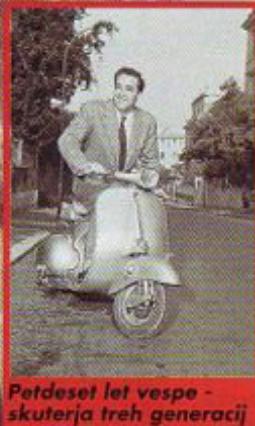


Vozili smo

PIAGGIO VESPA 50 ET2
PIAGGIO VESPA 125 ET4

VACANZE ROMANE



Petdeset let vespe - skuterja treh generacij

Rim - izjemna gneča. Vespa. Stara in nova. Na petdeseto obletnico skuterja, s katerim so živele že tri generacije, je prišlo več kot 600 novinarjev iz 50 držav, s petih celin. Dobrodošlico je zaželel rimske župan Francesco Rutelli, tudi sam motociklist, ki je ravnokar dal urediti tri tisoč parkirnih mest za motocikle in še enkrat toliko jih nameravajo prav v kratkem dokončati. Tankočuten mož, ki ve tudi, kako reševati prometne zagate.





Beseda je v slavnostnem razpoloženju tekla o vespi, skuterju in mitu, ki je proslavil »made in Italy«. Ko je po koncu druge svetovne vojne Piaggio nehal izdelovati letala, je inženir D'Ascanio le v nekaj mesecih dela briljantno združil funkcionalnost z obliko in ustvaril vozilo, ki je vse od prelomnega leta 1946 risalo v zgodovini takšno sled, kot Volks-wagnov hrošč, ali coca-cola ali

Lacostov krokodilček. V petdesetih letih je Piaggio prodal petnajst milijonov vesp! In na obletnico sklenil predstaviti novo vespo. Z nekaj nostalgijskim s tehniko, primerno prelomu tisočletja. Čeprav je pol stoletja mimo, sta čas in življene naklonjena skuterju, ki ni motocikel in ima zato še vedno zelo prepričljive argumente, da kaže štiri kolesa zamenjati za dve. Piaggio nam je brez ve-

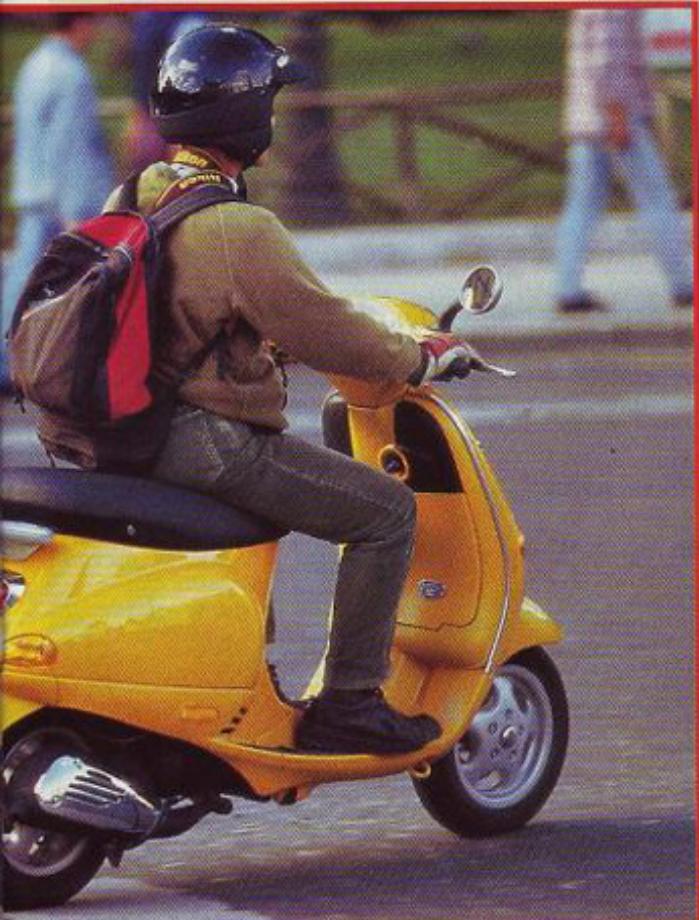
liko besed dal slikovito priložnost razumeti, kako si je mogoče ugoditi v življenu, kako je mogoče reševati prometno gnečo velikih mest: v prometno najbolj nemogočih urah smo se vozili po samem središču Rima, ko je nevrotični promet stal; parkirali ob znamenitostih, kjer avtomobila tudi bližu ne želijo videti. Rim zna živeti z dvema kolesoma. Italija seveda tudi. Toda v vsem skupaj mora tičati napaka, da se je Piaggio prodaja tako zelo ustavila, da gredo vsi delavci na prisilno čakanje, kajti izdelali so preveč in so skladisca polna. Razmišljam, da so razvoj in modne smernice v segmentu skuterjev ceno pognali nekoliko previsoko. Kajti tam sredi križišča pri vleznamenitem Koloseju je Rimljani srednjih let, ogledajoč novo vespo, ko je slišal okvirno ceno šestih milijonov lir, skozi zanemarjeno zobovje izcedil, da bo postal pri svojem priletnem mopedu »ciao«. Njegova odeja je preprosto prekratka, je bilo mogoče razumeti.

Peljali smo obe vespi, obe povsem novi stvaritvi, obe povsem enaki, le različni v motorjih: 50-kubično poganja dvo-taktnik z neposrednim mehanskim vbrizgom goriva v valj motorja, 125-kubično pa poganja enovaljni štirikotnik, ki smo ga videli prvič točno pred letom dni, v skuterju sfera 125 4T. Obakrat je motor vpet v osi koles (in nič več s strani

kolesa), skrit v votlini pod sedežem računalniško preračunane in robotizirano varjene jeklene pločevinaste školjke, ki jo dopolnjujejo plastični paneli »notranjosti«. Vespa je zanimivih in všečnih, malce nostalgičnih potez, na voljo v bogastvu (tudi pastelnih) barv. Sočasno so oblikovali tudi dodatno opremo, od kovčka do sončnih očal, celo (opazno površno izdelane) čelade.

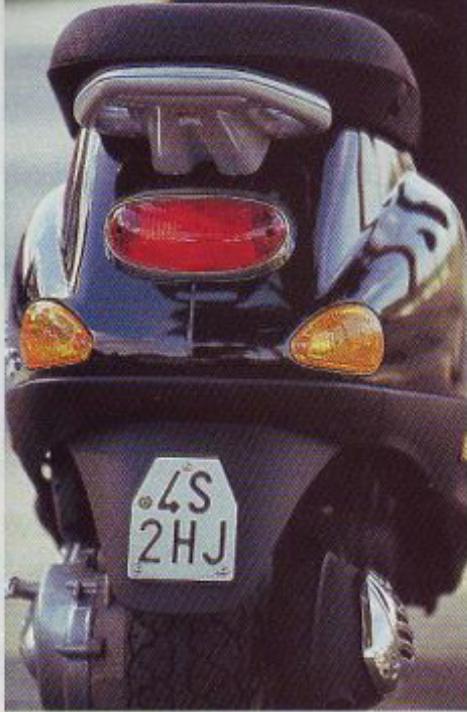
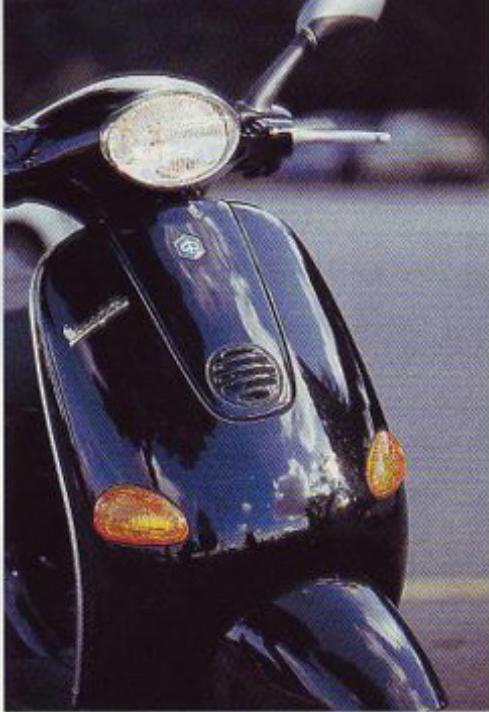
Jasno, kot je pri skuterjih danes običaj, tudi vespa ima samodejno sklopko, samodejni brezstopenjski menjalnik, samodejni čok, zelo solidno vzmetenje, zelo solidne zavore (obe ročici na krmilu). Solidna, pa hkrati oblikovalsko malce preveč izumetljena so stikala (predvsem tisto za smerne kazalce), še vedno ne maram ključavnice sedeža na desnem boku sedeža, ko pa se vrtim okoli motociklov z leve plati. Ne maram oblikovalske ideje, ki je zadnji del sedeža preoblikovala v potlačen krov. Je pa zato zelo udoben in prostorn - v mislih imam seveda parček.

Motorji: 50-kubični dvo-taktnik je zaradi neposre-



Vespa je simpatija: šest Američanov je s svojimi vespami prevozilo ZDA od Los Angelesa do New Yorka, leteli so v London in se pripravljali v Rim.

dnega mehansko nadzorovanega vbrizga goriva v valj postal opazno čistejši, saj sveža gorivna mešanica ne odteka več v izpušni kanal. Zato je tudi varčnejši in, tako trdijo, povsem v skladu z ostro zakonodajo o dovoljenem onesnaževanju okolja. Piaggio inženirji so prvi uporabili vbrizg



v hiši Piaggio, toda po prvem letu življenja dobro ocenjen in trpežen agregat, ki ima dovolj zanimive zmogljivosti, da se zanj odloča srednja generacija kupcev. Tistih, ki skuter jemljejo za dopolnilo avtomobila in so zaradi življenjskih tokov vezani tudi na hitre mestne obvoznice, pa seveda uglašena oblačila in kar še sodi k poslovni resnosti nastopa. Celo sam predsednik skupine Piaggio, mladi gospod Giovanni Alberto Agnelli, seže po svojem skuterju. Naj torej vam ne bo nerodno, skratka.

MITJA GUSTINČIČ

goriva na dvotaktnem stroju - s poudarkom na nizkem cenovnem razredu. Ideja je zanimiva, kajti izpihanje zgorelih plinov opravi skozi pretočne kanale potajoči zrak, vsesan prek lamelnega ventila v ohišje ročične gredi; ko pa se izpušni kanal zapre, nastopi vbrizg goriva - za kar skrbi na motorno glavo prigrajeni valj z batkom, ki ga prek ozobljenega jermenja krmili ročična gred. Videti je izjemno preprosto in zanesljivo. Seveda, tudi učinko-



ET2: armatura plošča

vito. Motor se izkaže z živahnostjo pri nizkih vrtljajih in dokaj linearno krivuljo moči.

Štiritaktni 125-kubični motor pa je star še leto dni, prvenec



Tehnični podatki VESPA 50 ET 2

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajen (vetrnica) - sesanje čistega zraka prek lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - mehanični neposredni vbrizg (neosvinčenega) goriva - vrtina in gib 40 x 39,3 mm - prostornina 49,3 kubika - kompresija 10,6:1 - največja moč 9 kW (12 KM) pri 7.750/min - največji navor 10 Nm pri 6.500/min - podtlacični uplinjač Mikuni 24 - neosvinčeni bencin - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - samodejna centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobiški sekundarni prenos na kolo

Okvir in vzmetenje: pločevinasta samonosilna jeklena školjka - spredaj nosilna noga z nihajnimi ročicami, oljno-vzmetni blažilnik - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element optri na oljno-vzmetni blažilnik

Kolesa in gume: spredaj iz aluminija lito kolo 2,50x10 z gumo 100/80-10 - zadaj kolo 2,75x10 z gumo 120/80-10

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

Mere in teža: dolžina 1.760 mm - širina 670 mm - medosna razdalja 1.280 mm - višina sedeža od tal 805 mm - teža 92 kg

ET2 (črna) in ET4 (srebrna): razlike so opazne le v motorju in drobnih detajlih



Tehnični podatki VESPA 125 ET 4

Motor: enovaljni - štiritaktni - zračno hlajen - ena odmična 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 navor 10 Nm pri 6.500/min - podtlacični uplinjač Mikuni 24 - neosvinčeni bencin - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - samodejna centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobiški sekundarni prenos na kolo.

Okvir in vzmetenje: pločevinasta samonosilna jeklena školjka - spredaj nosilna noga z nihajnimi ročicami, oljno-vzmetni blažilnik - zadaj motor z ohišjem prenosa moči kot nihajni element optri na oljno-vzmetni blažilnik

Kolesa in gume: spredaj iz aluminija lito kolo 2,50x10 z gumo 100/80-10 - zadaj kolo 2,75x10 z gumo 120/80-10

Zavore: spredaj hidravlična kolunta ø 200 mm - zadaj mehaničko vodená bobnasta ø 110 mm, obe zavorni ročici na krmilu

Mere in teža: dolžina 1.760 mm - širina 670 mm - medosna razdalja 1.280 mm - višina sedeža od tal 805 mm - teža 104 kg - posoda za gorivo 9,0 litra