

# Vespa

## LX 50 4V i GTS 125S



Na poziv iz tvrtke Piaggio Hrvatska rado smo se odazvali jer je osim proslave postojanja Vespe u Milanu raspored uključivao i upoznavanje s dva nova modela legendarnog talijanskog skutera. Iako nisu temeljito promjenjeni, ovi skuteri donose novosti na polju pogonskih grupa

# Nove snage

PIŠE: MARKO GUZINA

Milano, okruženje za kakvo je prije brojnih desetljeća prva Vespa i osmišljena, bio je savršena kulisa za proslavu postojanja ovog karizmatičnog skutera i upoznavanje s dva nova modela u ponudi. Svjesni ekoloških i drugih zahtjeva, u Piaggio grupaciji su za manje modele LX osmislili moderni četverotaktni agregat s četiri ventila po cilindru, koji objedinjuje performanse dvotaktnog i potrošnju četverotaktnog modela. Uz novi agregat su došle i

neke manje kozmetičke izmjene, dok veći model GTS Super dolazi vizualno neizmijenjen, ali zato opremljen agregatom klase 125 ccm sa sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva. Dok je model GTS 125, kao najprodavaniji model Vespe u Europi, morao dugo čekati na oplemenjivanje elektronikom, s modelom LX je slučaj drugačiji. Naime, osvježena politika Piaggio grupacije znači da će sve nove pogonske grupe namjenjene skuterima prvo dobivati Vespa modeli, kao perjanica ponude. Upravo zato je mali, ali jaki 50 4T4V agregat predstavljen u modelu Vespa LX.

### Počast nasljeđu

Malo je primjera toliko uspješnog i bezvremenskog dizajna kao što je Vespa, od prvog prototipa pa do današnjih modernih inačica koje zadržavaju karizmatične i prepoznatljive linije. Upravo u želji da očuvaju ovo nasljeđe, ali i učine aktualne modele privlačnije publici, dizajneri posežu u duboku vreću "starih trikova". S obzirom da je za model GTS 125 Super navedeno kako se radi o nevjerovatnoj 145. inačici Vespe, nikako ne nedostaje detalja iz povijesti koji mogu poslužiti danas. Ovaj model u osnovi koristi vrlo uspješan i uravno-

težen izgled također prilično svježeg, većeg modela GTS 300 Super, pa ne možemo govoriti o nekim novostima. Mnoštvo detalja osigurava sportski duh, a tu svakako možemo istaknuti crvenu oprugu prednjeg ovjesa, sportsko crno sjedalo sa svijetlo sivim spojem ili dvodijelne aluminijske naplatke. Tu je i ponešto kromiranih elemenata koji Vespi osiguravaju upravo savršenu količinu elegancije, po kojoj se ističu ovaj skuter i skuteri istog imena. GTS 125 Super će tržištu biti ponuđena u četiri boje i to dinovno bijeloj, klasičnoj crnoj, dinamičnoj crvenoj te zanimljivoj žutoj.

## VESPA DAYS



## Proslava Vespe

Talijani su ponosan narod, a pogledamo li neka od njihovih nacionalnih blaga poput Rima, Venecije i Vespe, imaju na što i biti ponosni. Zanimljivo li kravate ili Vegetu - za koje bi bilo pogrešno reći kako u svijetu postoji svijest o tome da potiču iz Hrvatske - mi zapravo i nemamo poznatih, odnosno jakih "brandova". Zamislite samo kako bismo mi bili ponosni da je Vespa hrvatski izum i proizvod. Pa, Talijani su na nju ponosni, a osim što na taj način pomažu njenom uspjehu, na simpatičan način koriste priliku organizirati tematsku proslavu. Dvodnevno slavlje je uključivalo tridesetak testnih motocikala koje je bilo moguće iskusiti u milanskom prometu, s tim da se osim novopredstavljenih modela moglo isprobati i svaki drugi model Vespe u ponudi. U sumrak prvog dana ovog druženja u popularnom milanskom okupljalištu mladih i onih koji se tako osjećaju organizirana je i zabava. Pored ukusne zakuske i djevojaka ukusnog izgleda živom muzikom je "prašio" odličan trio, prigodno nazvan "The Helmets" (Kacige). Za predstavnike sedme sile (nas novinare) istu večer je u hotelu priređena i kasna večera, ali nismo smjeli pretjerivati s druženjem, jer idući dan smo opet trebali sjesti na Vespe te poput riba u vodi uživati u Milanu. Talijani su primjereno proslavili Vespu, na koju su opravdano ponosni, pa nam nakon svega ostaje jedino poželjeti pozivnicu za Vespa Days i iduće godine. ■



Trio "Kacige" je odličnom svirkom stvarao atmosferu

Novi model LX 50 4T4V osim odličnog agregata donosi i neke sitne vizualne izmjene, za koje saznajemo da će zahvatiti cijelu paletu LX Vespi. Krenemo li redom, na prednjem blatobranu ćemo primijetiti kromirani ukrasni greben koji bez greške asocira na neke modele iz prošlosti, ali i sadašnjosti. Novooblikovana je i malena kromirana rešetka na prednjem dijelu skutera, iza koje se nalazi truba. Ravnotežu kromiranim dijelovima na prednjem kraju osigurava sjajno kućište stražnjeg svjetla. Sjedalo je također doživjelo izmjene i poboljšanja, kako u pogledu materi-

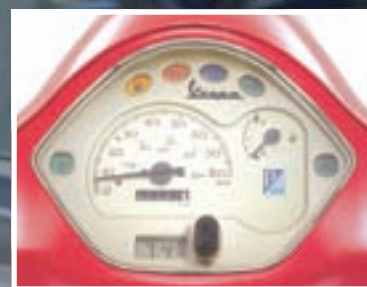
Preljepa Vespa GTS 125 Super preuzima dizajn od većeg modela odnosno 144 modela Vespe iz bliže ili dalje prošlosti

Agregat od 125 kubičnih centimetara odlično odgovara modelu GTS, a usklađena ciklistika garantira sigurnost i zabavu



▲ GTS donosi lijepe i pregledne instrumente koje malo nagrđuje digitalni sat

▼ Model LX krasi instrumenti naglašeno staromodnog dizajna, što naglašava i odabir boje podloge. Naravno, LCD sat je poput prsta u oko



jala, tako i po obliku te šavovima koji ga razlikuju od dosadašnjih modela. Na koncu je tu novi dizajn gumenih ručki na upravljaču, koje sada na sebi nose logotip Vespe, a dodan im je i ukrasni kromirani element. Vespa 50 4 Valvole nudi se u ukupno šest boja - dvije metalizirane, plava i crna, a četiri pastelne, bijela, crvena, narančasta i plava.

### Novi agregati

Pored opisanih vizualnih osvježanja na modelu LX, oba novopredstavljena modela zapravo se ističu po svojim agregatima. GTS 125 Super konačno je dobio agregat opremljen elektronskim ubrizgavanjem, a bilo je i krajnje vrijeme, jer se radi o najprodavanijoj izvedbi Vespe u Europi. Podrazumijeva se da je skuter načinjen od prešanog lima - to je ionako osnovna osobina svih Vespi, a današnja tehnologija implicira da je za prijenos snage zadužen CVT mjenjač. Što se razvijanja snage tiče, posao je povjeren jednocilindričnom četverotaktnom agregatu s četiri ventila, a osim spomenue elektroni-

ke zadužene za ubrizgavanje goriva, Vespa donosi još novosti. Piaggio je razvio sustav elektroničkog hlađenja (E.C.S.) koji precizno regulira odvodnju i absorpciju topline iz agregata i time između ostalog smanjuje potrošnju goriva. Osim ovog načina umanjivanja financijskog opterećenja za buduće vlasnike, servisni interval je produžen za 65% s 6.000 na 10.000 km, što donosi smanjenje izdataka. Naravno, performanse

koje osigurava agregat od 14,9 KS lako će opravdati većinu troškova. Kao i svi drugi GTS modeli Vespe, 125 Super svijetom putuje na kotačima dimenzija 120/70-12 sprijeda te 130/70-12 straga, a za kočenje svaki kotač ima svoj disk promjera 220 mm. Stražnji ovjes je riješen tipično za sve skutere, dok se sprijeda ugrađuje oscilirajuća ruka s jednim amortizerom, što je element specifičan ponajprije za Vespe.



Vespa LX s novim agregatom donosi i manje promjene vanjskog izgleda, a tu je i ukupno šest raspoloživih boja

Model GTS 125 Super dostupan je u četiri boje od kojih svaka na svoj način "usmjerava" osobnost karizmatične Vespe



Poput većeg modela i LX u tehničkim parametrima gabarita ostaje uglavnom nepromijenjen. Gume su dimenzija 110/70-11 sprijeda, odnosno 120/70-10 straga, a za kočenje je tu provjerena kombinacija diska od 200 mm te bubnja promjera 110 mm. Dok je prijenosna grupa sastavljena od centrifugalne spojke i CVT mjenjača neizmjenjena, sam agregat donosi značajne novosti. Naime, jednocilindraš hlađen prinudnom strujom zraka sada u glavi ima četiri ventila, što rezultira porastom snage od 23% u odnosu na dvoventilski agregat. Snaga iznosi 4,35 KS pri 8.250 okr/min (prije 3,53 KS), što ga svrstava uz bok dvotaktnih agregata, ali maleni tehnološki dragulj ima poslovičnog "asa u rukavu". Naime, umjesto potrošnje od 3,57 lit/100km, koliko troši dvotaktni agregat, nova izvedba Vespe LX prema ECE 47 normi troši svega 2,29 litara na 100 prijeđenih kilometara. Ukratko, ovo znači da sada možemo računati na performanse dvotaktnog uz ekonomičnost četverotaktnog agregata. Vjerujemo da i pored ovih odličnih rezultata ima mjesta za poboljšanje, jer opisani agregat za napajanje koristi Keihin NCV 20 rasplinjač, a budućnost vjerojatno nosi i elektronsko ubrzanje.

### 50 sudjeluje, 125 vlada

Spomenuli smo dizajn koji zasluzuje sveske i sveske teksta, opisali novosti po pitanju tehnike, ali ostaje pitanje kako sve to funkcionira u praksi. Odgovor je barem lak: Odlično! Naravno da vas nećemo ostaviti željne informacija o voznim svojstvima niti očekujemo da se zadovoljite ovako kratkim odgovorom. Dakle, kre-

mo li od modela LX 50 4T4V, možemo se sjetiti do sada testiranih LX Vespi, jer najnovija ljepotica iz obitelji s njima dijeli kompaktnost i okretnost. Da se ne radi o već viđenom skuteru govore spomenute vizualne izmjene, ali ponajprije odličan agregat najmanje klase. Kao i kod svih proizvoda Piaggio grupacije, pokretanje agregata je lako, a nedugo nakon što Vespa počne ispuštati nježan zvuk, upuštamo se u vožnju ulicama Milana. Naša nevelika očekivanja Vespa je brzo i lako premašila jer već početno ubrzanje pokazuje da se radi o skuteru koji performansama ne zaostaje za dvotaktnom rodbinom. Svaka ravna dionica davala nam je prostora za ubrzanje do kojih 60 km/h, a čak i tada smo imali osjećaj da bi Vespa pogla "nabrati" i ponešto više. Naravno da ovako nevelik skuter ne može ponuditi neku posebnu udobnost, ali zato okretnost ostavlja bez daha jer su sve promjene smjera munjevit. Još korisnije je to što se LX može okrenuti na nestvarno malo mjesta, pa je prolazak kroz nepregledne kolone automobila u urbanim zastojevima posve lak. Sve to uz nimalo iritantan zvuk četverotaktnog agregata i pripadajuću umjerenu potrošnju, a bez potrebe za redovnom kupovinom i doljevanjem ulja za dvotakte agregate. Već spomenuta udobnost je sukladna očekivanjima i dimenzijama skutera i kotača, pa tako vožnja po kamenim kockama može biti pomalo naporna, pogotovo jer su u Milanu rečene "kockice" nešto veće nego u nas. Po kvalitetnoj podlozi Vespa naprosto klizi, a tek na vrlo izraženim neravninama će malo poskočiti, kada ovjes ne stigne upiti uznenadni

>>>

Od prije nam je poznato da GTS znači i odlično pogodenu ergonomiju



### VOŽNJA U MILANU

## Organizirani kaos

Na prvi pogled vožnja u središtu Milana i drugih talijanskih gradova nepripremljene posjetitelje iz naših krajeva može asociirati na postapokaliptične filmove, ali istina leži negdje drugdje. Koliko god, uopćeno govoreći, svi voze vrlo agresivno, ostaje činjenica da se promet u najužim ulicama kreće i vrlo je malo neodlučnih vozača - takvi nemaju što raditi u prometu. Velikoj protočnosti svakako doprinosi i nama najzanimljiviji detalj, a to je znatan udio motocikala i skutera među vozilima. Istinskom motociklistu će biti pravi lijek za dušu vidjeti stotine i stotine dvokolica i opuštene ljude koji ih koriste. Zanimljivo je primjetiti da na milanskim ulicama R motocikle možemo nabrojati doslovno na prste jedne ruke. Svakojaki drugi motocikl najrazličitijih proizvođača i godišta nude svojim muškim, ženskim, starim i mladim korisnicima lak prolazak do cilja. U Milanu nećete doživjeti da vozač automobila namjerno zatvori prolaz motociklistu zato što ne može živjeti s ljubomorom koju osjeća. Isto tako ženske osobe na motociklima neće privlačiti pažnju jer su uobičajena pojava, a bez odgovarajuće kacige se ne vozi baš nitko. I tako, naizgled konfuzna i divlja vožnja zapravo prikriva opuštene ljude koji nisu opterećeni izgledom i cijenom svojih vozila, već motocikle i skutere prepoznaju kao praktičnu stvar, a ne kao luksuz. Većina posjetitelja Milana i sličnih gradova u Hrvatsku se vraća s horor pričama o divljim vozačima, ali ako bolje razmislimo, možda je njihov način upravo ono čemu bismo trebali težiti. ■



U Milanu je gotovo nezamislivo biti usamljen u vožnji na bilo kojem komadu prometnice



Manja osnova Vespe (LX) pomalo manjka na polju udobnosti, ali je zato okretnost zavidna pa je ovaj skuter moguće provući kroz poslovilnu "ušicu igle" i to sa stilom



Veći model Vespe (GT) osigurava više prostora za vozača, no i zabavniju vožnju uz odlično pogodan osovinski razmak, snažne kočnice te autoritativnu pogonsku grupu

udarac. Po pitanu kočenja smo dobili ono što smo očekivali. Iako drugi proizvođači ponekad manje uspješno ugrađuju na svoje modele kombinaciju diska i bubnja kao kočione grupe, na svakom modelu na koji je Piaggio to odlučio učiniti kočnice su više nego adekvatne. Uglavnom, Vespa LX 4T4V predstavlja svijetlu budućnost skutera odjenu u odijelo dugo poznatog kroja, a ugodno je voziti skuter male zapremine s kojim nije problem ravno-pravno sudjelovati u prometu.

Vespa GTS 125 je, prema navodi-ma ljudi iz Piaggia, njihov najprodavaniji model u Europi, a od sada je dostupan i s agregatom opremljenim sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva. Kako nam je ovo ujedno bio i prvi susret sa slabijom izvedbom veće verzije Vespe, ostali smo ugodno iznenađeni. Poput sestrijskog modela 300 Super, "stodvadesetpetica" osigurava ugodan položaj sjedenja i odlično usklađenu ciklistiku koja maksimalno iskorištava kruti limeni okvir. Dok jača izvedba zaista iznenađuje snažnim ubrzanjima, ova Vespa nam se učinila optimalnom jer joj ne nedostaje snage, ali ne treba niti paziti s otvaranjem gasa. Za vožnju po gradskim središtima uz povremene izlete na

**Vespa se u svim svojim inačicama u Europi prodaje odlično. Bilo bi lijepo da kod nas opet zaživi kult Vespe jer radi se o posebnom skuteru koji donosi pozitivnu energiju**

brze ceste zaista ne treba imati više. Gotovo se podrazumjeva da kočnice koje adekvatno zaustavljaju inačicu s jačim agregatom više nego dobro funkcioniraju na ovoj varijanti.

### Jednostavno "Vespa"

Kako na kraju nekome objasniti osjećaj vožnje s Vespama i to ni više ni manje nego po Milanu, gdje ćete ih u prometu sresti još na stotine? U jednu ruku teško, jer da biste razumjeli o čemu se radi, morate biti otvoreni za cijelu priču oko ovih skutera. S druge strane, posve je lako reći da su Vespe posebne. Istina je da se radi o serijskom proizvodu, ali nikako o konfekciji, jer da je na svijetu po jedna Vespa za svakog čovjeka, vjerujemo da bi se svaki sa svojom Vespom osjećao posebno. Upravo to je ono što su kupci skutera širom Europe prepoznali, pa lako zanemaruju pojedine nedostatke ili cijenu koje je nešto viša nego kod konkurencije. Iako još ne znamo koliko će točno ovi novi modeli koštati u

Hrvatskoj, možemo pretpostaviti da će LX 50 4T4V koštati približno kao dosadašnja izvedba ili tek nešto više, a isto vrijedi i za GTS 125 Super. Nakon svega rečenog možemo se samo nadati da će hrvatska Vespa scena ponovno ojačati te da će ovi divni karizmatični skuteri opet imati puno sljedbenika, kao što je bio slučaj u vrijeme nekada popularne "Pe lksice". Možda se i radi o subjektivnoj želji, ali zaista je teško odoljeti pozitivnoj energiji koju Vespe unose u sredinu u kojoj se nalaze. ■

#### Vespa LX 50 4V

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 49,9 ccm
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač Keihin NCV 20
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> od prešanog lima
<b>Ovjes:</b> oscilirajuća ruka s jednim amortizerom; straga agregat kao ovješeni elemen sa jednim amortizerom
<b>Gume:</b> prednja 110/70-11, stražnja 120/70-10
<b>Kočnice:</b> naprijed disk 200 mm, straga bubanj 110 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 775, osovinski razmak 1.280, težina 98 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 4,35 ks (3,2 kW) pri 8.250 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 8,6 l

**+** agregat, potrošnja, izgled, kvaliteta, okretnost, karizma

**-** udobnost na izraženim neravninama, prostor pod sjedalom

#### Vespa GTS 125 Super

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 124 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> od prešanog lima
<b>Ovjes:</b> oscilirajuća ruka s jednim amortizerom; straga agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera
<b>Gume:</b> prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk 220 mm, straga disk 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.930, širina 755, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.370, težina 144 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 14,9 ks (11 kW) pri 9.750 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 9,5 l

**+** karizma, kruta šasija, ovjes, kočnice, agregat, vozna svojstva, položaj vozača, elegancija

**-** smještaj suvozača, prostor pod sjedalom

