

Poseben test

PIAGGIO TYphoon 50

Leta?

Ah, relativna zadeva. Bodimo pošteni.

Prva dlaka v bradi? Sivina v laseh in nič več kot otroška ritka napeta koža?

DVA OBRAZA

To so pač sledi časa, ki prihaja - ali mineva. Toda priznajte si, tam globoko v notranjosti kipijo drugačna spoznanja. Zato: pogled v ogledalo. In pogovor s samim seboj.

Zgolj naveličano krmljenje pred televizorjem in jadikovanje nad živiljenjsko sivino je zanesljiva pot proti koncu. Živiljenje je lahko lepo - če si takšno naredis, seveda!

Krmilo živiljenja ima tako vsak v svojih rokah, da se razumemo. Treba je le nekaj odločnosti, da odgrneš temačne zastore in pustiš soncu, da razsvetli inobarva živiljenje. Naj bo živiljenje tudi igra in ne zgolj trpljenje.

Igra?

Seveda!
Igračka?



Zanesljivo in varno: zmogljiv žaromet, zmogljiva kolutna zavora, trebušasta guma



Ej, veliko je tega. Če se držimo bencina, naj bo Piaggio typhoon!

Leta? Navzdol štirinajst, navzgor - ni meje. Z motocikli, zgolj v ilustraciji, dovolijo dirkati do 55. leta starosti.

Typhoon: ličen je in pregrešno vabljiv. Dva obrazma ima. Oba mladostno navrhana.

Seveda, da se opogumiš in mnemujo okolice navkljub (komu mar!) sedeš na skuter, se najde tudi kakšen trdnejši argument kot zgolj prešernost. Recimo: priročnost.

V nekatera spoznanja trdno verjamem šele, ko jih dokažeš sam sebi. Ne bom strankarsko enobarvno prisegal, da je vožnja s skuterjem v dežju in mrazu, ali z meje do meje države, užitek. Da je pri-



Motor in prenos moči tvorijo en sklop, oprt na blažilnik

jaznejša kot pa vožnja v spodnjem avtomobilu. Odločitev naj bo času in prostoru primerna. Toda takrat, ko sonce požene termometer proti dvajsetim Celzijevim stopinjam in se dušljivo razgreje preobremenjeni mestni asfalt, kaže razmislit. Takšna dvokolesna igračka zmore biti vred-

na teže v zlatu: zadovoljstvo, pozitiven imidž, mirni živci, obilje prostora...

Je drugače mogoče razumeti, da je recimo piaggio typhoon, dve leti zapored že, prodajna uspešnica? Piaggio je nadvse zadovoljen z rezultati dela. Kupci pa tudi. Evropa: po letu devetdeset prodaja

skuterjev raste v dvoštevilčnih vrednostih. Italija: Aprilia je v zadnjem primerljivem obdobju prodala za 27 odstotkov več. Piaggio? Ah, da te infarkt - prodaja se je v letu dni dvignila za 113 odstotkov!!!

»To ne more biti zgolj modna muha,« sem premisleval, ko sem se s koprskim Trgoavtom dogovarjal za poseben test typhoona: vsakdanja raba od pomladni do pozne jeseni (prič zapis je tu), predpisana nega, seštevanje vtišov, stroškov in občutkov. Brez dlake na jeziku, da se razumemo.

Zakaj typhoon?

Bil je med prvimi znanilci

motorju le 50 kubikov in da zmogljivosti omejuje prometna zakonodaja. Motor je resa poskočen in živahen, celo bolj, kot bi sprva pričakoval. Povsem avtomatski prenos moči od motorja do zadnjega kolesa je nadvse prijazno tehnično odkritje: omogoča udobno in tekočo vožnjo, ne zahteva ročnih spremnosti, ki so potrebne pri klasični kombinaciji sklopka - menjalnik. Na krmilu je ob električnih stikalih le gumb za električni zagon motorja, ročica plina in dve ročici zavor. Preprosto kot bicikel. In tudi zato - varno. Voznik se zaradi pomoći avtomatike lahko še bolj posveti



novih pogledov na temo, kakšen naj bo skuter danes. Klasična vespa še vedno polzi s proizvodnih trakov in gre zadovoljivo dobro v promet. Njeni nasledniki, oblikovno tesno sorodstvo, so zaradi umirjenih linij v večini. Ta je pogodu tako mladostnikom kot tistim, ki so že v zrelih letih. Typhoon pa je zaradi vihrovosti, ki jo napoveduje poudarjeno mladostniški vizuel, uspešna provokacija. Izziv.

Zavedati se je seveda treba, da je v dvotaktinem, enovaljnem zračno hlajenem

gibanju prometa.

Typhoon je videti terenec, športnik, vihrovež. Isker je res, vse ostalo je pa vtiš. Zmore prebaviti grobosti, kot so grbine v asfaltu, raztrgan makadam, na pol pazljiva vožnja čez robnike. Več pa ne kaže pričakovati. Ni terenski dirkač.

Zaradi izbranih barv, ključaste školjke, potegnjene nad prednje kolo, velikih svetil in trebušastih gum typhoon oznanja športno vetrnjaštvo. To srcu dobro dene. Tisti, ki so ga risali, so zadeli in dobro opravili svoje delo. Celotna

zunanost je oblikovana iz solidne plastike, lepo odlite, lepo stikovane, lepo lakirane. Elementi karoserije med vožnjo nič ne čričkajo in niso videti krhki. Če pa že zadeva uide iz rok, so popravila preprosta. Ogledoval sem si na servisu Živec v Ljubljani: električni izvijač, nekaj minut dela in skuter je slečen.

Pod plastiko - dokaj močan okvir: cev velikega prereza tvori vpetje prednjih vilic (Showa, mehanske, sistem upside-down) in sega do motorja; pred motorjem (pod školjke skuterja) je kvadratasta cevna ojačitev, od tod naprej pa se ob straneh motorja

jalno in zraven privarjena zanka za priklepanje skuterja; lična armaturna plošča.

Pri armaturni plošči se za hip ustavim: med merilnikoma hitrosti in količine goriva so tudi lučke: ena je za rezervo goriva; ena za kontrolo mazanja motorja - zagori in ugasne ob vsakem zagonu motorja in rdeče sveti takrat, ko olje v posodi doseže kritično mejo. Poceni in blagodejna rešitev, ki odganja skrbi.

Še ena pomembna (in znana) varovalka: motor steče le, če je ob zaganjanju aktivirana vsaj ena od zavornih ročic.

Motor je opremljen z avto-



proti sedežu pneata dva močna, iz pločevine oblikovana nosilca. Zadnje vzmetenje: motor s prenosom moči kot nihajni sklop, optre na blažilnik, vpet z leve strani med ohišje prenosa in okvir.

Oprema: en ključ za vse ključavnice, tudi za zaklepanje krmila; električni zaganjalnik, zelo spodbarna svetila, dovolj predirljiva in glasna troblja; udoben in prostoren sedež s ključavnico; pod sedežem posoda za gorivo, posoda za mazalno olje, votlina za celado in drobnarije, komplet orodja; za sedežem prtljažnik, na katerega lepo sede kovček iz nabora dodatne opreme; odlične zavore (kolui spredaj, bobnasta zadaj); aluminijasti kolesi; stabilno parkirno sto-

matskim čokom. Rad vžiga in hitro tekoče steče. Ni hrupen in to danes nekaj velja. Tekoče pospešuje in typhoon pri spelejanju v križišču pušča kolono zadaj. To je varno, da si lahko v miru najde svoj življenjski prostor na cesti.

Typhoon kot celota deluje zgledno. Pravzaprav se vsakič znova razveseliš, da lahko le pol decilitra v motorju, z vsem ostalim seveda, ponudi toliko uporabnosti in zanesljivosti, ki v mestni gneči pride še kako prav.

Zamere: z izjemo prednjih vilic, ki so za mojih 90 kg premehke, je v prvem mesecu vožnje list še nepopisan.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki



Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni (vetrnik) - sesanje prek lameljnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtina in gib $40 \times 39,3$ mm - prostornina 49,4 kubika - kompresija 10,9:1 - največja moč 3,1 kW (4,3 KM) pri 6750 vrtljajih/min - največji navor 4,3 Nm pri 5750 vrtljajih/min - uplinjač Dell'Orto PHVA 12 - neosvinčeni bencin - avtomatska črpalka za dovod mazalnega olja znamke Mikuni - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - dinamo 12V/70W

Prenos moči: avtomatska 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, par pločevinastih hladno oblikovanih nosilcev ob motorju - kot glave okvirja 22 stopinj - predtek 70 mm - medosna razdalja 1280 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vzmetne vilice sistema upside - down, hod kolesa 73 mm - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element optre na oljno vzmetni blažilnik, hod kolesa 70 mm

Kolesa in gume: spredaj in zadaj iz aluminija lito kolo 3,50 x 10 z gumo michelin 120/90-10 56J

Zavore: spredaj kolutna ø 190 mm, hidravlična cev s kovinskimi opletom - zadaj mehansko voden bobnasta zavora ø 100 mm, obe zavorni ročici na krmilu

Mere in teža: dolžina 1800 mm - širina 700 mm - višina 1085 mm - višina sedeža od tal 810 mm - suha teža 75 kg - posoda za gorivo 5,5 litra (1,5 litra rezerva) - posoda za dvotaktno olje 1,42 litra (0,38 litra rezerva)

Naše meritve

Teža za vožnjo pripravljenega vozila: 84 kg

Poraba goriva: testno povprečje 2,7 l / 100 km

Največja hitrost: 50 km na uro

Cena

SIT 303.000*

(M-Trgoavto, Pristaniška 43/a, 66000 Koper)