

Vozili smo

## PIAGGIO SFERA 50



Jasno videti v jutrišnji  
dan je veeeelika želja.

Uspe redkim.

Predvsem zaradi nez-  
motljivega občutka, ki  
ga nosijo tam globoko  
v sebi.

Piaggio je vstop v zadnje  
desetletje poslovno doživel zelo  
rdeče. Analitiki so na papirju s  
številkami dokazovali, da svet zag-  
otovo rine nazaj v biblijska leta,  
ko se je čas potreben za potovanja  
meril s koledarjem in ne s sekun-  
dami. Pač prometni zastojo, gneča  
v mestih, zapravljanje časa v  
stresnem ritmu. Toda, ljudstvo

mopedov in skuterjev ni več  
kupovalo tako navdušeno kot  
nekoč?

To je težko razumeti, pa-  
čeprav so bili lični, solidni, upor-  
abni in zagotovo cenejši kot so  
danes. In v vsem so bili Piaggiovi  
skuterji vespe ali njene izpeljanke  
(cosa), torej prodajna uspešnica,  
ki praznuje 49 let življenja: lepih  
petnajst milijonov so jih izdelali  
in prodali od takrat.

Leta 1991 je prišla iz Piaggiovih  
obratov v Pontederi sfera. Do  
danes so jih prodali kar 250.000.  
Piaggio zadovoljno presteva  
dobiček in hkrati neskromno vlagu  
v razvoj: rezultati, v segmentu  
skuterjev, so prepričljivi. Ta hip s  
proizvodnih trakov prihaja kar  
100 bazičnih modelov mopedov,

skuterjev in lahkih gospodarskih  
vozil. Prodaja pa cveti tako v Evro-  
pi kot zunaj nje. V Piaggiu  
pričakujejo, da bo ravnokar v Lon-  
donu predstavljena sfera druge  
generacije nadaljevanje uspeha.

Kar dobro je treba poznati  
sfero 50 iz leta 1991, da dojameš,  
kaj je na novem skuterju - novega.  
Pogovarjali so se s 3.000 prodajalci  
širom Evrope, kar 20.000 kupcev  
teh in onih skuterjev je podalo  
svoj pogled, ki je odpril pot novi  
sferi. Sfera ostaja prepoznavno  
Piaggiov, klasičen, toda v vsem  
sodoben skuter. Oblika ne podlega  
agresivnim modnim smernicam,  
pač pa stavi na uglajenost. Krojena  
je za nadmerskega Europeja in  
je zato prostorna, udobna in s  
precej prtljažnega prostora tudi



prična. Zanj in zanjo.

Sfera prve generacije je bila nagrajena za uspel design. Nova sfera je močno preoblikovana, toda velika podobnost ostaja. Kljun je širši, povsem na novo oblikovan; enako vitkejši boki, udobnejši in prostornejši sedež, pričnejsa stikala, lepša armatura na plošča. Tudi nove barve štejem zraven.

Tehnična plat tudi prinaša pomembne spremembe. Prednje vzmetenje je popolnejše, širi sta kolesi z gumami vred in zmogljivejši sta zavori, spredaj

kolutna in zadaj bobnasta. Z rotizirane proizvodne linije prihaja nov, močnejši okvir, oblikovan iz jeklenih cevi in profilirane pločevine. V okvir sede tudi 125 kubičen motor (o tej novosti več prihodnjic), večja je posoda za gorivo s pripravnejšim grlom, pričnejsa je parkirno stojalo pod motorjem. Dvotaktni, zračno z vetrnico hlajen 50 kubični motor pa je sploh poglavje zase: varčen, tih, čist in poskočen. Čeprav je moč motorja zaradi zakonodaje omejena, zmogljivosti v celiem opazno prekašajo predhodni agre-

gat. Avtomatika za sklopko in prestavna razmerja deluje mehko in tekoče, navdušuje iskrost in številke kažejo, da skuter z mesta pospeši 30 metrov daleč v 4,7 sekunde. To pomeni, da celoten mestni promet ostane varno in daleč za hrptom. Čudovito!

Vožnja je ena sama igra in preprostost. Tem napolto lepotičko, ki zna voziti bicikel, sem rokovanja s sfero priučil v slabih minutah: tu sta zavorni ročici na krmilu, na desni strani je ročica plina, tole je gumb za zagon motorja - gremo. Ona je odpeljala

prvi krog, ga razširila, zavila še za vogal grofije in se izgubila v park, med golf igrišča. Lepa reč! Hočeš zanimivo sliko, ona jo pa stisne po svoje.

Vrnila se je v enem kosu, navdušena. Kaj ne bi. Sfera je še en skuter, ki prisega pričakovanja. Zato nič nenavadnega, da prodaja zadnje čase tako cveti. Tudi v Sloveniji. V koprskem Trgoavtu menijo, da bo sfera dosegljiva istočasno kot drugod po Evropi.

**Tekst in foto:**  
**MITJA GUSTINČIČ**

## Tehnični podatki:

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - zračno hlajen (veronica) - sesanje preko lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtina in gib 40 x 39,3 mm - prostornina 49,4 kubika - kompresija 10,7:1 - največja moč in navor niso podani - uplinjač Weber/Dell'Orto 12 - neosvinčeni bencin - avtomatska črpalka za dovod mazalnega olja - elektronski brezkontaktni vžig - električen zaganjalnik - nožni zaganjalnik

**Prenos moči:** avtomatska centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih jermenic s klinastim jermenom - zobni sekundarni prenos na kolo

Okvir: enojen cevni jeklen od glave do ležišča motorja, pločevinaste ojačitve, par pločevinasti hladno oblikovanih nosilev ob motorju

**Vzmetenje:** spredaj nosilna noga z nihajnimi ročicami, oljno vzmetni blažilnik - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element opt na oljno vzmetni blažilnik

**Kolesa in gume:** spredaj in zadaj iz aluminija litko kolo E 2,50 x 10 z gumo spredaj 100/80-10 - guma zadaj 110/80-10

**Zavore:** spredaj hidravlična kolutna ø 200 mm - zadaj bobnasta ø 100 mm, obe zavorni ročici na krmilu

**Mere in teža:** višina sedeža od tal 795 mm - suha teža 89 kg - posoda za gorivo 8,0 litrov - posoda za dvotaktno olje 1,42 litra

