

## Test: PIAGGIO VESPA PK 50 XLS

Nenavadno!

Osebno glasujem za skuter z avtomatsko sklopko in avtomatskim menjalnikom. Kakšno udobje!

Klikneš zaganjač, priviješ ročico plina in že se pelješ. Spustiš plin, pobožaš zavore in vozilo obmiruje.

Kaj je že to iskanje prostega teka v menjalniku?

Toda v manjšini sem.

Za večino sta sklopka in ročica menjalnika izviv, prežet s šarmom.

**D**vornite? Vprašajte najstnika. Sanja o motorju s sklopko in menjalnikom. To je pač resna zadeva. Ta prava.

To dokazujejo tudi analize, ki jih opravlja Piaggio. Mladi najraje segajo po skuterju za katerega registracija in voziško dovoljenje nista potrebna. In čeprav je ponudba avtomatike v motorju že izjemno široka, na trgu vodi klasika.

Ne le klasika v tehnički. Tudi v oblikah. Vespa 50 je najbolj trdživ, uspešen primerek oblikovne klasične, ki so mu namenili prostor tudi v Muzeju sodobnih umetnosti v New Yorku. Da je vespa večna, je ljudski glas ugotovil že pred desetletji.

Piaggio v svetovnem merilu proizvajalcev motoriziranih dvokolesnikov zaseda tretje mesto na trgu. V Evropi drži kar 40 odstotkov trga dvokolesnikov s 50-kubičnim motorjem. Piaggio v razvoju (Direzione Tecnica Piaggio Veicoli Europei SpA) zaposluje 400 strokovnjakov, ki opremljeni z najmodernejšimi orodji kreirajo nove tehnologije in nova vozila. Za posodabljanje proizvodnih zmogljivosti je Piaggio za obdobje 1990/1992 namenil 200 milijard lir in korenito obnovil tovarno v Pontedeli, ki je v Evropi najmodernejši center za proizvodnjo lahkih dvo- in trikolesnih vozil. Vsa sodobnost pa vespi, ki se je prvič prikotala iz Pontedere aprila 1946, ni odvzela leska zvezde. Celo več. Kopijo vespe 50 special, ki je bila fenomen šestdesetih let, so ozivili. Sicer v omejeni »izdaji« le 3000 primerkov, enakih originalu, toda kot dokaz več, da pri vespi leta ne štejejo.

Vespa PK 50 XLS je elegantna evolucija ideje iz leta 1946. Na pogled je povsem enaka kot model PK 125 XLS, pa je tako tudi mogoče



# KLASIKA



Vespa je prostoren in udoben skuter.

razumeti ugodno ceno na trgu. Razlike so vidne le v tehničnih podatkih. In seveda na cesti. Pod školjko, ukrojeno iz jeklene pločevine, z desne strani zadnjega kolesa, je vpet enovaljni dvotaktni zračno hlajen motor s prostornino 49,7 Kubika, ki z močjo in zmogljivostmi sodi v kategorijo, za katere registracija in voziški izpit nista zahtevana. To pomeni, da zmore 77 kg težak skuter dosegč hitrost 50 km na uro in da zmaguje tudi najbolj ostre klance v urbanem okolju. Motor je opremljen z večploščno sklopko v oljni kopeli in štiropenjskim menjalnikom. Oba pa krmili leva vrtljiva ročica na krmilu. Znane stvari torej.

Prestavna razmerja so precej kratka. Tako se v življenju izkaže, da sta prva in druga prestava zelo kratki, najpogosteje uporabni le za speljevanje. Šele v tretji in četrti prestavi se skuter razvivi in poprime korak z mestnim utripom. Razen ob speljevanju z mesta, ko si je treba dati opraviti z menjalnikom, pogosto prestavljanje ni potrebno, saj je motor v tretji in četrti prestavi ugodno elastičen. Če voznik motorja ne sili v vsaki prestavi do samega roba zmogljivosti, se ta izkaže tudi z ugodno porabo goriva (mešanica bencina in dvotaktnega olja), v povprečju 2,5 litra na 100 prevoženih kilometrov. Manjša zopinja je dejstvo, da si mora voznik mešanicu sam pripravljati. Toda ker ima vespa v prednjem delu školjke, pred voznikovimi koleni, velik in s ključavnico opremljen predal, je plastenek z oljem vsaj mogoče shraniti in jo imeti vseskozi pri roki. V predal sodi tudi zračna tlakilka, ki sodi k opremi skuterja. Pri vespi se težav z gumami res ni bati, saj sodi k opremi tudi pod levi pokrov privjačeno rezervno kolo. To je danes ekskluzivna redkost.

**T**estna vespa je bila ozaljšana z dodatno opremo, ki je pri zastopniku tudi na voljo. Zelo uporaben je cevni prtljažnik, enostavno privjačen pod sedež. Ob

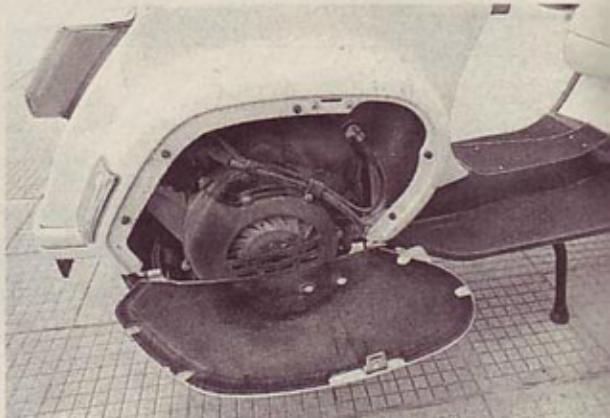
straneh je oblikovan tako, da tvori hkrati sopotniku ljube ročaje, s pomočjo katerih je tudi prestavljanje vespe na omejenem prostoru lahko. Preklopna prtljažna polica je dovolj prostorna, da je nanjo mogoče pristopiti tudi zajetnejšo prtljago. Prtljago z ročaji je mogoče zapeti na kljuko, ki je serijsko vgrajena v podnožje sedeža. Ker je na tem mestu školjka usločena, prtljažna med vožnjo ne moti. To je ugodno.

Tudi gumijaste bočne obrobe, prilepljene ob straneh prednjega blatnika in na pokrove školjke, so konisten dodatek, ki poživi monotonost le v eno barvo lakirane »karoserije«, hkrati pa varujejo laki pred odrgnanimi zaradi vozovkove ne-rodnosti. Vespa je pač ob straneh trebušasta, v mestni gneči celo bolj, kot pa se dozdeva vozniku.

Serijska oprema vespe PK 50 je bogata. Sem šteje udoben sedež, ki ga prečno deli neuporaben jermen iz umetnega usma. Pod sedežem je pogledom skrita posoda za gorivo in valjast tulec za nujno orodje. Sedež je opremljen s ključavnico, ki jo odklepa vrtljalični ključek. Dno školjke je prekrito z gumijasto preprogo. Gumijasta je tudi obroba prednjega dela školjke. Na ohišju prednjega žarometa, ki se podaljuje do ročic na krmilu, je privijeno pregledno vzvratno ogledalo, ki bi mu kazalo za popolnejši pogled za hrbel dokupiti tudi desno ogledalo. Nad žarometom pa je v školjko vtišnjeno okrogel merilnik za hitrost, za prevožene kilometre, za nadzor nad količino goriva in za nadzor nad vključenimi svetili. Električni zaganjač v ta paket opreme ne sodi.

Tistim, ki si na lahkem skuterju ne želijo opravka s sklopko in menjalnikom, je Piaggio lansko leto ugodil. Odzval se je tudi na zahteve po živahnejših barvnih kombinacijah. Tista črna, ki je na pogled takša kot v poliester ujeta karbonska vlakna, je očarljiva.

Mitja Gustinčič  
Foto: Srđan Živulović



Pod desnim pokrovom: enovaljni dvotaktni zračno hlajeni motor z nožnim zaganjačem.

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni – dvotaktni – prisilno zračno hlajen – sesanje po principu vrtečega se kolnta v ohišje motorne gredi – vrtlina x gib 38,4 x 43 mm – prostornina 49,7 kubika – kompresijsko razmerje 10:1 – uplinjač Dell'Orto SHB 16/10 – električni vrtljaj – nožni zaganjač.

**Prenos moći:** zobiški primarni prenos – večploščna sklopka v oljni kopeli – štiropenjski menjalnik, skupno prestavno razmerje: I. 1/28,58; II. 1/17,74; III. 1/12,07; IV. 1/8,67 – neposreden prenos na zadnje kolo.

**Otvir in vzmetenje:** nosilna školjka monocoupe iz prejane jeklene pločevine – medosna razdalja 1175 mm – vzmetenje spredaj enojno vzmetno noge z obesenim kolesom in hidravličnim blažilnikom – vzmetenje zadaj hidravlični blažilnik.

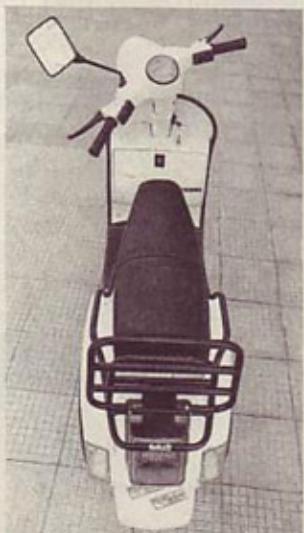
**Kolesa in gume:** med seboj zamenljivi kolesni obroči z stisnjene jeklene pločevine v dimenziji 2" x 10" z gumi 3,00 x 10".

**Zavore:** spredaj in zadaj mehanska bobnasti zavora. Prednjo krmili ročico na krmilu – zadnjo krmili pedal v dnu školjke.

**Mere in teža:** dolžina 1685 mm – višina 1070 mm – širina krmila 700 mm – suha teža 77 kg – posoda za gorivo 6,2 litra.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 50 km na uro – povprečna poraba goriva na testu 2,5 litra na 100 km.

**Cena:** 1.205.000,00 + 40 odstotkov tollarskih dajotev (Avtoimpex d.o.o., 61000 Ljubljana, Celovška 150).



Vespa PK 50 XLS: ekološko primeren skuter, le 8 odstotkov skupne teže predstavljajo plastični elementi.

Pod dvignim sedežem: pedal za orodje, posoda za gorivo. Prtljažnik sodi k dodatni opremi.

