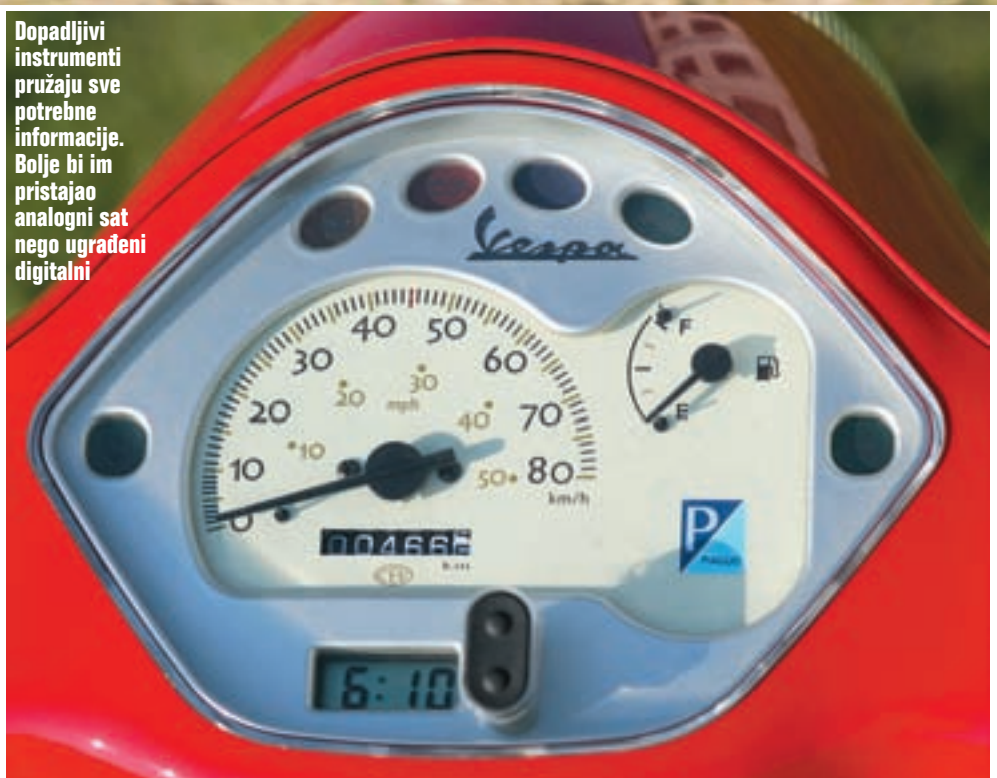
Piaggio Vespa ET2 50

Prvi puta predstavljena još davne 1946. godine, Vespa je bila vozilo pristupačno širokim masama. Danas će manje imućni vjerovatno izabrati neku alternativu, ali osobe sa stilom će teško zaobići bezvremensku karizmu Vespe

PIŠE: **MARKO GUZINA**

Kada smo sjeli na testnu Vespu, svijet se promjenio, a vrijeme usporilo. Na trenutak kao da je pritisak modernog života prestao i sve je opet bilo jednostavno i ugodno. Bez problema smo se uživjeli u ulogu Gregory Pecka koji se 1953. vozi po Rimu, dok se za njega drži predivna Audry Hepburn. Gužva i trubljenje nervoznih automobilista nas vraća u stvarnost već na prvom semaforu, a od sanjarenja o filmu "Praznik u Rimu" ostaje samo Vespa. Niti to nam ne predstavlja problem, jer s ovim okretnim skuterom modernih osobina lako prolazimo i kroz najgore prometne čepove. Ono što obnovljenu Vespu ET odvaja od ostalih skutera koji se nude upravo je ta savršeno odmjerena kombinacija napredne tehnologije umotane u moderno dizajniran legendarni paket. Poruka koju odašiljete dok se vozite na ovom skuteru je jasna. Vi ste osoba sa stilom, toga ste svjesni i ugodno se osjećate u toj ulozi. Vlasnicima



Dopadljivi instrumenti pružaju sve potrebne informacije. Bolje bi im pristajao analogni sat nego ugrađeni digitalni

Stil nikada ne izlazi iz mode

Niti pokoji moderni element ne može narušiti bezvremensku i prepoznatljivu liniju Vespe

Moderni bijeli pokazivači smjera zajedno s kromiranim elementima naglašavaju eleganciju ovog malog skutera

Vespe ET zacijelo neće pasti na pamet da u potrazi za boljim performansama ugrade zavinuti rezonantni ispuh ili se čak opterećuju doradama variomata. Dorade koje joj u potpunosti odgovaraju su kromirani nosači prtljage, sprijeda i straga, kromirani retrovizori i gume s bijelim bokovima.

Od četiri razna ET modela u ponudi testirali smo onaj najpristupačniji kupcima. Cijenom od 16.704 kn Vespa ET2 50 zauzima zlatnu sredinu među sličnim dvotaktnim skuterima sa 50 kubičnih centimetara zapremine. Napominjemo da se radi o dvotaktnom modelu, a to nam govori i brojka 2 u oznaci. U ponudi je također i četverotaktna izvedba od 50 ccm koja će ponuditi manju potrošnju i nešto ugodniji zvuk agregata za 1.700 kn doplate. I oni ekološki osviješteni mogu mirne duše kupiti dvotaktnu inačicu, jer ju pogoni moderni Piaggio HI-PER2 agregat. Opremljen dvostaznim katalizatorom i sekundarnom dobavom zraka u ispuh zadovoljava Euro 2 norme o čistoći ispušnih plinova. Iako je četverotaktna pedesetica vrlo štedljiva i sposobna je prevaliti do 500 km samo jednim punjenjem spremnika, dvotaktna varijanta je nešto žednija i omogućit će vam dnevna putovanja gradom uz još uvijek vrlo mali trošak.

Vespu ET smo testirali u gradskim uvjetima, u razdobljima velike gužve, za što je i namijenjena. Takvi uvjeti dovode do izražaja okretnost i lakoću upravljanja koja je dodatno poboljšanja smanjenom visinom sjedala. Ona sada iznosi 785 mm kako bi se skuter učinilo privlačnijim mladima i rastućem broju ženskih korisnika. Naplatci od lake legure promjera 10 cola pružaju dovoljno stabilnosti pri malim brzinama bez utjecaja na agilnost. I dimenzije guma od 100/80-10 sprijeda te 120/70-10 straga potpuno odgovaraju karakteru ovog urbanog prometala, iako će dozvoliti i poprilična naginjanja u zavoju. Mogućnost naginjanja ipak treba uzeti sa dozom umjerenosti, jer će vas već u prvom trenutku pretjerivanja centralni oslonac upozoriti struganjem po cesti.

Kod Vespe se ni u kom trenutku ne naziru sportske ambicije, pa ih ne treba niti tražiti. Ono što nudi u izobilju jest stil. Svakom svojom oblinom i vidljivim detaljem Vespa se poziva na 60 godina tradicije sa preko 16 miliona primjeraka proizvedenih od 1946. godine do danas. Čim sjednete na prostrano i udobno sjedalo i pogledate dopadljive instrumente, biti će vam jasno o čemu se radi. Instrumenti nude ono najosnovnije, ali kada sve zbrojimo i oduzmemo, više vam ni ne treba. Veliki analogni brzinomjer s brojačem ukupnih kilometara je smješten centralno. Desno od njega nalazi se pokazivač količine goriva na koji nećete morati često obraćati pažnju. Sa svake strane je po jedna lampica za pokazivače smjera, a na vrhu se nalaze signalne lampice za količinu goriva i ulja, te duga i kratka svijetla. Ono što malo odudara i kvari ukupni dojam je digitalni sat smješten ispod instrumenata. Iako je neosporno koristan, jer vam pomaže odrediti tempo vožnje kada žurite na važan sastanak, umjesto njega bismo radije vidjeli sat

[1] Vespi je dodan bočni oslonac kako bi bila još lakša za korištenje
[2] Prekidači izborom materijala odudaraju od općeg dojma Vespe i zahtijevaju izvjesno navikavanje. Prekidač za trubu jako je teško naći u situacijama kada vam najviše treba
[3] Na mjestu prekidača za svjetla sada je poklopčić, jer se svijetla pale čim okrenete ključ u kontakt bravici. Pritisak na tipku elektropokretača rezultira brzom reakcijom agregata

Okretnost nije upitna. Vespa sa lakoćom nalazi put kroz gradske gužve, a pouzdane kočnice donose sigurnost

s kazaljkama. Ispod pokazivača količine goriva nalazi se Piaggio amblem, na čije mjesto bi jedan lijepi sat savršeno pristajao. Ručice volana ne odudaraju od cjeline i njihov razmak je sličan kao kod konkurencije, pa ih ne treba dodatno komentirati, a isto vrijedi i za ručice kočnica. Kočnice na koje djeluju su poprilično predimenzionirane i vrlo uvjerljivo zaustavljaju skuter. Prednji disk promjera 200 mm i stražnji bubanj od 110 mm ostavljaju dobar dojam i u kombinaciji s kvalitetnim gumama ulijevaju sigurnost. Prekidači na upravljaču izborom materijala ponešto odskaču od cjeline i djeluju jeftinije od ostalih dijelova koji su vrhunske završne obrade. Kraj desne ručke nalazi se tipka elektro pokretača, na čiji pritisak se agregat odmah javlja poznatim zvukom. Za slučaj nužde, kako je i uobičajeno, agregat je opremljen i nožnim pokretačem koji također već pri prvom pokušaju rezultira uspješnim pokretanjem. Na mjestu prekidača za paljenje svjetla sada je poklopčić, jer se u skladu s trendovima svjetla pale davanjem kontakta pomoću ključa. Na lijevoj strani je tipka za izbor dugih odnosno kratkih svijetala koja zahtjeva izvjesno navikavanje, kao i tipka za trubu koja je po našem mišljenju smještena nisko i ne djeluje kao dio sklopa prekidača. Još gore je što ju je teško pronaći palcem u trenucima kada vam to zatreba. Prekidač za pokazivače smjera je malo previše odmaknut od ručke, no i to prestaje biti problem nakon nekoliko kilometara navikavanja.

Cijeli skuter objedinjen je oko čeličnog okvira dizajniranog 3D CAD tehnologijom, a njegovi su dijelovi radi boljeg dosjedanja

lako gume i ovjes dozvoljavaju naginjanje, centralni oslonac će struganjem po cesti upozoriti kada se pretjera

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,3 mm
Obujam: 49,9 ccm
Odnos kompresije: 10,1:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko sa stalnim kutem predpaljenja
Napajanje: rasplinjač
Spojka: suha, centrifugalnog tipa
Mjenjač: CVT automatski
Okvir: čelični
Ovjes: oscilirajuće rame sa spiralnom oprugom i hidrauličkim amortizerom; spiralna opruga sa hidrauličkim amortizerom
Gume: prednja 100/80-10, stražnja 120/70-10
Kočnice: naprijed disk promjera 200 mm, straga bubanj od 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.780, širina 710, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.275, težina 90 kg,
Spremnik goriva: 9 l
+ stil, pojava, upravljivost, zabava
– cijena, pojedini detalji odudaraju od cjeline

rezani laserom i vareni robotski. Rezultat primjene vrhunskih tehnologija je napredni okvir vrlo otporan na torziju i savijanje. U vožnji se to osjeti, odnosno ne osjeti prilikom naglog kočenja, skretanja i prelaska preko neravnina. Uz odlične kočnice i zadovoljavajući ovjes Vespa je u vožnji zabavna, spremno odgovara na želje vozača i ulijeva mu povjerenje.

Čak i prilikom vožnje udvoje Vespa će izgubiti malo od svojih sposobnosti. Početno ubrzanje je tada zanemarivo slabije, ali krajnja brzina i međuubrzanja trpe. Udobno sjedalo i suputniku pruža dovoljno prostora, a malo su nespretni suvozački oslonci za noge. Smješteni su prilično usko, pa to može izazvati probleme, ali kako se u pravilu ovakvim skuterima ne prevaljuju veće udaljenosti, problem je minimalan.

Ispod spomenutog sjedala nalazi se prtljažni prostor u koji stane integralna kaciga, a tu su i otvori za ulijevanje ulja i goriva. Naša primjedba odnosi se na bravicu za podizanje sjedala. Da bi se sjedalo podiglo, potrebno je ključ vaditi iz kontakta, a na nekim modelima iste tvrtke već smo vidjeli rješenje u kojem to nije potrebno.

Sveukupni dojam koji je Vespa ostavila na nas je vrlo pozitivan. Pogotovo zato što se radi o skuteru s karizmom, pa nemate osjećaj da vozite još jednu kopiju s pokretne trake, već prijevozno sredstvo s karakterom. ■

Zaštitni znak svake Vespe je prednji ovjes s oscilirajućim ramenom. Disk kočnica odlučno zaustavlja ovaj skuter i ulijeva pouzdanje vozaču

lako su diskovi sprijeda i straga gotovo standard među skuterima, stražnja bubanj kočnica više nego adekvatno obavlja svoj posao