



Vespa ohranja zasnovano in obliko že celih štirideset let in ob tem ostaja mladostna

Vozili smo – vespa PX 200 E

## Desetletja mladosti

Vespa sodi med kreacije, ki jim čas ne more do živga – Tudi za domač žep sprejemljiv nakup

Teško je najti pravnjina očala, skozi katera bi pogledali vespo.

Vespa namreč cenijo že prvošolčki.

Vespa cenijo gospodinjne. Vespa cenijo resno uglašeni poslovneži.

Vespa je nasploh vsem po okusu.

Vespa ostaja vespa že štirideset let, vedno enako mladostna, prepričljiva, privlačna.

Aprila 1946 je na italijanskem trgu prvič vabila kupce vespa izdelana v Piaggio. To je bil velik

kamen v mozaiku motoristične zgodovine, saj je bila vespa zelo revolucionaren primerek skuterja, dosegljiv širokim množicam.

V tem času se je izoblikovala legenda, ki govori, kako je vzniknila ideja o tem simpatičnem skuterju. Doktor Enrico Piaggio je zadalžil inženirja Agostina D'Ascanio, da pripravi projekt dvokolesnika po vzoru mini motociklov, ki so jih med drugo vojno uporabljali angleški padalci. Za motor naj bi vzel motorček za zaganjanje letalskih motorjev, ki jih je po končani vojni ostalo obilo v proizvodnih obratih Piaggia. Izkazalo pa se je, da je nastal tako zanimiv projekt, da se je gospod Piaggio odločil tudi za projekt prav skuterju namenjenega motorja.

No, uradna pot nastanka vespe je rahlo drugačna. Resnica je, da je tovarna Piaggio med drugo svetovno vojno zasedala pomembno mesto v evropski letalski industriji. Po končani vojni je bil Piaggio skorajda v celoti uničen in uporaben je bil le še dalček zmogljivosti tovarne na severu Italije. Piaggio se je znašel na neke vrste prelomnici – obnoviti uničene prostore ter vpeljati novo proizvodno prebivalstvo potrebnega artikla. Prebivalstvo je bilo namreč v tistih časih brez možnosti prevozov, še posebno brez možnosti individualnega prevoza: na tej osnovi je Piaggio zastavil svoj jutrišnji dan.

Ing. D'Ascanio je ob proslavi milijonte izdelane vespe takole obujal spomine: »Železnica in ostali javni prevozi so bili po vojni neorganizirani. Potreba po hitrejšemu koraku za pričetek rekonstruiranja življenja pa je bila iz dneva v dan večja. Ljudje so pogrešali poceni, vzdržljivo, praktično in v porabi skromno vozilo. Kot konstruktor letal sem seveda poznal tudi motocikle, toda nanje sem gledal bolj s stališča uporabnikov. Tako sem ob izdelavi projekta gledal po svoje, brez motorističnih voznških izkušaj. Večkrat sem s sedeža avtomobila gledal ob cesti motoriste, ki se umazani ob poti ukvarjajo s predro gumo. Tudi jahanje motocikla me ni navduševalo, raje bi sedel nanj tako nekako kot ženske na žensko kolo ...

Čemu bi predrta guma motoristu bila problem mehanikarske narave, ko je pri avtomobilu to enostavno rešeno ... Čemu bi bil voznik umazan od olja iz motorja, ko je to pri avtomobilu tudi rešeno ... Izdelan projekt je bil zanimiv in entuziazma ni manjkalo. Od konca projekta pa do prvih izdelanih prototipov so minili le trije meseci. Delavci so naredili tudi nemogoče.

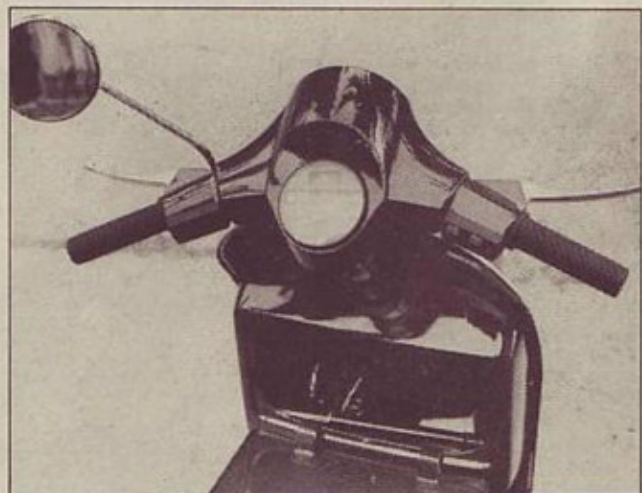
Prva izdelana vespa je postala trdna osnova vsem v nadaljnjih letih posodobljenim vespam. Na oko sta si prvi in današnji primerki podobna kot jajci, pa čeprav ju loči skorajda štirideset let. Ostale so osnovne linije, ostal je pločevinast samonosni okvir – karoserija (po avtomobilskem vzoru), ostal je v školjki skrit dvotaktni enovaljni motor (prav tako po avtomobilskem vzoru skrit očem), ostal je direktni prenos moči na zadnje kolo, ostalo je tretje, rezervno kolo, ostalo je upravljanje menjalnika na levi ročici krmila ... Skratka, v teh štiridesetih letih razvoja in življenja vespe je bilo storjeno veliko predelav in izboljšav, toda z druge strani gledano, ni novega nič.

### POD POKROVI

Vespa PX 200 E je edina vespa, ki jo je mogoče kupiti (iz konsignacije za zaokroženo milijon in štiristo tisoč lir ter tudi zaokroženo sto trideset tisočakov din) pri zastopniku grupacije Piaggio, v Slovenija Avto TOZD Avtoimpex iz Ljubljane.

Oznaka PX 200 E pomeni zadnjo izdajo vespe, ki jo poganja enovaljni dvotaktni zračno hlajen (s centrifugalnim ventilatorjem) motor s prostornino 199,97 kubične, večploščno sklopko v oljni kopeli, štiristopenjskim menjalnikom ter direktnim prenosom moči na zadnje kolo. Motor je pri vespi skrit za desnim bočnim pokrovom, izpod katerega je viden le delček stroja samega ter kick starter.

Motor je elastično vpet v okvir – karoserijo, izdelano iz jeklene pločevine, značilno ukrivljene v legendarno obliko vespine školjke. Pločevinasti so tudi prednji



Značilno krmilo, vkomponirano v masko žaromet: leva ročica krmili sklopko in štiristopenjski menjalnik

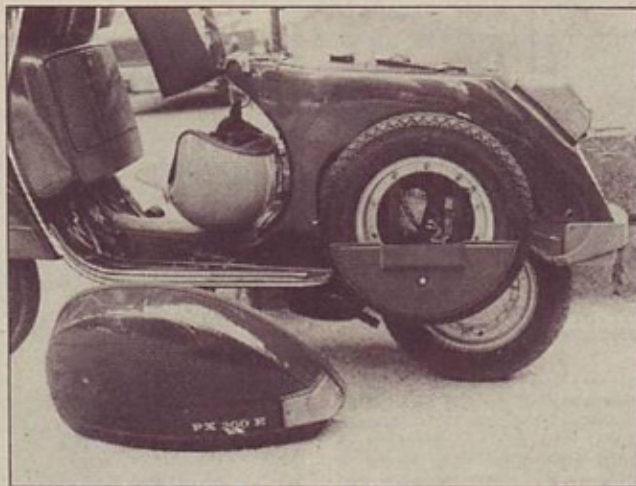


blatnik, pa predalnik za odlaganje drobne prtljage in seveda bočna pokrova – za levim pokrovom je varno shranjeno rezervno kolo ter nekaj malega električne instalacije. Iz prešane jeklene pločevine so izdelana tudi značilna kolesa, med seboj zamenljiva, obuta v Pirellijeve gume dimenzij 3,50x10".

Vzmetenje je zaupano, tako spredaj kot zadaj, hidravličnemu blažilniku z obojestranskim delovanjem, kombiniranim z vijčno vzmetjo. Prednje kolo je obešeno na cevno vilico oziroma bolj rečeno nosilec. Ta je tudi ena vespih značilnosti in spominja na letalske izkušnje projektanta, ki se je z gledoval po obešanju koles pri letalih. Zaviranju sta spredaj in zadaj namenjeni zmogljivi bobnasti zavori.

Značilno vespino ravno krmilo je izdelano iz aluminija ter vkomponirano v školjko prednjega žarometa Ø 130 mm. Tako kot pri ostalih dvokolesnikih je tudi pri vespi razporeditev krmilnih ročic standardna, le da ročica sklopke skupaj z nosilcem predstavljata tudi prestavno ročico štiristopenjskega menjalnika. Na ročicah sta pripravljeni tudi stikali: leva roka upravlja smerokaze, desna pa stikala luči in troblje. V školjko žaromet je hkrati vgrajen tudi merilnik hitrosti, okrogle oblike, lahko čitljiv in precej točen, kombiniran s števcem prevoženih kilometrov, merilnikom nivoja goriva v rezervoarju in signalnimi lučkami rezerve goriva, smerokazov, kratkega in dolgega žaromet. Manjka signalna luč prostega teka menjalnika. Sam merilnik pa je za nočno preglednost mehko zeleno osvetljen.

Smerokazi so elegantno vkomponirani v pločevinasto školjko vespe, enako velja za zajetno zadnjo zavoro – pozicijsko luč. Manj eleganten (v primerjavi s tistimi, ki jih nekateri tuji proizvajalci dodatne opreme ponujajo) pa je štiroglato oblikovan sedež, na



**Sedež pokriva rezervoar, levi pokrov pokriva rezervno kolo, pod krmilom predalnik za odlaganje manjše prtljage**

prednjem delu vrtljivo vpet na školjko, zadaj pa opremljen s ključavnico. Pohvalno je, da ključavnico za zaklepanje krmila – kontakta, ključavnico za sedežem ter ključavnico predalnika odklepa en sam ključ.

Pod sedežem je očem skrit rezervoar goriva prostornine 8 litrov (od tega 2,1 litra rezerve), dve kljuki za obešanje čelade in vzvoda, ki zaklepata bočna pokrova – tako je dolgoprstnejšem življenju malce težje. Prav tako pod sedežem, le z zunanje strani, na školjki, je vgrajen gumb čoka, pipica rezervoarja goriva (ima le poziciji odprto – zaprto, brez vklopa rezerve) in karabinast kavelj za pripenjanje, recimo nakupovalne mreže.

K opremljenosti vespe pa sodi še najnujnejši komplet orodja, menzura za doziranje olja ob pripravi pogonske mešanice, vzvratno ogledalo z nosilcem ter zračna tlačilka. Pa rezervni ključ tudi, sodi zraven

beno karoserije, na tleh, podobno kot v avtomobilu. S te plati voznik, navajen motociklov, potrebuje nekaj vaje, za popolno obvladanje (samosvoje) vespe. Nekaj vaje zahtevajo tudi drobna kolesa, ki so zgrbančeno cestno podlago občutljiva, vozilo pa se odzove z živčnimi reakcijami. Nekaj več previdnosti tako tudi ni odveč.

No, je pa z opravljenimi obveznimi spoznavalnimi vajami tudi počutje bolj domače, lahkotnejše, v vespa stilu pač. Tako se izkaže, da ima voznik vse ročice in stikala »pod roko« in da je vespa poskočen, hiter in za vožnjo nezahteven skuter. Vespa je nenadkriljiva v mestni gneči. Z največjo hitrostjo 110 km na uro pa je tudi dovolj hitra na avtocesti in tako ni čudno, da se prenekateri svetovni popotnik prevaža z vespo. Tudi ne preseneča, da je vespa prijetna nežnejšemu spolu, seveda, skuter s štiridesetletno zgodovino streže s pravšnjo porcijo vsega, od simpatičnega izgleda do dovolj enostavno obvladljivih vozniških zahtev in primernih zmogljivosti. Je pa manj primerna poraba goriva, ki se ob iskrišem vozniku ustali pri skorajda šestih litrih na 100 km poti. Treba je priznati, da je bil skuter deviško nov, neutručen in v minimumu malce obotavljajočega teka. Skratka, pazljiva mehanikarjeva roka bi žejo vsekakor ublažila.

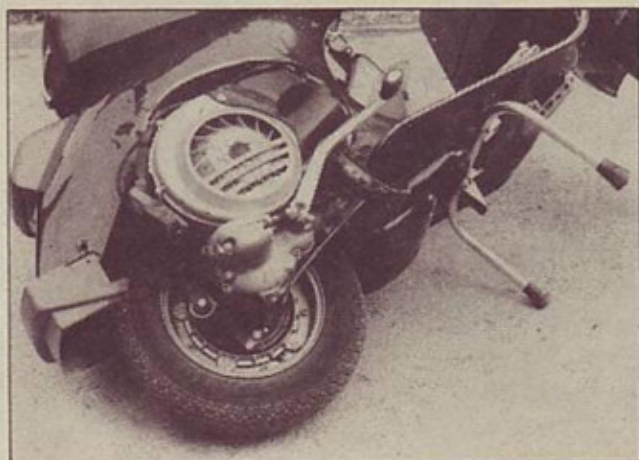
Srečanje z vespo je bilo prijetno. Prijetna je lahko tudi misel, da je vespa PX 200 E ta hip pri nas ugoden in za Tomosovimi mopedi tudi najcenejši nakup.

Poraja pa se še ena želja – kako zanimiv bi šele bil nakup 50 kubične vespe, ki sodi v kategorijo koles s pomožnim motorjem in tako ne potrebuje registracije in vozniškega dovoljenja!

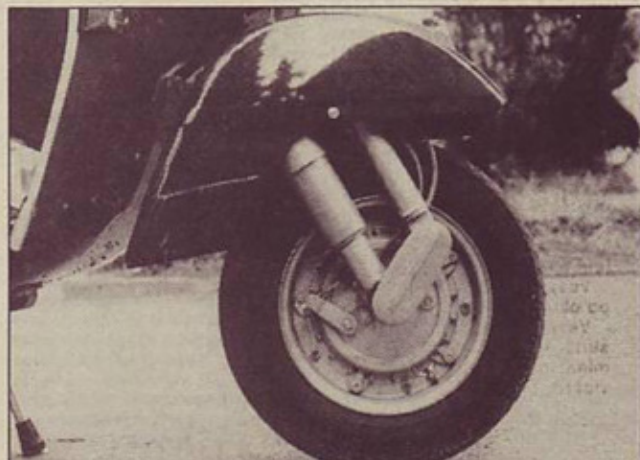
**Tekst in foto: Mitja Gustinčič**

## NA CESTI

Prvi vozniški stik z vespo je kaj nenavaden. V rokah izgleda lažja kot trdi tovarniški podatek (teža brez goriva 104 kg) in za »peš« prestavljanje je lahkotna. Lahkотно zdrsnje tudi na centralni opornik – ob parkiranju. V prvem hipu malce zmede v glavi povzroči vžiganje: kontaktna ključavnica je na nosilcu prednje vilice (med predalnikom in krmilom), nožni zaganjalnik je na desni strani vozila, gumb čoka pa pod sedežem. Če ti je v navadi, da v sedež motocikla zlezeš z levega boka, je treba ceremonial prilagoditi kick starterju z desne. No, pa to z vajo kmalu pride v navado. Je pa zato bolj nenavaden voznikov položaj, ki ga narekuje zasnova vespe: vespe praviloma ni treba zajahati, temveč sedeš nanjo kot v fotelji. Stroja tako ne čutiš med nogami, tudi zadnja zavora ni pod desno nogo – je tik ob sredinskem gre-



**Za desnim bočnim pokrovom – motor z menjalnikom in direktnim prenosom moči na kolo**



**Prednje kolo je obešeno na cevni nosilec oprt na en blažilnik**