

Test

PIAGGIO ZIP 50

# ZABAVNO IN PRIROČNO

Minute, ki jih pod razbeljeno pločevino presedimo v kolonah pred semaforji, se v tej poletni vročini vlečejo kot dnevi. Kolo se zdi pravšnja rešitev. A dan je hitro prekratek in rado se zgodi, da si že do poldneva na tesnem s časom. In prav takrat se, po katerem izmed Murphyjevih pravil pač, zgodi, da bi moral še na drugi konec mesta - kar je seveda ravno nekoliko predaleč, da boš spet prepoten, pa še torba je tu... S skuterjem pa kar tako, kot za šalo, »zip« mimo kolone in sem že na cilju.







Prav neverjetno je, kako hitro se človek navadi na boljše in lažje življenje. Kar se je zdelo nekoč nerešljiv problem, se kaj kmalu pozabi - potem ko je enkrat za nami. To se je zgodilo tudi meni, ko sem dobil v roke skuter piaggio ZIP; znašel se je ob pravem trenutku na pravem mestu. Sam sem imel, kot večina ljudi, ki se na počitnikovanje še niso odpravili, kopico opravkov na raznih koncih mesta. Vse seveda v precej omejenem času. Če tehtam med avtom in kolesom,

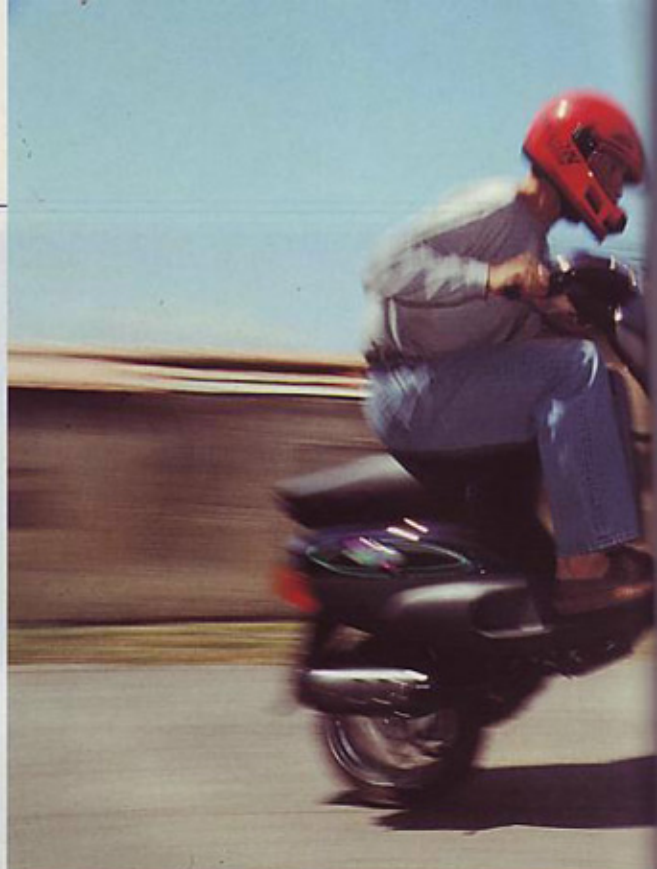


bom izbral kolo. Pred avtom ima v mestu veliko praktičnih prednosti, če ekološke neoporečnosti takšnega prevoza sploh ne omenjam. In vendar se kolo rado izkaže za malenkost prepočasno, prenerodno in prenaporno. Vse to so sicer prednosti kolesarjenja, ko gre za rekreativno ali pa s časom in z razdaljami neobremenjeno potovanje. Tudi vrečke, torbice in nahrbtniki utegnejo na kolesu povzročati težave, če nič drugega preznojenemu hrbtu pod nahrbtnikom ne uide.

Po opravih se torej odpravim z ZIP-om.

Med vsemi preskušeni skuterji se mi zdi ta Piaggio izdelek ob sferi 50 (AM 20/1994)





nekako najbolj posrečeno nadaljevanje legendarne Piaggiove vespe. Vespa, ki je bila in bo tudi ostala med skuterji to, kar sta hrošč in spaček med avtomobili, je podlegla novi modi. To pa ni slabo, saj sta prav moda in precej enostavnejša raba od nekdanje naredili skuterje ponovno izredno tržno zanimive.

Piaggio ZIP je z elegantnim in precej zašiljenim sprednjim delom ter s sprednjim blatnikom ravno prav nostalgichen, v zadnjem delu pa preide v to, kar danes skuter mora biti. Vse na tem skuterju je premišljeno in namenjeno skrajno nezahtevni, čisti in uporabni rabi. Na krmilu je delo s stikali utripalk, luči, troblje in zagona motorja enostavnejše kot pravilno pretikanje menjalnika pri gorskem kolesu, pa je že tam danes vse skrajno poenostavljeno. Amaturna plošča je ravna in pregledna, na njej pa je vse, kar potrebujete. Najkoristnejši sta kontrolni lučki za količino olja v posodi in količino goriva. Krmilo ima velik hod od skrajne leve do skrajne desne točke, kar pomeni majhen rajdni krog, ki je zelo dobrodošel pri parkiranjih ali obračanjih na ozkih pločnikih. Koristno uporabna, predvsem na kolesarskih stezah, je dovolj močna troblja. Za nekoliko premehe se izkažejo predvsem

prednje vilice klasične zasnove. Teleskopa izgubita ritem in skuter neprijetno poskakuje pri nekoliko hitreje voženih neravninah, kakršni so, na primer, pri nas pogosto zelo grobo ter komaj uporabno izpeljani izteki in dovozi na pločnike. Vendar pa ima voznik skuterja s tem še najmanj problemov, kar precej več jih ima že kolesar, da na invalide v vozičkih raje sploh ne pomislim.

Skuter ZIP je namenjen udobnemu prevažanju enega ali dveh. Vihrava in morda bolj groba vožnja mu že po obliki nekako ne pristoji. Za tako razpoložene voznike imajo pri Piaggiu skuter typhoon (AM 12/1995). Temu primerno manj je dodatne opreme in tudi cena je seveda nižja. Veliko je zelo uporabnega odlagalnega prostora, dve odlagalni mesti sta tudi pod ključem: eno, imenovano kar nabiralnik, je spredaj pod krmilom, drugo, prostornejše, pa zadaj pod sedežem. Isti ključ odpira vse ključavnice, zaklepa krmila in zaganja motor. Če se vam bo zdelo, da je prostora za prtljago kljub temu premalo, so za ZIP pri Piaggiu oblikovali še sprednjo plastično pleteno košaro (podobno kot pri ženskih kolesih lady) in nosilec s kovčkom, oboje je seveda na spisku dodatne opreme.





Dvotaktni, zračno hlajeni motor s samodejnim menjalnikom in oljno črpalko, ki zajema mazalno olje iz ločene posode, je že preverjen Piaggiov izdelek. Motor z ohišjem direktnega prenosa moči, ki z zadnjim kolesom in bobnasto zavoro tvori nihajni sklop, opirajoč se na oljno vzmetni blažilnik, je dovolj tih, varčen in zmogljiv. Premore 2,8 kW, kar zadostuje za iskro speljevanje, hitro doseganje zakonsko omejene hitrosti petdeset kilometrov na uro. Izkaže se kot dovolj močan na precej zahtevnih klančih, tudi ko mora vleči težo vozniaka in sopotnika. Pri speljevanju se je treba navaditi, da zahteva motor nekoliko več plina, vendar je speljevanje tekoče in dovolj živahno. Motor rad vžiga in v kombinaciji z električnim zaganjalnikom in avtomatskim čokom ponuja prijetno udobje. V primeru, da bi elektrika odpovedala, pa je ostal na ohišju prenosa moči diskretno zložen nožni zaganjalnik, na katerega je dovolj pritisniti enkrat in brez posebne moči, da motor steče. Vedno seveda ob aktivirani zavorni ročici (to je pomembna varovalka).

Vožnja s piaggiom ZIP je nezahtevna in lahka. Nekoliko manj teže in širine (v primerjavi z typhoonom) kaže na to, da je tudi po tej plati ZIP najbolj po

meri nežnejšega spola. Obračanje skuterja in postavljanje na izredno stabilno in z obeh strani enako enostavno dostopno stojalo sta prav igrivo lahko početje. Pri ZIP-u je mogoče najti tudi veliko zelo uporabnih malenkosti, kot na primer: vdolbini za roke v sedežu, ki sta v pomoč predvsem pri premikanju in postavljanju skuterja na stojalo, zanka ob stojalu, namenjena priklopevanju skuterja z verigo, udoben in dovolj širok sedež, spredaj nekoliko mehkejši kot zadaj, in še kaj bi se našlo.

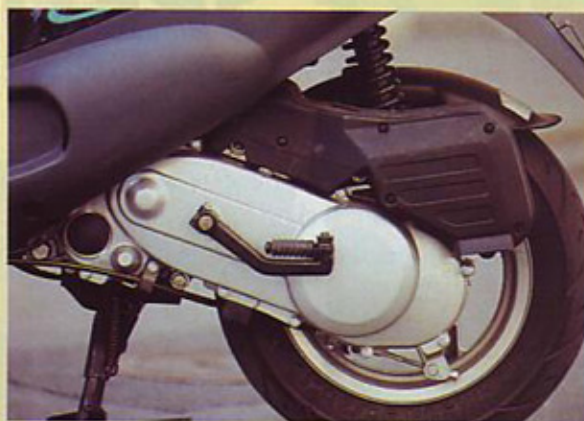
Skratka, piaggio ZIP je zelo uporaben in nezahteven. Če bi na tehniko postavil vse, kar ponuja in kar v zameno zahteva, je razmerje močno na strani ZIP-a. Manj od dveh litrov bencina na sto prevoženih kilometrov in liter dvotaktnega olja od časa do časa, ko te na to opozori kontrolna lučka na armaturi, pa lahko naštevanje končamo.

In kaj ponuja?

Ponuja »ziiiiiip« mimo vseh v znoju svojega telesa sedečih avtomobilistov, mimo nesrečnih lovcev za izgubljenim parkirnim prostorom. Z enega konca mesta na drugi, sam ali v dvoje, s torbo ali brez nje, in še in še.

**Tekst: Andrej Brglez**  
**Foto: Tomi Lombar**

## Tehnični podatki:



**Motor:** enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni z vetrnico - sesanje preko lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtina in gib 40 x 39,3 mm - prostornina 49,4 kubika - kompresija 10,9 : 1 - največja moč 2,8 kW (3,9 KM) pri 6750 vrtljajih/min - največji navor 5,4 Nm pri 5500 vrtljajih/min - uplinjač Dell Orto 12 - neosvinčeni bencin - avtomatska črpalka za dovod mazalnega olja - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik.

**Prenos moči:** avtomatska centrifugalna sklopka - sistem odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobniški sekundarni prenos na zadnje kolo.

**Okvir:** enojni cevni jeklen od glave do ležišča motorja, pločevinaste ojačitve - kot glave okvirja 22 stopinj - predtek 70 mm - medosna razdalja 1180 mm.

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vzmetne vilice sistema upside - down, hod kolesa 75 mm - zadaj motor z ohišjem prenosa moči, kot nihajni element opt na oljno vzmetni blažilnik, hod kolesa 71 mm. **Kolesa in gume:** Spredaj in zadaj iz aluminija lito kolo 2,5 x 10 z gumo 90/90 - 10.

**Zavore:** spredaj in zadaj bobnaste - spredaj premera 104 mm, zadaj premera 100 mm - obe zavorni ročici na krmilu.

**Mere in teža:** dolžina 1630 mm - širina 640 mm - višina 1050 mm - suha teža 67 kg - posoda za gorivo 4 litre - posoda za dvotaktno olje 1,2 litra.

## Naše meritve:

**Teža za vožnjo pripravljene- ga vozila:**

75 kg

**Poraba goriva testno povprečje:**

2,2 l / 100 km

**Največja hitrost:**

50 km na uro

## Cena:

Piaggio ZIP 50: SIT 240.000  
 (s prometnim davkom)

## Zastopnik:

Mercator Triglavto, Pristaniška  
 43/a, 60000 Koper

## Cene nadomestnih delov (v SIT, sp. d):

1. Zavorna ročica, kompet	2.850,00
2. Pogonski jermen	1.740,00
3. Bat in valj motorja, kom.	16.270,00
4. Prednji blatnik (barvan)	7.106,00
5. Prednje kolo	19.303,00
6. Utripalka, sprednja	920,00
7. Žaromet, sprednji	4.065,00
8. črpalka za olje	6.925,00
9. Bočni panel	10.560,00
10. Sedež	9.095,00
11. Ogljedalo	1.640,00
12. Ročica plina, kom.	1.914,00