

Test:

## PIAGGIO VESPA PK 125 XL

LETA N

Ostati večno mlad, to je neizpolnjena želja. No, kakšni dami s filmskega platna to sicer celo uspeva, če le zna skrbeti za svojega plastičnega kirurga kot za svež jajček. Vespa pa ostaja mlada tudi brez face liftinga. Tistim, ki so pred petdesetimi leti zarisali na papir še danes ljubke linije, je uspela neponovljiva umetnina. Inženir D'Ascanio, oče vespe, je imel eliksir življenja v rokah.



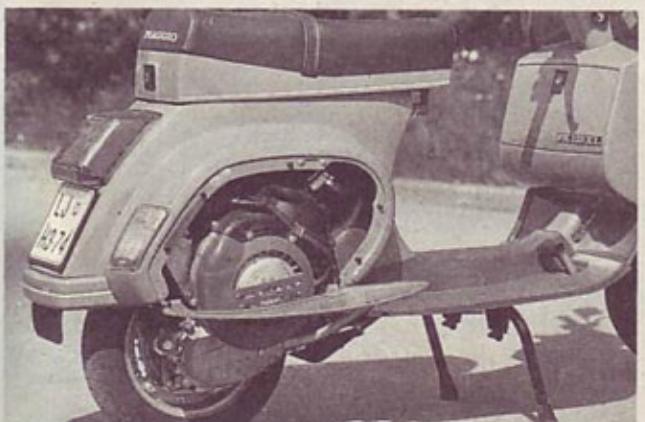
# NISO POMEMBNA



Večno mlade oblike



Pod desnim pokrovom je dostop do motorja. Pod levim pa je pravljeno rezervno kolo.



**V**iaggi si že dolgo prizadevajo ponoviti zgodovino. Ogledujejo se po novem skuterju, razvijajo nove ideje. Toda veliki skok, ponoviti vespo, jim ne uspeva. Vsi novi skuterji, ki prihajajo z risalnih desk, so sicer všečni, zanimivi, sodobni. Toda stara vespa ostaja nad njimi. Nenadkrijiva. Pa čeprav je, zelo racinalno gledano, vespa le nekaj deset kilogramov kovine, nataknjene na dve majhnici kolesi. Brez duše? Ne bi stavil.

Kako sicer razložiti, da ji čas ne more do živega? Da je to vozilo, ki nekaj generacijam obujati tiste prijetne spomine na mladost, na iskanje lastne identitete, na prve ljubezni... In tudi danes se najstniki, dekleta in fantje, oziroma za vespo. Skupaj s starši.

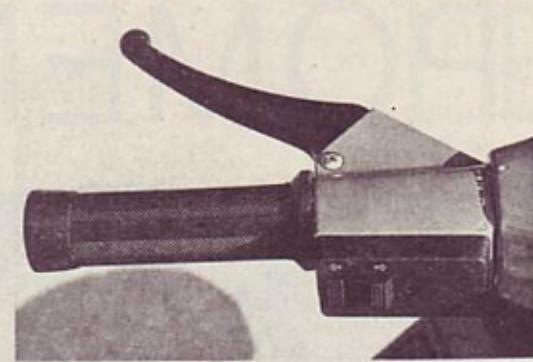
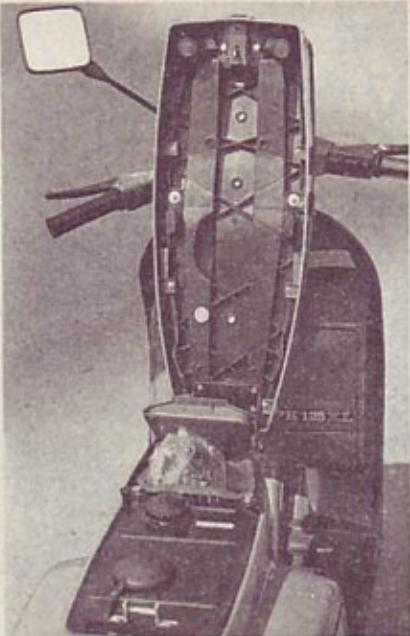
Piaggio je v svetu, na trgu skuterjev, vodilni. Uspeло mu je ohraniti zdravje kljub japonskemu pritisku. V svojem razvojnem centru zaposluje 400 strokovnjakov, ki svoje ideje in znanje odiskrivajo skozi izdelke blagovne znamke Piaggio in Gilera. Ti može so se vespe neštetokrat lotili. Skozi celotno zgodovino te, ga unikatnega skuterja zaznavamo prefinjene posege v obliko, tehniko, opremo. Vespa je bila izpolnjevana v detailih. Prilagojana zahtevam in potrebam časa. Toda posegi nikoli niso bili tako radikalni, da jih oko ne bi pozdravilo. Vsaka novost na vespi je bila zelo naraven korak v razvoju. In če pogledamo današnjo vespo, tisto izpred desetletja, tisto iz prvih dni proizvodnje, je to vespa.

Model PK 125 XL z letnico 1991 na školjki je čista klasika. Vespa v vsej svoji eleganci in enkratnosti. Tudi preprostosti. In

kar je s prihodom široke palete skuterjev japonske proizvodnje vedno bolj očitno, vespa je kot na kožo risana prebivalstvu tega dela zemeljske oble. Hočem reči, da je po meri brhkega dekleta, kratkonogega ali dolgonogega možaka. Na vespi je dovolj prostora, tudi za noge. Ne bo se vam zgodilo, da bi bila kolena v napoto krmilu.

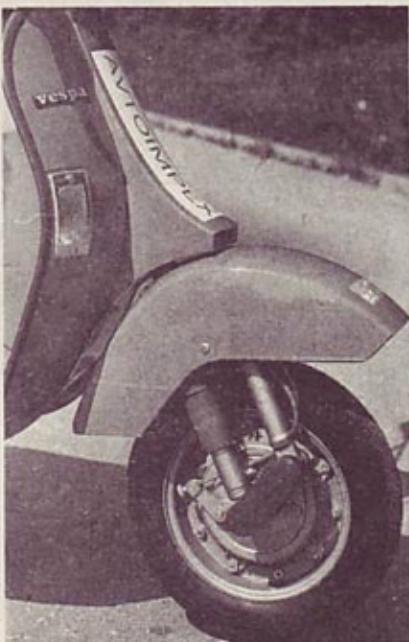
Klasika je vse povsod opazna. Danes tudi cenjena kakovost. Tako kot prve vespe ima tudi model PK 125 XL nosilno školjko ukrojeno iz prešane jeklene pločevine. Enovaljni dvotaktni motor je s kolesom vred vpet v gnezdu pod sedežem. Motor še vedno vžiga z nežno, a odločno pohojeno ročico za zaganjanje, štrelčo izpod desnega bočnega pokrova. Tudi zavorni pedal zadnje zavore še vedno po avtomobilistično štrli iz desne polovice dna školjke. In štiristopenjski menjalnik še vedno krmili vrtljiva leva ročica na krmilu, ki je namejena tudi upravljanju sklopke. Sama domačnost. Stari znanec je tudi rezervno kolo, pravljeno pod levim bočnim pokrovom. Vespa je še vedno eden redkih dvokolesnikov, kjer se vam sitnosti zaradi predre gume ni treba batiti.

Vespa je prijazen dvokolesnik. Za vožnjo preprosta, le medsebojno zaupanje je potrebno. Zaupanje pač zato, ker je s pokrovom okoli motorja malce debelušna, zaradi le 10 colskih koles poraja dvome glede stabilnosti, zaradi vrtljive ročice sklopke, ki hkrati upravlja tudi menjalnik, se z vsako prestavo sproti spreminja naklon ročice sklopke in stikal ob njej – tem detailom se je pač treba privaditi. Vespin motor v tem paketu opreme nima elek-



Pod sedežem:  
orodje in posoda  
za gorivo

Vrtljiva ročica skopke  
krmili štiristopenjski  
menjalnik. Električna  
stikala so preprosta,  
toda priročna.



Na prednjem in zadnjem kolesu je bobnasta  
zavora. Vzmetenje je naravnano na udobje.

tričnega zaganja. Zato je vespa 10 kg lažja, vžiganje pa še vedno preprosto: iz školjke pod sedežem izvlečeš gumb čoka, poleg je še pipica goriva, obrneš vžigalni ključek in pohodiš pedal za zaganjanje. Ta je dovolj dolg in mehak, da o naporu ne moremo govoriti. Pa tudi tako je ukrivljen, da je kretnja naravna.

Enovaljni dvotaktni motor, maže ga olje, pomešano v gorivu v 2-odstotnem razmerju, dovolj tisoči. In poprime po kratkem ogrevanju. Ročica sklopke je mehka in tudi sama sklopka mehko prijemljiva, da so že prvi metri vožnje vsakdanje naravni. Motor je prožen in se prav v stratosferične vrtljaje ne mara vrte. Za živiljenjsko dobo, za porabo goriva in lagodje ušeje je primereno tekoče prestavljanje v višjo prestavo. No, tu je potreben malec več občutka na začetku. Kajti vrtljiva ročica nima izrazito čutnih stopenj, pa je mogoče kakšno do prestav tudi preskočiti.

Testna vespa je bila povsem nova. Neutečena. Zato smo ji prizanesli s siljenjem k najvišim zmogljivostim. Obljubljena hitrost presega 90 km na uro. To je za mestno rabo dovolj hitro. Enako je mogoče reči za samo poškočnost.

V mestni vožnji se konstrukcija vespe ponovno dokaže. Ker voznik tiči z nogami v vespi, pomeni, da cevji in obleka ostanejo dovolj čisti. Pa tudi prepriha ali motkote od spodaj ni. Nekaj svežega vetra okoli vratu pa v sončnih dneh prija. Če komu ta svežina ni pogodu, je mogoče vespi dokumenti skorajda vse, kar si poželi srce. Od vetrnega ščitnika, ki mu Italijani doma radi prikrojijo z vr-

ha še nadstrešek, do okrasnih dodatkov, prtljažnikov, kovčkov za prtljago. Ja, tudi frizure za motor so na voljo.

Dovolj bogata pa je že serijska oprema vespe PK 125 XL. Tako je v okroglem merilniku, vtijsnjem v masko nad žarometom, tudi zbirka signalnih lučk (kratka in dolga luč, smerokazi, rezerva goriva) in povsem na vrhu še kazalec količine goriva v posodi, ki je »skrita« pod zaklenjenim sedežem. Ob njej je še manjša votlina za orodje. Spredaj, pod sedežem je kljuka za varno obešanje aktovke ali nakupovalne vrečke. Pomembnejše drobnarje pa sodijo v predel v prednjem delu vespine školjke, oprenjeni s ključavnico. Za prijetnejše počutje je pod školjke obložen z gumijasto preprogo.

Vespi se leta pozna po tem, da pod sedežem nima vdolbine za odlaganje čelade. Priporočamo nakup prtljažnika in primernega kovčka. In če vam je kaj do okolja, potem si boste dokupili še primerno posodo za domače pripravljanje 2-odstotne mešanice bencina in olja. Vse pogosteje namreč črpalkarji mešanice ne ponujajo več. Dobra stran te brezbrinosti pa je, da si je doma mogoče pripraviti mešanico s kvalitetnim oljem za dvotaktne motorje.

Tekst: Mitja Gustinčič  
Foto: Igor Zaplatil

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni – dvotaktni – prisilno zračno hladen – vrtina in gib 55 x 51 mm – prostornina 121 kubikov – kompresijsko razmerje 9:1 – uplinjač dell'orto SHBC 20/L – elektronski brezkontaktni vžig – svečka NGK B8ES ali bosch W 4CC – načni zaganjač

**Prenos moći:** večploščno sklopka v oljni kopeli – štiristopenjski menjalnik – zobniški prenos moći na zadnje kolo

**Okvir:** monocoque sistem nosilne školjke iz jeklene pločevine – vzmetenje spredaj enoročne vilice z blažnikom – zadaj teleskopski blažnik – spredaj in zadaj bobnasta zavora – jeklena med seboj zamenljiva kolesa iz jeklene pločevine z gumami 3,00 x 10

**Dimenzije in teža:** dolžina 1685 mm – medosna razdalja 1175 mm – višina 1070 mm – širina krmila 700 mm – suha teža 87 kg – prostornina posode za gorivo 6,2 litra [1,2 litra rezerve]

**Zmogljivosti:** največja moč motorja 8,15 KM pri 5.500 vrtljajih/min – navor 9,5 Nm pri 4.700 vrtljajih/min – največja hitrost prek 90 km na uro – normna poraba goriva 2,2 litra na 100 km

Motocikel 350 californian (oznaka



Uporabno: predal za drobnarje s ključavnico