel pa poslala od hiše. Kdor sam ni doživel tega preobrata, me verjetno ne bo razumel, sploh pa ne nenadnega jutranjega visokega pritiska na vsakem križišču in tresočih rok. Oznanjam, da jaz, človek, katerega čas nikoli ne pretenta, po novem zamujam! Pa ne zaradi sebe, ampak zaradi vseh tistih trdobičnežev, ki se gredo pred semaforjem izlet. Kaj da ima s tem naš skuter? O, veliko. Če ne drugega, sem zadnjič z našo sfero 125 pravočasno prišla na predavanja. Kakšen balzam za mojo jesensko razpoloženo dušo. Skuterji v mestu zanesljivo pomirjujo. Morda sploh

ne bi bilo napak, če bi jih sposojali, kar takole, na ulici ali vsaj na večjih parkiriščih. Parkiraš avto, vzameš skuter in opraviš, kar imas. Sfera bi mi bila všeč. Naj ne bo smešno, vendar sem tako zelo očarana nad ročico za plin. Pri vseh teh bolj ali manj podobnih skuterjih deluje drugače. Tako gladko in enakomerno. Nekako tako kot pri večjih motociklih. Vsak zasuk roke nekaj pomeni. Se nekaj zgodi. Njenih 125 kubikov je fantazija.

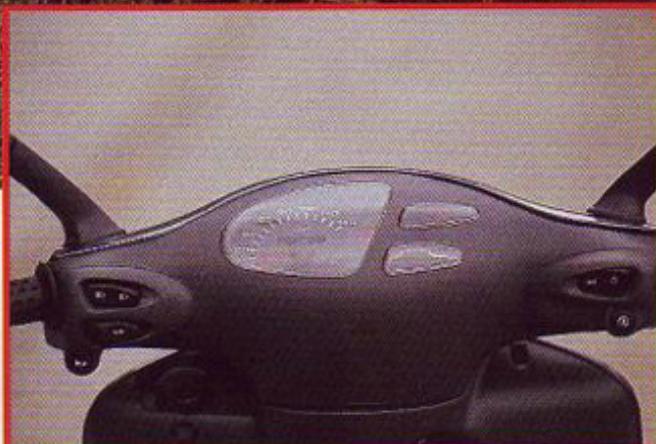
Nem, zakaj mora biti vedno nekaj, kar se običajno začne z »ampak«. Ampak, pri sferi se je po vsega šestih kilometrih ustavil stevec prevoženih kilometrov. Ampak tudi cene takšnih igrac so vratolomne. Pred fakulteto je še vedno največ koles, poleg avtomobilov, seveda.

KATARINA TURNŠEK

NEODVISNOST



seda že peto mesto (1. piaggio hexagon 150, 2. yamaha majesty, 3. honda VT600C, 4. honda CN250). Življenska resnica je pač takšna, da v urbanih središčih brez skuterja ne gre več. Če je 50-kubičnik prepočasen za vsakdanje potrebe, je pač treba seči po zmogljivej-



šem motorju, ki živahnno potegne tja do malce čez 100 kilometrov na uro in zato lahko brez omejitev ali slabega počutja zapelje iz mesta, tudi na avtocesto. Sfera 125 4T je namenjena natančno takšni rabi. Ker je zasnovana enako kot današnji 50-kubični skuterji, to

rej s samodejno sklopkom in samodejnim menjalnikom variomatic (na krmilu sta le ročici obeh solidno delujočih zavor, ročica plina in električna stikala), vožnja kakšnega posebnega motociklističnega znanja ne zahteva. Recimo toliko, kot se zahteva od štirinajstletnika, ko opravlja v osnovni šoli »ta mali izpit« za vožnjo mopeda.

Res je, da med 50- in 125-kubično sfero na pogled ni razlik: v vsem enak paket evropskih mjer, varnosti, udobja, lepote in opreme, le različna motorja in zmogljivosti. Čemu štiritaktni motor? Za izdelavo je resda dražji od dvotaktnega stroja, je pa do uporabnika in okolja prijaznejši. Z gorivom je varčnejši. Ker pije le bencin brez olja, je izpuh čistejši, motor je sam po sebi tišji, prožnejši, mehansko manj obremenjen, pa je zato bolj trdoživ. Gladek tek stroja se izjemno lepo ujame z gladkim tekom samo-

dejne sklopke in brezstopenjskega menjalnika, skuter kot celota deluje uglašeno in varno. Občutno prijaznejše do voznika kot tiste vespe, ki so se večini vtišnile v spomin zaradi malce živahnejše lege na cesti. Sfera 125 staro vespo presega po dolgem in počez.

Kaj si modri mož sredi križišča misli, ne vem. Jaz, če je le mogoče, preprosto sedem na skuter. Ali kaj še večjega. Spregledal sem že pred časom in se takega praznega čakanja ne grem več. Enake korake priporočam vsakomur, kdor je še toliko duševno mlad, da ga zanima kaj novega.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: UROŠ POTOČNIK



Odlično: zmogljiv žaromet, zelo solidno vzmetenje in zelo solidna kolutna zavora

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni - štiritaktni - zračno hlajeni - ena odprtina gred v glavi gnana z verigo - dva ventila - vrtina in gib 57 x 48,6 mm - prostornina 124,2 kubika - kompresija 10,6:1 - največja moč 9 kW (12 KM) pri 7.750/min - največji momen 10 Nm pri 6.500/min - uplinjač Mikuni 24 - neovinčeni bencin - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - akumulator 12 V 7 Ah.

Prenos moči: samodejna centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobniški sekundarni prenos na kolo.

Okvir: enojen cevni, jeklen od glave do ležišča motorja, do sedeža par pločevinastih nosilcev, pločevinaste ojačitve.



vila prevoženih kilometrov

Barve: kovinsko siva (zlata, modra, kovinsko rdeča, črna)

Dodatna oprema: kovček v barvi vozila, vetrno steklo, alarmna naprava, pokrivalo vozila

Zastopnik: M-Trgoavto, Pristaniška 43/a, 6000 Koper

Vzmetenje: spredaj nosilna noga z nihajnimi ročicami, oljno-vzmetni blažilnik - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element, opt na oljno-vzmetni blažilnik, stopenjsko nastavljava prednapetost vzmeti.

Kolesa in gume: iz aluminija lit kolesi, spredaj 2,50x10 z gumo 100/80-10, zadaj 2,50x10 z gumo 130/70-10.

Zavore: spredaj hidravlična kolutna ø 200 mm - zadaj mehansko vodenabobnasta ø 110 mm, obe zavorni ročici na krmilu.

Mere in teža: dolžina 1.760 mm - širina 700 mm - višina 1.080 mm - medosna razdalja 1.230 mm - višina sedeža od tal 795 mm, teža (suha) 96 kg - posoda za gorivo 8 litrov.

Cena: (z dajatvami) 477.000 SIT

Garancijski pogoji: šest mesecev od dneva prodaje, brez omejitve števila prevoženih kilometrov

Naše meritve

Teža za vožnjo pripr. vozila: 106 kg

Največja hitrost: 98 km/h

Pospesek 0-60 m: 6 s

Poraba goriva: 3,2 litra na 100 prev. km

CENE IZBORA NADOMEŠTNIH DELOV (mp.c. v SIT)

a) Primer desnega padca:

1. Zavorna ročica desna, komplet	4.409,00
2. Desno ogledalo	2.485,00
3. Ročica plina, komplet s pletenico	5.209,00
4. Prednji kolesni obroč	10.232,00
5. Prednji blatnik, lakiran	12.501,00
6. Prednja utripalka	540,00
7. Zadnja utripalka	807,00
8. Prednji žaromet	9.753,00
9. Sedež	18.393,00
10. Desni bok školjke, lakiran	13.565,00
11. Kompletni prag školjke, lakiran	14.883,00

b) Primer vzdrževanja:

1. Pogonski jermen	4.670,00
2. Sklopka, komplet	8.492,00
3. Zavorne ploščice za kolut, spredaj	5.525,00
4. Zavorne obloge, zadaj	1.160,00
5. Tesnilo glave motorja	1.079,00
6. Bat, komplet z obročki in sornikom	14.827,00
7. Valj motorja	21.877,00
8. Pletenica plina	1.318,00
9. Akumulator	3.070,00
10. Zarnica prednjega žarometa	3.708,00

Težave in okvare na testnem motociklu:

- odpovedal števec prevoženih kilometrov