



REKORDER



December, leta 1993, Piaggio sporoča javnosti: v prvih osmih mesecih je bilo izdelanih več kot 50.000 skuterjev typhoon. Mladina po Evropi hoče samo typhoon, ki je deklasiral konkurenco.

Vsako naslednje leto - ista, uspešna zgodba.

Ista zgodba se piše tudi v Sloveniji. Jasno, saj v razgledanosti, željah in hotenjih nismo nič drugačni kot okoliški svet. Odkar je koprski Trgoavto uredil domačo homologacijo za skuter typhoon, je tudi slovenska prodajna uspešnica: torej od maja lanskega leta. Za mladino, ki ni našla dovolj mikavnega in dostopno poceni motocikla (predvsem pa naklonjenosti staršev zanj), je typhoon izziv, ki ne da spati. Videti je, da se prah v izložbenih oknih sploh nima časa usesti na skuterje. Očitno je typhoon padel v oči; letos je naprodaj

v še širši izbiri barv (štirih: tu je lepa sončno rumena, pa kovinsko rdeča, elegantno črna in siva); pa tudi prodaje na posojilo nikakor ne kaže spregledati.

Seveda, vleče lepota. Mladostna športna vihravost in harmoničnost oblike je typhoonov zelo močan adut. Lepo oblikovana in natančno stikovana plastična karoserija kaže, da v Piaggiu svoj posel brezhibno obvladajo: čez poletje nabirani kilometri niso pustili na plastiki nikakršnih sledi, stiki so še vedno trdni in tihi. Pa čeprav so elementi karoserije med seboj zgolj staknjeni

in na okvir skuterja preprosto vijučeni. Rekel bi, da imajo moške, ki so modelirali plastično karoserijo, tudi bogate osebne mehanikarske izkušnje. Kajti karoserija je tako premišljeno ukrojena, da pri razdiranju zaradi posegov v drobne skuterja ne zahteva zelo mimihih živcev in čarovniških ročnih spretnosti. Mislim, da so serviserji lahko Italijanom hvaležni za tvorstvo pozornost. Pa tudi sicer.

Recimo, v tisoč in petsto prevoženih kilometrih se je testni typhoon le enkrat omembe vredno skujal: motor je še vedno lepo vžgal,

le sape mu je ob dodajanju plina zmanjkovalo. Popravilo kar ob cestnem robu, z zasilnim orodjem izpod sedeža, čeprav sem zaradi množice vijakov pomišljal o priročnosti električnega izvijača. Polurno nezahtevno razkopavanje bočnih stranic, zračnega filtra, vodov za gorivo in kar je še bilo osumljenih elementov, pa sem našel - smet v uplinjaču, ki je zamašila šobo. Torej, tu je bila vzrok višja sila.

Drugi typhoonov in seveda Piaggiov adut je zanesljivost. To šteje! Petdeset ustvarjalnih let je najlepša popotnica današnjim izdelkom in ko sem si v Ljubljani na servisu Živec ogledoval skuterje, me je osupnilo: na števcih sem našel izpisanih tudi po petnajst in dvajset tisoč prevoženih kilometrov - pa brez okvar. Za vozilo z zgolj petdesetimi kubiki v motorju so to briljantni rezultati. Kajti najstniške roke niso bile nikoli prizanesljivo nežne. Je pa treba poudariti, da je seveda vsak izdelek mogoče hitro in uspešno pokvariti, tudi typhoon: pri motorjih z avtomatiko za sklopko in menjalnik je sistem prenosa moči v grobih rokah šibka točka. Predvsem okoli pogonskega jerme-

zanja, kar pomeni, da kaže vlivati v posodo za gorivo zeleni bencin, v posodo za olje pa kakšno žlahtno oljno tekočino. Pa čeprav stane liter blizu dva tisočaka. Povrne se z dolgim življenjem stroja, pa tudi saje in neizgorele obloge so pri dobrem olju redkost. Pozor: typhoon ima signalno rdečo lučko, ki za hipec zagori ob vsakem zaganjanju motorja (to je nekakšna samokontrola, da je vse v redu) in zagori z vso močjo, ko gladina olja pade na kritično mejo! Da je pri kraju gorivo, po kakšnih sto prevoženih kilometrih ali porabljenih treh litrih in pol, pa označuje rumena lučka v armaturni plošči.

Poseben test skuterja typhoon 50 bomo nadaljevali tja v zimo, je odločitev. Dovolj hiter, poskočen, priročen in gibčen je postal nepogrešljiv. Našemu uredniku se je oni dan utnilo, da pri typhoonu vidi nevarnost: da ostane avto v garaži. Precej resnice je v trditvi, kajti v vročini ali mestni gneči je skuter edino zares priročno vozilo.

Do sedaj se je typhoon 50 izkazal v najlepši luči, pa čeprav je bilo na programu veliko dežja, ki pa tudi še ni pustil rjastih sledi. Motorju ali električni inštalaciji tudi



Tehnični podatki:

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajen (vetrnilca) - sesanje prek lameiniga ventila v ohišje motorne gredi - vrtno in gib 40 x 39,3 mm - prostornina 49,4 kubika - kompresija 10,9:1 - največja moč 3,1 kW (4,3 KMJ/ 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 znamka Mikuni - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - dinamo 12V/70W.

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

Okvir: enojen 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, oprt na oljno vzmetni blažilnik, hod kolesa 70 mm.

Kolesa in gume: spredaj in zadaj iz aluminija lita kolo 3,50 x 10 z guma michelin 120/90-10 56j.

Zavore: spredaj kalutna ø 190 mm, hidravlična cev s kovinskim opletom - zadaj mehansko vodena 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).

Garancija: 1 leto.

Cena: SIT 303.000*

Zastopnik: M-Trgoavto, Pristaniška 43/a, 66000 Koper

Naše meritve:

Teža za vožnjo pripravljenega vozila: 84 kg

Poraba goriva: testno povprečje 4,3 l / 100 km

Največja hitrost: 50 km na uro

Težave in okvare na testnem motociklu

- zamašena šoba v uplinjaču

Testni dnevnik:

prevoženo 64 km:

- zračnost ročice plina

- nizek prosti tek motorja

115 km:

- širini komolcev ustrežnejše prekrivno vzratno ogledalo

490 km:

- zamašena šoba v uplinjaču

Dodatna oprema

Iz Piaggiovega nabora dodatne opreme za model typhoon Trgoavto v svojih trgovinah prodaja lične priljubljene kovčke, ki sedejo na originalni priljubljeni za sedežem; na voljo je tudi vetni žilnik; pozornosti vreden je tudi originalni elektronski alarm za zaščito pred krajo.

Zavarovanje

Piaggio typhoon 50 je po prometnem zakoniku kolo z motorjem. Po čeprav v homologacijski listini piše, da je motocikel. Zoprija zaradi neusklajenosti na ministrski ravni.

Torej, za typhoon 50 vozniška dovoljenje A kategorije in registracija nista potrebna!

Vendar kaže misliti tudi na manj prijetne plati vožnje. In zato priporočamo vsaj sklenitev zavarovanja za primer povzročitve škode na drugem vozilu ali osebi.

Lahko se pripeti, da zaradi kakršnegakoli vzroka že s skuterjem opraskate drag avtomobil. In težave so tu!



na in sklopke, kot pravi Živec. Pa je zato dirkaško dodajanje plina ob sočasnem zaviranju zadnjega kolesa (za »oster« štart, recimo) velika neumnost. Potem skuter in denarnico ozdravi mehanik. No, tudi zelo kakovostnega olja za dvotaktno motorje se ne kaže izogibati. Piaggio uporablja sistem ločenega ma-

ne pride do živega. Celo voznik je zaradi zasnove skuterja (zaščitene noge) manj moker kot sicer na dvokolesniku. Se pa v muhastem vremenu izkaže, da je zaradi nujnih oblačil prtljažni kovček nujna.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK