

Po tko zna koji puta, vječni dizajn neumorne Vespe doživio je izmjene, opet inspirirane prošlošću. Dok provjerena i dokazana Piaggio tehnika jamči kvalitetu izrade i vožnje, jedinstveni, prepoznatljivi izgled privući će one koji se žele istaknuti. Iako je usmjerena prema mladima, cijenom je Vespa S ipak prilagođena onima koji već dulje vrijeme zarađuju

PIŠE I SNIMA:
MARKO GUZINA

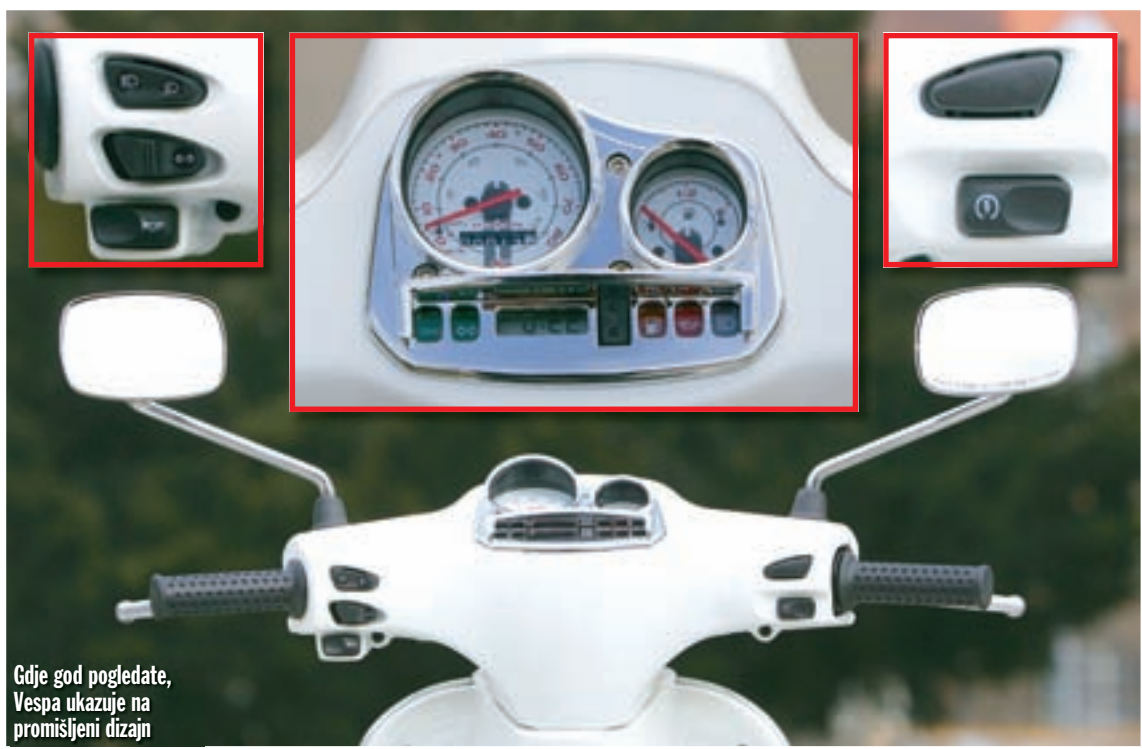
CIJENA
17.990 KN

Vespino novo proljeće

U automobilskoj industriji se u zadnje vrijeme znatne svote 'okreću' na novim modelima, koji se dizajnerski i "marketiškom pričom" naslanjaju na kulturne modele iz davno prošlih dana. Iako sa zaostatkom, moto industrija je počela stvarati modele vođene istom logikom, a među takve bez dileme možemo svrstati i novu Vespu S. Više ili manje primjetne izmjene na baznom modelu LX rezultirale su skuterom svježeg i dopadljivog izgleda, koji će poznavatelje tematike asocirati na kulturne modele iz sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Prednost ovog skutera svakako je činjenica da će ga i potpuni laici prepoznati kao Vespu, čije ime je kroz godine postalo sinonim za skutere, baš kao što je "Jeep" uvriježeni naziv za terenska vozila.

Bijela je nova crna

Dok smo prije nekoliko godina bili svjedoci popularnosti crne boje, u svijetu motocikala trendovi su se promijenili, ili bolje reći: marketinški stručnjaci su ih odlučili promijeniti. Posljedica je da su gotovo svi proizvođači za ovu godinu na svojim modelima ponudili upravo bijelu livreju. Ruku na srce, skuter s karizmom kakvom raspolaže Vespa može biti bilo koje boje, ali ako treba birati između crne, crvene i bijele, u kojima se model S nudi, potonja je bez sumnje prvi izbor. Upadljivi izgled skutera naglašen je detaljima poput



Gdje god pogledate, Vespa ukazuje na promišljeni dizajn

sportskog sjedala u duhu sedamdesetih godina, a sportsku notu podupiru izmijenjeni prednji blatobran i opruga crvene boje na prednjem ovjesu. Pored izmijenjenih detalja na prednjim oplatama najupadljivija promjena na skuteru je svakako prednje svjetlo pravokutnog oblika. Iako na prvi pogled možda nekima neće odgovarati, svjetlo zapravo upotpunjuje cjelinu, a kromirani obrub se

savršeno nadovezuje na okvir kontrolnih instrumenata. Dok su prekidači na upravljaču ostali nepromijenjeni, pa su tipkala trube i pokazivača smjera malo neprikladno smješteni ako nosite rukavice, spomenuti kontrolni instrumenti odišu kombinacijom nostalgije i sportskog duha. Analogni brzinomjer i pokazivač količine goriva imaju bijelu pozadinu s dopadljivom sivo-crvenom grafikom, a ispod

njih su se uredno poredale kontrolne žaruljice. Kao poslovična šaka u okolišu je maleni LCD sat - ako na nekim instrumentima treba postojati sat s kazaljkom, onda je to svakako ovdje. Bilo kako bilo, potrebne informacije su na raspolaganju i nije toliko bitno hoće li vam se instrumenti u potpunosti sviđati, ili će vas sat ipak smetati. Napomenimo da je model S opremljen pravokutnim retrovizorima,



Izgledom Vespa S jednostavno nema premca. Kromirani detalji i sjedalo s bijelim porubom čine da izgleda poput vrlo ukusne prerade, a dugi popis dodatne opreme to može dodatno naglasiti





Kao i bazni model LX iz kojeg je razvijen, model S počiva na petokrakim aluminijskim naplatcima promjera 11" sprijeda te 10" straga



Iznimna okretnost tipična je za skutere ove klase, ali dobre kočnice i krut okvir čine vožnju sigurnom i zabavnom



(1) Prostor pod sjedalom bez problema će udomiti otvorenu kacigu dok će neke integralne stati lako, a neke ne, ovisno o veličini i obliku (2) Praktični pretinci su usklađeni sa stilom skutera (3) Bočni nogar je dio serijske opreme (4) Šarmantna podnica osvaja na prvi pogled

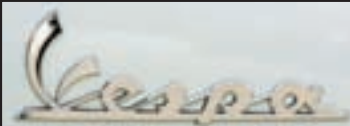
kako oni ne bi odudarali od prednjeg svjetla istog oblika. S unutarnje strane prednjih oplata nalaze se jednostavna kontakt-bravica i praktična vješalica za vrećice, a tu su i dva otvorena pretinca za sitnice. U njih možete odložiti novčanik ako idete na tržnicu ili promotivni materijal koji se nerijetko dijeli na semaforima. Podnica je svakako jedan od najšarmantnijih dijelova Vespe S, pogotovo u ovoj bijeloj izvedbi, jer gumene trake stvaraju posebni dojam, a ujedno sprječavaju klizanje. Ispod sportskog sjedala (koje je moguće zamijeniti i turing modelom s popisa dodatne opreme) nalazi se prostor uobičajenih dimenzija u koji lako stane otvorena kaciga, dok o obliku i veličini integralnih kaciga ovisi hoće li stati ili ne. Vrlo ženstvene stranice šarmantne Vespe skrivaju pogonski agregat i završavaju stražnjim krajem jednostavnih linija. Stražnje svjetlo je izmijenjeno i uklapa se u minimalistički izgled skutera. Pokazivači smjera su i sprijeda i straga uklopljeni u linije skutera, a pokrivni su sveprisutnim prozirnim lećama.

Kuća na dobrim temeljima

U pogledu industrijskog dizajna Talijani su pravi majstori, bili mi to spremni priznati ili ne, ali koliko god bila lijepa, Vespa ne bi bila to što jest i njezin uspjeh se ne bi protezao kroz desetljeća da kao podlogu šarmantnom izgledu ne koristi solidnu tehniku. Dok su nekada tehničke platforme koje je Vespa koristila bile mušićave, današnji modeli koji nose slavno ime koriste suvremene pogonske sklopove s provjerenim komponentama ciklistike. Ako govorimo o tehničkim detaljima, okvir od

prešanog lima svakako je u današnje vrijeme nesvakidašnje rješenje i ono spada u genetsko nasljeđe ovog skutera. Za razliku od velike većine drugih pripadnika klase, oplata na Vespi su izrađene od lima i predstavljaju dio noseće konstrukcije, dok suvremenici koriste plastične oplata koje sakrivaju neugledne okvire od čeličnih cijevi. Prednji ovjes je još jedan čimbenik specifičan za ovu dugovječnu lozu skutera. Prema pričama korijene vuče iz zrakoplovstva, a danas je ponešto moderniziran, ali i dalje zadržava konstrukciju s jednim oscilirajućim ramenom i amortizerom. Straga se, kao i kod gotovo svih pripadnika klase, nalazi sklop agregata i mjenjača, koji ujedno ima ulogu ovjesa, a njegovim kretanjem upravlja jedan amortizer. Kao oslonac Vespa S koristi iste petokrake naplatke od lakog lijeva, kao i bazni modeli LX, prednja guma je dimenzija 110/70-11, dok stražnja mjeri 120/70-10. Ovaj dopadljiviji skuter međuosovinskog razmaka od 1.280 mm koristi jednostavan kočioni sustav s diskom promjera 200 mm sprijeda te bubanj kočnicom od 110 mm straga. Dok kod nekih proizvođača ovakva ili slična kombinacija ne daje zadovoljavajuće rezultate, prosječnih 96 kilograma teška Vespa S 50 se pomoću opisanih kočnica zaustavlja lako i sigurno. Dvotaktni agregat zapremine 49 kubičnih centimetara napaja se preko rasplinjača i automatske miješalice za ulje. Gorivo crpi iz spremnika zapremine 8,6 litara, dok se ulje za dvotaktnu agregat nalazi u zasebnom spremniku, a o manjku tog ulja obavijestiti će vas kontrolna lampica među instrumentima. Umjerenjena snaga koju razvija "zatvoreni" agregat

Konstrukcija od prešanog čeličnog lima zapisana je u genima i ovom skuteru donosi zavidnu krutost



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni

Obujam: 49 ccm

Hlađenje: zrakom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: rasplinjač

Spojka: automatska centrifugalna

Mjenjač: CVT

Okvir: čelični od prešanog lima

Ovjes: ovjes sa oscilirajućim ramenom i jednim amortizerom sprijeda; straga agregat kao ovješeni element

Gume: prednja 110/70-11, stražnja 120/70-10

Kočnice: naprijed diska promjera 200 mm, straga bubanj promjera 110 mm

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.755, širina 740, visina sjedala 775, osovinski razmak 1.280, težina 96 kg

Spremnik goriva: 8,6 l

 izgled, kvaliteta, tehnika

 cijena

preko centrifugalne spojke i uobičajenog CVT mjenjača nalazi put do stražnjeg kotača i rezultira dobrim početnim ubrzanjem.

Sporo je sigurno?

Nakon što smo ustanovili da ovaj skuter ima ugrađenu blokadu koja mu krajnju brzinu kretanja ograničava na onu propisanu zakonom, postaje jasno da nakon žustrog ubrzanja do 40 km/h zabava prestaje. Preostalih nekoliko kilometara na sat skuter "nabire" nevoljko i prevladava osjećaj da bi sve skupa moglo ići i dosta brže. Iz iskustva znamo da drugi modeli pogonjeni ovim kvalitetnim Piaggio agregatom lako dosežu 80 km/h, ali tek kada se ukloni blokada i prekrši riječ zakona. Dok takve performanse ne premašuju sposobnosti ciklistike i kočnica te omogućuju punopravno sudjelovanje u prometu, gotovo upola manja propisana brzina donosi probleme. Makar pri 45 km/h Vespu možemo sigurno zaustaviti u svega nekoliko metara, to nam i nije predstavljalo problem. Nestrpljive vozače automobila, kamiona i gradskih autobusa kojima se užasno žuri tek su posljednje natruhe savjesti sprječava-

le da nas izguraju s ceste, a neki su se vozili toliko blizu iza nas, da smo se zamislili o njihovom seksualnom opredjeljenju. U svakom slučaju, koliko god bila kvalitetna i upravljiva, Vespa S pati od istog problema kao i drugi skuteri zapremine do 50 kubičnih centimetara, a to je ograničena brzina. U današnje vrijeme tempo života, ali i način vožnje jednostavno su brži od 45 km/h, pa smatramo da za sigurno sudjelovanje u urbanom prometu jednostavno treba ići brže. Ako zanemarimo ovu bolju urođenu svim skuterima u klasi, Vespa S postaje odlično prijevozno sredstvo. Kada promet uspori, a gradske prometnice sa dvije ili tri trake postanu svojevrsna parkirališta za one nervozne automobiliste koje smo već spomenuli, Vespa dolazi na svoje. Probijanje kroz uske procjepe između naguranih automobila posve je lako i prirodno, a kako u takvim trenucima brzine opadaju, do izražaja dolazi inače živahan agregat. Već smo spomenuli da su početna ubrzanja dobra, kako i priliči jednom dvotaktnom agregatu. Kočnice ulijevaju povjerenje, a s iznimno krutim okvirom vožnja je zabavna i sigurna. Nakon svega što smo vidjeli možemo

sa sigurnošću reći da unutar dopuštenih performansi Vespa funkcionira odlično, a jednako tako smo sigurni da bi i uz dvostruko veće brzine bila zabavna i - što je još važnije - sigurna.

Cijena stila

Našu tvrdnju najbolje podupire činjenica da postoji i izvedba opremljena identičnim komponentama ovjesa i kočionog sustava pogonjena agregatom od 125 kubičnih centimetara. Taj bi agregat trebao biti prava mjera za promet kakav danas vlada u našim krajevima, ali osim što se još ne nudi u Hrvatskoj, pretpostavljamo da će za njega trebati izdvojiti dodatnih 5.000 kn. S jedne strane možemo reći da Vespa S nema konkurenciju, ali isto tako možemo primijetiti da već sa 2.000 popularnih eura manje možete kupiti skuter. I vrapci na grani razumiju da preko četiri puta manja cijena za sobom povlači raznorazne hendikepe, a na vama je da odlučite želite li najjeftiniji model Vespe koja je daleko najkarizmatičnija ili neki skuter iz široke palete koji se nalazi između ove dvije krajnosti.

Mogli bismo napisati da Vespa S 50 svojom kvalitetom opravdava

cijenu od 17.990 kn, ali tada bismo izgubili kredibilitet, pa nam naši dragi čitatelji više ne bi vjerovali. Istina je da takvom cijenom nadilazi tehnički jednake ili čak nešto naprednije skutere, ali Vespa nudi ono što drugi nemaju: stil i karizmu. Svojom se pojavom ovaj skuter bez greške uklapa u svako okruženje, od parkirališta srednje škole, preko ulaza u Hrvatsko Narodno Kazalište do parkirnog prostora rezerviranog za glavne ljude vodećih hrvatskih tvrtki. Na nju možete sjesti odjeveni u podrapane traperice i iznošenu kožnu jaknu, a isto tako će vam Vespa pristajati uz odijelo po mjeri koje su za vas izradili prestižni londonski krojači. Upravo ta stilska svestranost i bezvremenski šarm opravdavaju nemalu cijenu, a ako se poput većine odlučite na zatvaranje financijske konstrukcije za kupnju pomoću kredita, razlika u cijeni spram konkurencije otopit će se u moru anuiteta. S obzirom na njezin bezvremenski šarm, koji i promatračima i vlasniku razvlači osmijeh preko lica, vjerujemo da tržišni uspjeh još jednog u nizu modela s imenom Vespa neće izostati. ■



Disk promjera 200 mm sprijeda te bubanj promjera 110 mm straga čine solidnu kočionu grupu na koju nemamo zamjerki. Savremeni dvotaktni agregat napaja se rasplinjačem, a nakon žustrog ubrzanja naglo popušta na zakonski ograničenoj brzini

