

TEST:

PIAGGIO SFERA 50

GOSPODINJSKA POMOČNICA





Leto 1946: Piaggio predstavi povsem pločevinast skuter imenovan "vespa", ki zaradi genialne zasnove takoj postane velik uspeh. Ponuja mobilnost, nekaj avtomobilskega udobja (suhe noge, rezervno kolo) in skoraj motociklistične zmogljivosti. Leto 1991: Piaggio predstavi skuter, imenovan "sfera" in tako, precej pozno sicer, vstopi v svet plastike.

Skozi minula desetletja se je kar vseh skuterjev počez prišlo ljudsko ime vespa. Piaggio je namreč z vespo našel tako naravno obliko, da je nihče ni uspel preseči. V svojem bistvu je oblika skuterjev celo danes povsem enaka.

Konkurenca, z Japonci vred, se je kar dolgo časa vrtela v začaranem krogu, ko je skušala z nikoli uspelimi prijemi izpodrinuti vespo in si na ponovno prebujajočem se tržišču odrezati čim večji kos pogače. Potem jim je uspelo. Dejstvo je, da gredo zadnjih nekaj let skuterji z le 50-kubičnim motorjem in avtomatiko za prenos moči spet izredno dobro v denar, saj v mestni gneči avtomobil ostaja precej neboljšen. Svoje pa prispeva tudi moda, ki je zagrela mladež, da spet sanja o skuterjih. Vendar, nič več o takšnih, kot je bila vespa! Vespa razneži le še nostalgike.

Danes je skuter, po zaslugi enostavnosti oblikovanja plastike, živahnih, drznejših oblik.

Piaggio se je kar predolgo oklepal filozofije, ki je zmogla skozi dolga desetletja obdržati na površju vespo. Temeljila je na pločevinasti nosilni školjki, v kateri je obešen motor, sprednji enoročni vilici, rezervnem kolesu, obešenim za bočnim pokrovom. Piaggio je sicer vespo tekoče izpopolnjeval in zelo zadržano tudi preoblikoval. Zagotovo so dosegli visoko kakovost, oblikovno pa se od dane osnove niso zmogli odlepiti. Tudi zaradi vztrajanja pri ploče-



vinasti nosilni školjki, ki resda zagotavlja vzorno togost konstrukcije, omejuje pa domišljijo.

Sele leta 1991 s predstavivijo skuterja sfera je pričela Piaggiova okostenelost toliko popuščati, da so razvili nove tehnične rešitve: za nosilni okvir konstrukcijo iz varjenih cevi, za karoserijo v lakirano plastiko odtisnjene forme. To je bil pri vse uspešnejši konkurenci že uveljavljen recept, ki je oblikovalcem dal krila in porodil najnovejšo generacijo skuterjev. Pri Piaggiu sicer še ne dovolj očitno. Sfera je resda prinašala novo tehnologijo, toda na pogled je bila še vedno vespa. Sicer lična, zelo uglajeno oblikovana in popolna.

Sfera je bila Piaggiov prvi korak v novi svet mladostne športnosti. V minulih štirih letih so krepko nadoknadili zamujeno in danes prihaja iz Piaggia cela paleta tehnično sorodnih skuterjev, ki se spogledujejo s športnostjo in vohravostjo. Takih, ki radostijo mlade. Da so zaradi novega tekmovalnega duha med konstruktorji na temo, kdo bo pripravil bolj "hi-tech" skuter, močno zrasle cene, pa je že druga zgodba.

Večina skuterjev znamke Piaggio, sem spadajo tudi skuterji znamke Gilera, je preko podjetja Trgoavto Koper napredaj tudi v Sloveniji. Sfera je nekako klasika na sodobnejši način.

Vendar ima ta klasika precej šarma. Dobro, kogar popade alergija ob pogledu na tako izrazito podob-

nost z vespo, ta naj umiri dušo gledajoč modele typhoon, storm, zip ... Sfera je lepo mehko oblikovana, čeprav v bokih tudi opazno široka. Vendar je pomembnejše dejstvo, da je v skuterju prostora za voznika velikosti XXL: kolena ne silijo v prednji rob školjke, krmilo tudi ne hodi v napoto. Je pa res, da oblika skuterja sili voznika v nekakšno togo uradniško držo, sopotnik pa sedi kot racman, z navzven obrnjenimi stopali. Prostora na podu školjke, ki se strmo dviga k sedežu, ni dovolj, da bi voznik noge potegnili bolj (motociklistično) k sebi. Za sopotnika pa bi bile pripravnejše preklapne motociklistične stopalke, kakršne imajo skuterji novejšega datuma. To pa je tudi edina večja zamera, ki si jo zasluži sfera.

Lično oblikovana in brezhibno lakirana plastika, v katero so zelo natančno vtisnjena svetila, je z vijaki pripeta na nosilno ogrodje. Stiki elementov so skorajda popolni - moti le strizenje na stiku obloge vzvratnih ogledal s školjko in na stiku bočnih panelov s sivobarvnim kljunom, ki podpira sedež. Tu, pri sedežu naredimo tudi najbolj očitno razliko med stisnim skuterjem in prvencem iz leta '91, ki je imel sedež le za eno osebo, s plastičnim repkom. Vsa karoserija je tako učinkovito sestavljena, da ni vidnih ostrih robov, pa tudi čričkanka zaradi vibracij ni slišati.

Plastična karoserija je bila sno-

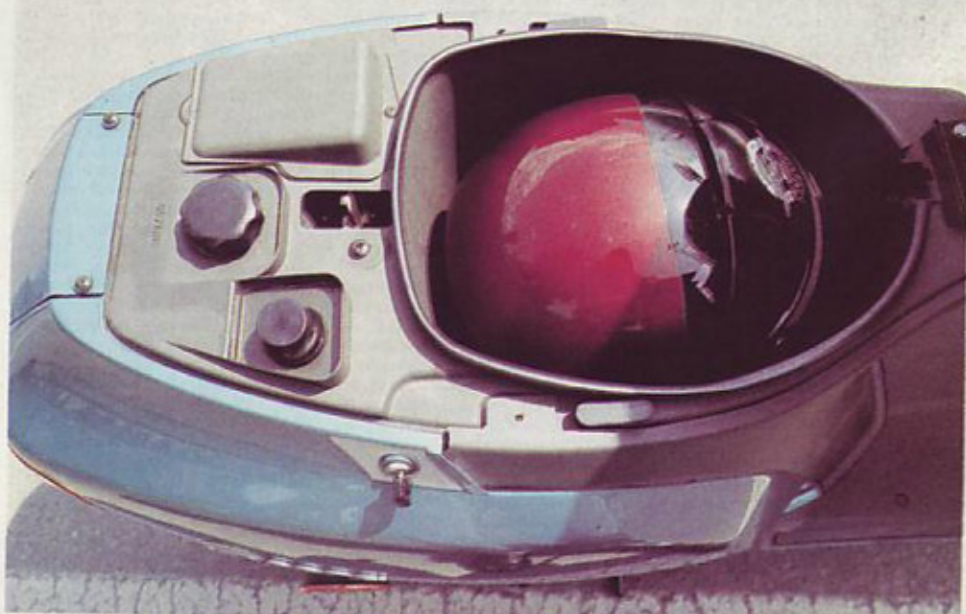
Test

vana z izjemnim posluhom za uporabnost. Tako je dovolj trd in prostoren sedež poveznjen (in zaklenjen s ključavnico) čez posodo za gorivo, posodo za mazalno olje in prostorno votlino, v katero je mogoče odložiti čelado, tanjši jopič, rokavice in orodje. Ta prtljažna votlina je resnično veliko vredna, saj omogoča, da voznik varno (in na čisto) odloži čelado in drobnarije. Za povrh pa je prostoren prtljažnik z zaklenjenim pokrovom tudi v prednjem delu školjke. Tako kot pri vespah. Jasno, en ključ upravlja vse ključavnice, tudi kontaktno, ki hkrati zaklepa tudi krmilo.

Nosilno ogrodje, okvir skuterja, je kombinacija enojne cevne konstrukcije (ta nosi krmilo) s pločevinastim koritom (dno skuterja) in iz pločevine odprešanim parom nosilcev (vpetje motorja, podpora sedeža). Konstrukcija okvirja zagotavlja potrebno togost in hkrati omogoča dokaj svobodno spreminjanje oblike vozila. Prednje vilice so snete z vespe: to je enojna vertikalna noga z nihajnim vzvodom, oprtim na hidravlični blažilnik. Kolo (z mehansko vodeno, učinkovito bobnasto zavoro) je po avtomobilsko privijačeno.

Zadnje vzmetenje pa je tudi klasična Piaggiova rešitev: motor z ohišjem direktnega prenosa moči in zadnjim kolesom z bobnasto zavoro tvori nihajni sklop, ki se z leve opira na oljno vzmetni blažilnik. Za zadnje vzmetenje velja, da se na grobe cestne neravnine prav neljubo ostro odziva.

Piaggiov enovaljni dvotaktni zračno (z vetrnico) hlajeni motor, ki sesa preko lamelnega ventila v ohišje ročične gredi, je vzoren primerek tihega, zmogljivega, varčnega in zanesljivega stroja. Mazanje z oljno



Pod sedežem: ločeni posodi za gorivo in mazalno olje z robovi proti polivanju, ter vse hvale vredna vdolbina za prtljago in čelado.

črpalko, ki zajema dvotaktno olje iz ločene posode, je elegantna in okolju prijazna rešitev, danes že široko uveljavljena. Nujnost, skratka, saj tako odpade tisto nesimpatično sprotno pripravljane mešanice in problemi z odlaganjem viška olja. Se prijaznejša in udobju pogodu pa sta električni zagon motorja (nožni zaganjač je ohranjen in nevidno skrit ob ohišju prenosa moči) in seveda uglajena avtomatika prenosa moči.

Motor vžge le ob stisnjeni ročici ene od zavor (obe ročici sta na krmilu). Že ob prvem pritisku na gumb zaganjalnika. Oglasi se s prijetno pridruženim zvokom, ki resnično ne seže do sosedov. Motor se že v prvem hipu, še hladen, odzove z vso možno uglajenostjo in mirnim tekom. Avtomatika prenosa moči se odziva na naraščanje motornih vrtljajev. Vklopi mehko, tiho in spreminja prestavno razmerje primerno naraščanju motornih vrtljajev. Za vožnjo prijazno in povsem nezahtevno. Tudi vožnja v strm klanec je ne zmede: motor brez pešanja zmore obremenitev.

Ceprav so nizkopresečne gume premera deset col že rahlo iz mode, je skuter stabilen in tudi na neravnem cestnišču zanesljivo sedi v rokah. Pač zasluga uravnotežene konstrukcije. Previden in nežnih



reakcij kaže biti le v mokroti, saj ob zaviranju kolesa z lahkoto zablokira-
 jo in skuter uide iz smeri.

Vožnja s sfero je eno samo pri-
 jazno poigravanje, ki ga zmorejo
 tako domači naraščaj, šef prvega
 hišnega vogala kot tudi gospa mati.
 Le prepričati jo je treba, da prvič
 sede na skuter. Š čelado na glavi,
 jasno. Družini za vzor.

Sfera streže z vsem potrebnim
 za dobro počutje. Oprema je bogata:
 zmogljiva svetila, glasna troblja, pre-
 gledna armaturna plošča elipsaste
 oblike (merilnik hitrosti, precej točen
 merilnik količine goriva, lučke za
 mazalno olje, rezervo goriva, pri-
 žgane luči in vklopljene smerokaze,
 digitalna ura - ki pa je v sončni pri-
 peki odpovedala sodelovanje), mirni
 in pregledni vzvratni ogledali, kljuka
 za obešanje vrečk na školjki pod
 sedežem, parkirna opora z ušesi tako
 na levi, kot na desni strani.

•••

Da, zadovoljna bosta levičar in
 desničar. Zakaj pa je stikalo sme-
 rokazov mimo vseh običajev moteče
 vtisnjeno v desno stran obloge krmila
 - ne vem. Na desnem panelu je
 tudi ključavnica sedeža.

MITJA GUSTINČIČ

Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno
 hlajeni (vetrnica) - sesanje preko
 lamelnega ventila v ohišje motorne
 gredi - vrtina in gib 40 x 39,3 mm -
 prostornina 49,4 kubika - kompresija
 10,9:1 - največja moč 2,4 kW (3,26
 KM)/ 6250 vrtljajih/min - največji
 navor 4,3 Nm pri 5750 vrtljajih/min
 - uplinjač Dell'Orto PHVA 12 -
 neosvinčeni bencin - avtomatska
 črpalka za dovod mazalnega olja -
 elektronski brezkontaktni vžig -
 električni zaganjalnik - nožni
 zaganjalnik - svečka champion N2C
Prenos moči: avtomatska
 centrifugalna sklopka - sistem
 odpirajočih jermenic s klinastim
 jermenom - zobniški sekundarni
 prenos na kolo - skupno prestavno
 razmerje od morja do kolesa 1/31,85
 - 1/14,22

Okvir: enojni cevni jeklen od glave do
 ležišča motorja, pločevinaste ojačitve,
 par pločevinastih hladno oblikovanih
 nosilcev ob motorju - kot glave okvirja
 22 stopinj - predtek 70 mm - medosna
 razdalja 1200 mm

Vzmetenje: spredaj nosilna noga z
 nihajnimi ročicami, oljno vzmetni
 blažilnik, hod kolesa 73 mm - zadaj
 motor z ohišjem prenosa moči kot
 nihajni element, oprt na oljno vzmetni
 blažilnik, hod kolesa 82 mm

Kolesa in gume: spredaj in zadaj iz
 aluminija lito kolo E 2,15x10 z gumo
 Michelin 90/90-10 SI50J

Zavore: spredaj ø 110 mm in zadaj ø
 100 mm mehansko vodena bobnasta
 zavora, obe zavorni ročici na krmilu
Mere in teža: dolžina 1705 mm -
 širina 700 mm - višina 1070 mm -
 suha teža 81 kg - posoda za gorivo
 5,2 litra (1,4 litra rezerva) - posoda
 za dvotaktno olje 1,42 litra (0,38 litra
 rezerva)



Predni del: oblikovno ličen
 kljun dopolnjuje blatnik nad
 prednjim kolesom, odlitim
 iz lahke kovine; mehanska
 bobnasta zavora je
 učinkovita



Krmilo: dovolj visoko, oblečeno v plastiko, v katero so
 vtisnjena stikala in armaturna plošča

Naše meritve:

Teža za vožnjo pripravljenega vozila: 98 kg
 Poraba goriva: testno povprečje 2,3 l/100 km
 Največja hitrost: 48 km na uro

Cena:

Sfera 50 enosed: SIT 249.000*
 Sfera 50 dvosed: SIT 268.000*

Zastopnik:

(Mercator Trgoavto, Pristaniška 43/a, 66000 Koper)

Končna ocena:

Dobra investicija! Sfera 50 je zanimiv, prijazen, zanesljiv, varen
 in uporaben primerek sodobnega skuterja, za katerega registracija
 in vozniško dovoljenje nista potrebna. V mestnem kaosu se
 izkaže kot nepogrešljiv sopotnik in učinkovito zdravilo za (v
 prometu) načete živce.

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

1. Zavorna ročica, komplet	2.850,00
2. Pogonski jermen	1.663,00
3. Bat in valj motorja, kom.	11.448,00
4. Tesnilo glave motorja	590,00
5. Prednje kolo	7.380,00
6. Prednji blatnik	2.028,00
7. Utripalka, sprednja	1.780,00
8. Žaromet, sprednji	3.830,00
9. Posoda za gorivo	4.473,00
10. Črpalka za olje	4.605,00
11. Desni bočni panel	8.730,00
12. Sedež, dolgi	7.228,00
13. Desno ogledalo	1.762,00
14. Ročica plina, komplet	4.319,00



Zadek: motor s prenosom
 moči tvori nihajni sklop, ki
 se opira na blažilnik