

Vespa, okroglejših oblik, in cosa, malce bolj čokata. Skuterja sta si ozko sorodna, čeprav naj bi cosa pometla s preteklostjo vespe. Pa ljudstvo ni bilo istega mišljenja kot Piaggio

Piaggio je svoj pogled na sodobno izvedbo »vespe«, ki so jo s posegom v številne detajle hkrati preimenovali v »cosa«, predstavil na lanskoletnem salonu motociklov v Milanu.

Odmev pri kupcih, opazovalcih, v tisku je bil silovit, presejal je vsa pričakovanja: številne so bile hvale, še več je bilo razburjanja in graje. Pa ne na izdelek sam, pač pa na spremembo legendarnega naziva »vespa« v tuje slšni naziv »cosa«.

Piaggio pa je s silovito reakcijo sveta zadel v črno. Poskrbel je za odlično reklamo – in razgibanje trga.

Številni priletni gospodje in gospe so vodilnim grupacije Piaggio globoko zamerili in očitali, da so si drznili prekrstiti vozilo, s katerim je večina Italijanov in dobršen del Evrope krenila v prve motorizirane korake, s katerimi je povezana nostalgija minulih časov, vročih zapeljevanj in ljubezni, ganljivih spominov.

Pripombe iz širnega sveta so bile v Piaggio v toliko uslišane, da so tudi »cosi« pritrkali na prednji del školjke napis »vespa«.

In ljudje so bili zadovoljni. Tako vespo kot coso (dobava v jeseni) je mogoče kupiti v kon-

Piaggio vespa in cosa

Radikalna prenovitev skuterja

Opazen padec prodaje skuterjev v Italiji v lanskem letu je Piaggio naprtil uvedbi obvezne uporabe čelade – Hkrati pa so korenito posegli v konstrukcijo vespe in jo za piko na i tudi preimenovali

signacijski prodaji pri Slovenija Avtu, TOZD Avtoimpex v Ljubljani (Celovška 150, tel. 061/558-083). Vespa PX 200 E stane 1.694.000 lir, cosa pa je opazno dražja, s ceno okoli 2.250.000 lir – prišteti pa je treba še 75% dinarskih dajatev. Cena cose je informativna, ker skuter zaradi omejene proizvodnje pri nas še ni na zalogi.

Iz razlike v ceni je že mogoče sklepati, da je cosa nov model, ki prinaša kljub ohranjenim osnovnim shemam, po katerih slovi vespa, toliko novega, da izstopa. Če bi rekli, da so to le detajli, bi povedali premalo. Če rečemo, da je cosa povsem noviteta, rečemo preveč. Pa čeprav Piaggio trdi, da je cosa ločnica, ki pospravlja z zgodovino vespe in odpira nove čase in vidike.

Jasno je – osnovni koncept vespe in cose je isto. To pomeni enaka osnovna konfiguracija no-



Pogled od zadaj: ponovno detajli, ki kažejo na dejstvo, da je cosa korak v razvoju vespe, z višjo ceno seveda



Oba skuterja imata na prednjem delu napis vespa. To je bila zahteva trga. Opazne so korenite razlike – v detajlih

silne školjke iz jeklene pločevine, nihajno obešen dvotaktni zračno nhljen enovaljni motpr (čemur bi lahko s tujko rekli monolever sistem vzmetenja zadka in tudi prednjega dela), majhna kolesa, vrteča leva ročica na krmilu, ki upravlja sklopko in menjalnik, po avtomobilsko v dnu školjske skuterja vgrajen zavorni pedal.

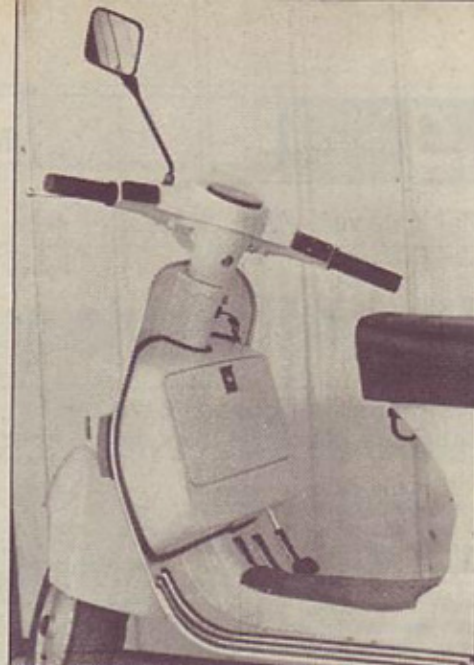
So pa razlike med obema modeloma močno opazne – tu mislimo

na tisto, kar je možno videti z očesom; vtisi z vožnje pridejo na vrsto v začetku jeseni, ko bomo s coso odpeljali prvi test.

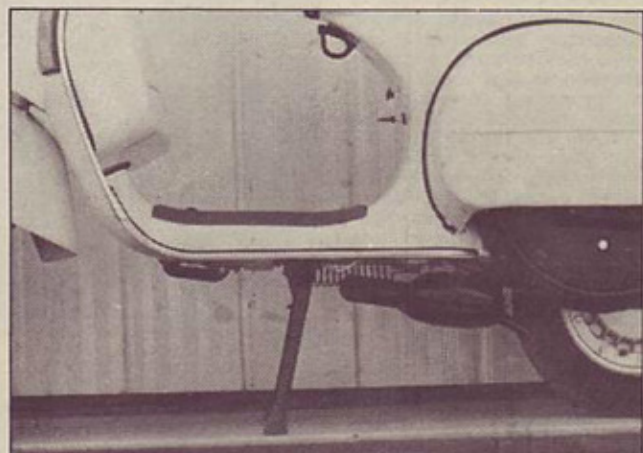
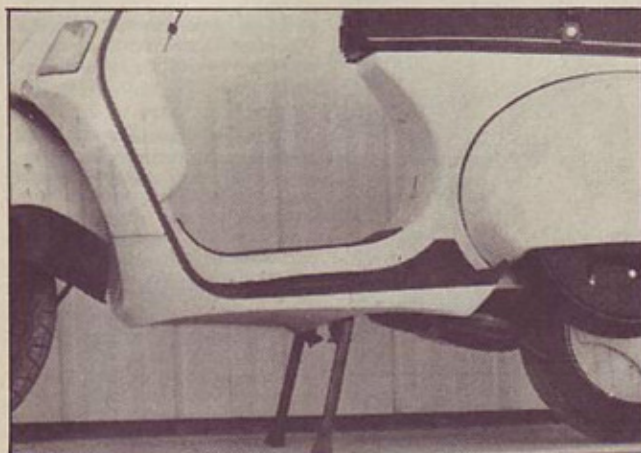
Kot prvo – močno spremenjena je oblika skuterja, ki se v grobem drži potez vespe, je pa toliko drugačena, da govori o korenitih popravkih. Pač v stilu, ki so ga za skuter plasirali že japonski oblikovalci, vendar so bili Italijani pre-

vidnejši, realnejši in je s tem cosa (v primerjavi z v Evropi manj znanimi japonskimi skuterji) sodobno elegantna, brez agresivnih potez.

Lahko rečemo, da so oblikovalci cosa dobro zasnovali, saj školjka vespinih dimenzij nudi več prtljažne prostornosti: pod sedežem je zajetna vdolbina, ki sprejme integralno čelado (to je Piaggiov odgovor na v Evropi obvezno zahtevo uporabe zaščitne čelade), na prednjem delu (kot pri vespi) pa je predal s ključavnico za odlaganje priročnih drobnjarij. V ohišju, ki prekriva krmilo in objema prednji žaromet (cosa ima močan halogenski žaromet), pa so oblikovalci našli prostor tudi za merilec vrtljajev. Pri cosu so linije elegantnejše kot pri vespi: ohišje krmila se skladneje preliva v linije nosilne školjke, manj upadljiv je prtljažni predal, dno školjke je oblikovano v zračni spojler, sedež točneje leže na nosilni tunel. Preoblikovana



Mehkoba linij odlikuje cosa, ki je zato na oko skladnejša. Cosa ima prtljažni predal, ki ga zaklepa vžigalna ključavnica



Spodnji del nosilne školjke je pri cosu oblikovan v spojler. Zaradi pridobljene globine ima tako cosa nožni zavorni pedal pomaknjen nekoliko naprej

so tudi vsa svetila, ki so po zahtevah časa povečana in kot pri vespi skladno utopljena v osnovne linije vozila.

Osnovna korenita razlika med obema modeloma pa se skriva v zavorah. Tehniki so pri cosu uporabili integralni zavorni sistem, kar po prvih ocenah opazno prispeva k mirnejšemu in za manj

izkušene voznike enostavnejšemu zaviranju. Ideja (razvita pri Guzziju) temelji na dejstvu, da nožni pedal aktivira prednjo in zadnjo zavoro istočasno (zavorni učinek ravna omejevalec zavorne moči), ročica na krmilu pa le ojačuje zavorni učinek prednje zavore. Tehniki so to dosegli tako, da nožni pedal deluje na obe bobnasti za-

avori preko zavorne hidravlike, ročica na krmilu pa prednji boben krmili z jekleno pletenico.

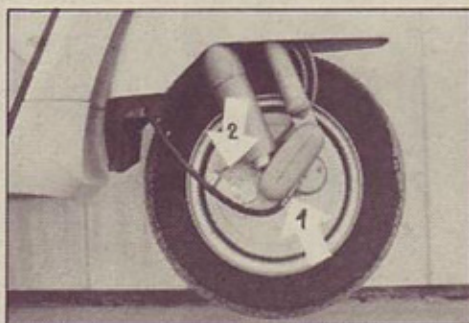
Izkušeni motoristi, ki vedo, da je osnovnega pomena pri dvokolesniku prednja zavora, so zmigovali z rameni, češ da novost nima prave vrednosti. Je pa dejstvo, da je pri vespi avtomobilski nožni zavorni pedal težko z občutkom

»pohoditi«, manj izkušenim voznikom zadajalo težave, ki so se odražale v blokiranju zadnjega kolesa (mislimo na zaviranje v sili) in s tem povezano nestabilnostjo vozila v kritični fazi. Integralni zavorni sistem, ki deluje na obe zavori istočasno, pa omogoča tehnično manj zahtevno zaviranje vozila in skrajšuje zavorne razdalje ter skuterju daje večjo smerno stabilnost. Toliko govori teorija in prve vozniške izkušnje testnikov s tujih tržišč.

Povzeto: Piaggio je ohranil v proizvodni vespi in za zahtevnejše kupce ponudil cosa. Če si odmislimo integralni zavorni sistem cosa, sta si skuterja tako močno sorodna, da odločitev pri nakupu prej temelji na okusu in mnenju kupca kot pa na izrazitih razlikah med obema modeloma. To pomeni, da je vespa kljub novincu še močno v času tako po oblikovni kot tehnični plati; je pa tudi res, da cosa nudi nekaj sodobnejših detajlov. Pač, stvar okusa in oči.



Cosa: vrtljiva je le leva ročica brez sklopa štikal; novo je vzvratno ogledalo; k merilniku hitrosti je prigraven tudi merilnik vrtljajev



Prednja zavora cosa: puščica 1 kaže hidravliko, ki jo upravlja nožni pedal integralnega zavornega sistema; puščica 2 pa kaže mehanski sistem ročno krmiljene prednje zavore