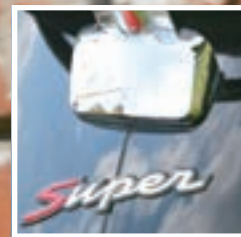


Ljepota života

Nakon predavljanja nove pogonske grupe posve prilagođene gradskoj vožnji u Piaggio grupaciji su odlučili osvježiti ionako odličnu Vespu. Do sada je najjači model nosio oznaku GTS 250 i.e., a od sada u najbržoj Vespi kuca srce s oznakom 300. Osim vizualnih promjena koje idu uz oznaku „Super“, GTS je sada puno življi u startu i međuubrzanjima



**Stražnji kraj Vespe
krase predivne
ženstvene linije i čine ga
putenim i zavodljivim**

PIŠE I SNIMA: **MARKO GUZINA**

Po tko zna koji puta svijet je ugledala nova Vespa. Vjerujemo da niti u Piaggiu ne znaju baš sa sigurnošću nabrojati sve modele koji su predstavljeni u dugoj i sjajnoj povijesti modela, ali vjerujemo da je pred nama model koji s pravom nosi slavno ime. No dobro, znaju koliko modela ovog najslavnijeg od svih skutera je predstavljeno: GTS 300 i.e. Super je 145. model. Kada smo već počeli s trivijalnim podacima, eto prilike da spomenemo kako je do sada proizvedeno preko 17 milijuna Vespi u više od 60 godina proizvodnje. Vratimo se mi u sadašnjost i pogledajmo model koji je pred nama. Zacijelo će biti puritanaca koji će reći kako je „PX-ica“ bila posljednja prava Vespa, ali ti isti se zacijelo još uvijek briju britvom i odbijaju ući u 21. stoljeće. Da bi trajale na tržištu, stvari se moraju mijenjati, a čini nam se da GTS predstavlja savršeni primjer

evolucije. I dalje je riječ o Vespi i tu greške nema, jer pored izgleda tu je i ona posebna karizma kojom Vespe zrače od samih početaka. Naravno, već neko vrijeme nije potrebno zakretati lijevu ručku upravljača uz koordinaciju pokreta vještog neurokirurga kako bi se promijenilo brzine, što nije loša stvar. Opet će se javiti „neki“ koji će reći da smo razmaženi, ali to je cijena napretka. Do prije nekog vremena automobili nisu imali klima uređaje niti prozore pokretane elektromotorima, a danas je život bez njih gotovo nezamisliv. Ostavimo, barem za sada, tehnička rješenja na stranu i posvetimo se onome što Vespu još uvijek čini jedinstvenom – njenom izgledu.

Putena ženstvenost

Ako je ikada postojalo vozilo na dva kotača koje je svojim oblikom više laskalo ženskim oblinama, onda nam svakako javite. Za nas je Vespa neosporno najljepši skuter ikada, a to možemo reći za gotovo sve modele iz duge povijesti, uz nekolicinu „kocka-

stijih“ izuzetaka. Zapravo, s obzirom da smo u broju 72. Moto Pulsa već obilno nahvalili izgled modela GTS 250 i.e., nema smisla suviše ponavljati, pa ćemo se posvetiti opisivanju nevelikih vizualnih izmjena koje su se dogodile. Od dolje prema gore prvi na red dolaze naplatci koji na modelu Super nisu jednobojni, već su crne boje s upadljivim obrubom boje golog aluminijsa. Dok se na crnom modelu ovo toliko i ne primjećuje, bijela izvedba zbog ovoga itekako odskače. Prednji blatobran je ostao neizmijenjen, ali pogled sada privlači opruga prednjeg ovjesa crvene boje, što smo nedavno vidjeli na modelu 50S. Jedina izmjena koja nam ostaje na prednjem kraju je malena „grilja“ smještena po sredini prednje maske, koja više nije okrugla već je više pravokutnog oblika. Preljepa podnica s gumenim umetcima ostala je neizmijenjena, kao i zanimljivi sklopivi oslonci za noge suvozača. Vozački „kokpit“ ne donosi novosti pa je tu i dalje sklop instrumenta na kojima pomalo nedosta-



S koje god strane ju pogledamo, Vespa predstavlja savršeno zaokruženu cjelinu



Prednji ovjes je tipičan za Vespu, oscilirajuće rame s jednim amortizerom, u slučaju S modela, crvenim



Bogati i pregledni instrumenti ne sadrže parcijalni brojač kilometara, a LCD sat prilično odudara od klasičnog dizajna. Prekidači su ostali nepromijenjeni, znači: funkcionalni su i dobro uklopljeni u cjelokupni izgled



Otvori na desnom boku skutera novost su na ovom modelu



Široke prednje oplate načinjene su od lima i sastavni su dio šasijske skutera

je brojač prijedjenih kilometara, a u oko sada bude LCD, na čijem mjestu bismo radije vidjeli prazninu, a daleko najbolje bi tu pristao analogni pokazivač vremena. Praktičan pretinac ispod upravljača primit će sitnice, ali i dalje vrijedi upozorenje da u njega ne spremate stvari osjetljive na toplinu. Neposredno ispred je vješto skriven hladnjak rashladne tekućine, a to znači da će se čokolade u ovom pretincu brzo topiti. Rekli smo da ćemo se koncentrirati na izmjene, pa nikako ne smijemo zaboraviti pojavu otvora na prelijepim ženstvenim bokovima. Da budemo precizniji, desni bok nove Vespe sada sadrži otvore za koje nismo sigurni čemu služe, ali neosporno evociraju sjećanje na neke legendarne modele. Duhu sportske elegancije kojim GTS Super zrači bez dvojbe pridonosi i sjedalo, koje također evocira prošla vremena kada je bijeli porub na crnom sjedalu niskog profila jasno govorio da je riječ o sportskoj inačici. Ostaje nam još stražnji kraj, a na njega možemo

potrošiti puno riječi. Osnovna izmjena, odnosno dodatak, je „značka“ koja označava o kom modelu je riječ, ali nama je važniji nedostatak izmjena. Vespu i dalje krasi savršene linije koje su postale prava rijetkost. U svijetu motocikala se sve više teži podignutom i zašiljenom, a žene koje su lijepe po današnjim standardima mogu se bez puno muke sakriti iza stupa ulične rasvjete. Vespa je stjegonoša one klasične ljepote gdje divne, zakrivljene linije opisuju voluminozne obline koje su još od pamtivijeka ukazivale na bogatstvo i raskoš. Kada je riječ o samom izgledu, pred nama je skuter kojem je jednako mjesto na cesti, ali i na počasnoj polici pored TV ekrana u dnevnom boravku.

Svladano gradivo

Piaggio je po pitanju tehnike u svojim skuterima pravi odlikaš. Jednostavno znamo da su savladali gradivo razvoja agregata odnosno pogonskih grupa i sad od njih očekujemo samo najbolje. Osjećaj prema novim Piaggio uradcima je lako opisati. To je kao da imate dijete koje iz škole donosi same petice bez da mu "visite" za vratom ili ga tjerate na učenje, pa opušteno čekate kraj godine, odnosno novi model. Kvalitetna tehnička rješenja iz Piaggio grupacije sada već uzimamo zdravo za gotovo, a iako je ljestvica postavljena visoko, novi agregat s oznakom 300 i.e. nikako nas nije razočarao. Tim više što se zapravo radi o doradenoj verziji pogonske grupe Quasar 250, koja se imala prilike dokazati u brojnim modelima u grupaciji i izvan nje. Dakle, za pogon se i dalje koristi jednocilindrični agregat hlađen tekućinom koji u glavi ima četiri ventila, a gorivu smjesu pripre-

ma sustav elektronskog ubrizgavanja. Ostali detalji agregata su više ili manje izmijenjeni, počevši od zapremine koja je s 244,3 porasla na 278 kubičnih centimetara. Ovaj rast treba zahvaliti povećanju promjera i hoda koji su s 72 x 60 povećani na 75 x 63 milimetra. I dok je snaga u osnovi ostala nepromijenjena i iznosi 21,5 konjskih snaga pri 7.500 okr/min, zakretni moment je osjetno doraden. Umjesto dosadašnjih 20,1 Nm agregat sada raspolaže s 22,3 Nm, s tim da je prije vrijednost ostvarivana na 6.500 okr/min dok je sada to na još nižih 5.000 okr/min. Po pitanju ovjesa Vespa GTS nije pretrpjela značajne promjene, pa tako prednji kraj podupire vilica s jednostranim oscilirajućim ramenom čije kretanje kontrolira jedan amortizer. Straga je već

tradicionalno agregat, odnosno cijela pogonska grupa ovješeni element, a u ovom slučaju su tu dva amortizera koja upijaju neravnine. I prednji i stražnji kotač su promjera 12 inča, s tim da je prednja guma dimenzija 120/70, a stražnja 130/70. Kočenje je zaduženje dvaju diskova od po 220 mm, po jedan srijeda i straga. Svakako najveća specifičnost Vespe je još uvijek njezina samonoseća šasijska od prešanog lima, koja ju je proslavila prije više od 60 godina, a i danas je jednako superiorna. Proizvođač navodi podatak da je ovakav okvir 250% krući od onog načinjenog od čeličnih cijevi, kakav koristi ekvivalentni skuter. Čak da ova povelika brojka i ne odgovara istini, kasnije ćemo vidjeti da u vožnji postoji temelj za ovakvu izjavu. Spomenimo da je međuoso-



Položaj vozača je vrlo udoban, čemu pridonosi prostrana podnica i upravljač na optimalnoj visini



Nekima će se Vespa sviđati ovako "gola", dok će drugi posegnuti za elementima s bogatog popisa dodatne opreme

vinski razmak 1.370 mm, a sjedalo vozača se nalazi na 790 mm od podloge. Težina skutera spremnog za vožnju iznosi 151 kilogram, a u spremnik mu stane 9 litara goriva.

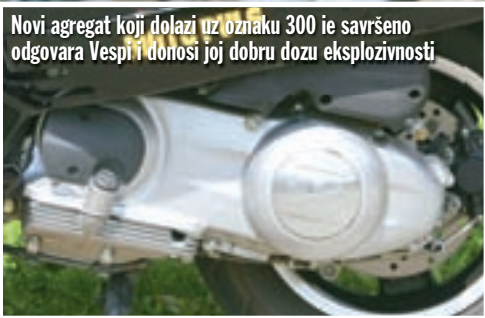
Žalac simpatične ose

Već prijašnji model Vespe GTS je uz eleganciju nosio i dobre performanse i vozne osobine. Uz oznaku 300 i.e. u svijet ovog karizmatičnog skutera je ušla nova doza sportskog. To i priliči, jer ovoj brojčanoj oznaci je dodan i jedan "Super", koji bi trebao ukazati na sportski duh. Kako je i

najavljeno, pred nama je pravi Grand Turismo skuter koji će ponuditi udobnost i živahne vozne osobine. Počnimo ipak od smještaja vozača, koji je ostao uglavnom nepromijenjen odnosno dobar. Sportsko sjedalo se doima nešto tanje, ali prilikom "solo" vožnje to ne predstavlja problem jer ima dosta prostora za micanje i namještanje. Isto je i s upravljačem, koji će i visokim vozačima ostaviti dovoljno prostora za koljena, dok je podnica prostrana i omogućava lako pronalaženje udobnog položaja. Odmah ćemo spomenuti da je

smještaj suvozača pomalo nespretni i da dio sjedala namijenjen suputniku nije baš posve adekvatan. Sklopivi oslonci za noge možda su tehnički i vizualno atraktivni, ali kada suvozač na njih postavi stopala, ona će smetati vozaču prilikom stajanja. Kada se jednom krene, ova nespretnost nestaje, ali ostaje činjenica da sjedalo na ovom modelu nije pretjerano prostrano, pa će vožnja udvoje biti ponešto naporna. Tome svakako doprinosi i novi agregat, koji zaista žustro "grize", a tek se na stražnjem sjedalu osjeti snaga međuubrzanja. Možemo konstatirati da je ova Vespa bolje prilagođena vožnji bez suvozača, jer će on imati pune ruke posla da se zadrži na skuteru i pritom pretjerano ne smeta vozaču. Sušta suprotnost opisanom je kada vozač sam uživa u blagodatima ovog talijanskog proizvoda. Ugodan položaj za upravljačem je intuitivan, a bogati i lijepi instrumenti nude puno informacija, iako nas je iznenadio nedostatak parcijalnog brojača kilometara i zasmetao LCD sat koji se baš ne uklapa posve u cjelinu. I pored toga nismo pronašli nešto što bi remetilo užitak, kojem uvelike doprinosi novi agregat. Prvo kretanje je bilo pravo iznenađenje, jer iako ni prije Vespa nije bila troma, sada se doslovce lansira s mjesta. Dobro, prvih par metara je ubrzanje žustro, ali tek kada se "kockice" u prijenosu poslože dolazi do eksplozije ubrzanja. Od kojih 20 km/h pa do približno 110 km/h Vespa ubrzava s odlučnošću i autoritetom koji zaista nismo očekivali. Ista je priča i s međuubrzanjima. Krajnja brzina iznosi nešto manje od 130 km/h, a od spomenutih 110 pa do kraja puta kazaljke

brzinomjera ipak treba pokazati malo strpljenja. Najzabavnije je lansirati se punim gasom sa semafora, da biste već na drugoj strani križanja putovali brzinom od, recimo, 80 km/h. Pustimo li tada ručicu gasa, ubrzanje prestaje, a vožnja se nastavlja ugodnim tempom na niskim okretajima. Opisano je odličan recept za dokazivanje moći drugim sudionicima u prometu, nakon čega na red dolazi opuštenu krstarenje uz pripadajuće uživanje u razgledavanju okoline, bilo da su to djevojke u ljetnim odjevnim kombinacijama ili livade i šume uz otvorenu cestu. Što se stabilnosti tiče, Vespa i u tome iznenađuje, pogotovo kada znamo da svijetom putuje na gumama pomjera 12 inča. Dok je podloga kvalitetna, vožnja je ugodna, a ovjes lako upija male neravnine, dok iznimno krut ovjes stvara osjećaj solidnosti bez presedana. Jače izražene neravnine će ovjes dovesti do kraja hoda, pa će vozač osjetiti nešto jači udarac, ali sve ostaje u granicama normale. Posebno nas je iznenadila vožnja krajnjom brzinom, kada je Vespa pokazala zavidnu stabilnost, a možemo joj prigovoriti nedostatak zaštite od vjetra, što je lako otkloniti vjetrobranom s popisa dodatne opreme. Vožnja kroz zavoje je na zavidnoj razini zbog usklađenog ovjesa i iznimno krutog okvira. Nailazak na neravnine, bilo da se radi o brzim ili sporim zavojima, izaziva samo jednu oscilaciju, nakon čega se skuter odmah smiri i juri dalje. Kočenje je još jedan element vožnje koji je na Vespi iznad prosjeka i opet dio toga možemo zahvaliti krutoj šasiji. Kao i kod drugih Piaggio proizvoda, iz nekog razloga stražnja kočnica pruža



Novi agregat koji dolazi uz oznaku 300 i.e. savršeno odgovara Vespi i donosi joj dobru dozu eksplozivnosti

▼ "Bucmasti" prednji blatobran i dalje je ukrašen kromiranim elementom

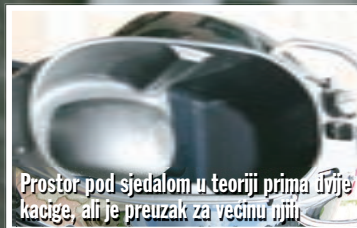


Duh Vespe očuvan je u detaljima, a jedan od njih je svakako i metalna podnica s gumenim umetcima

Zbog krutog okvira i usklađenog ovjesa na Vespi je moguće voziti agresivnije nego bismo očekivali od skutera s kotačima od 12"

| | |
|-----------------------------------|---|
| | |
| TEHNIČKI PODACI | |
| Motor: | jednocilindrični, četverotaktni |
| Obujam: | 278 ccm |
| Hlađenje: | tekućinom |
| Paljenje: | elektronsko |
| Napajanje: | elektronsko ubrizgavanje |
| Spojka: | automatska centrifugalna |
| Mjenjač: | CVT |
| Okvir: | prešani čelični lim |
| Ovjes: | jednoruka oscilirajuća vilica s jednim amortizerom; straga agregat kao ovješeni elemen s dva amortizera |
| Gume: | prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12 |
| Kočnice: | naprijed disk promjera 220 mm, straga disk promjera 220 mm |
| Dimenzije (u mm) i težina: | duljina 1.930, širina 755, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.370, težina 151 kg |
| Deklarirano: | snaga - 21,5 ks (15,8 kW) pri 7.500 okr/min, zakretni moment 22,3 Nm pri 5.000 okr/min |
| Spremnik goriva: | 9 l |
| + | karizma, agregat, ovjes, kočnice, kruta šasija, ubrzanja, vozna svojstva, položaj vozača, elegancija |
| - | zaštita od vjetrova, smještaj suvozača, sat na kontrolnoj ploči, oblik prostora pod sjedalom |

Dok će se vozač na Vespi voziti u udobnosti, sportsko sjedalo i položaj oslonaca za noge suvozaču neće osigurati užitek u vožnji



Prostor pod sjedalom u teoriji prima dvije kacige, ali je preuzak za većinu njih



Ispod upravljača se nalazi praktični pretinac za sitnice

nešto čvršći osjećaj na ručici, ali u primjeni nema razlike. Kočnice se odlično doziraju i dovoljno su jake, pa je osjećaj sigurnosti onaj posljednji dio koji čini vožnju pravim užicom.

Nikada dovoljno

Želite usporedbu s konkurencijom? Pa to je barem lako. Govorimo o Vespi, prvoj i jedinoj koja jednostavno nema konkurenciju. Daleko od toga da ne postoje drugi kvalitetni, zabavni i karizmatični skuteri, ali niti jedan ne može s pravom nositi epitet potomka prvoga ikada. S druge strane, danas, kada je ponuda toliko široka i šarolika, Vespa ima čak i manje konkurencije nego davnih dana kada je vodila rat s poznatom Lambretom. Ipak, možemo reći da sa svojom cijenom od 35.620 kn i ne predstavlja znatno veći izdatak od referentne točke među skuterima, dakle Piaggio Beverlyja 250 i.e., koji košta 33.640 kn, dakle, tek 2.000 manje. Za tih 2.000 kn ćete se moći pohvaliti da vozite karizmatičnu Vespu, koja možda ima pokoju manu poput nepraktičnog prostora pod sjedalom ili nespretnog smještaja suvozača, ali kada jednom na nju sjednete, sve takve sitnice ćete zaboraviti.

Radi se jednostavno o jednom od „onih“ vozila. Bilo da se radi o nekom motociklu, starodobnom Land Roveru ili nečem sličnom, to su vozila koja nam na neki čudno-

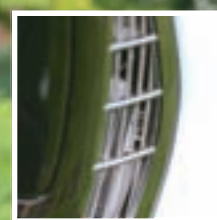
vati način pružaju zadovoljstvo i prije svega sreću. Vespa GTS 300 i.e. osigurava onaj osmijeh koji će se razvući ispod kacige makar se upravo „gurate“ kroz gradsku gužvu prema sastanku na koji kasnite. Naravno da će veselje biti potpunije kada ćete se u smiraj ljetnog dana voziti

okolnicom i uživati u odrazu crvenog neba u vašoj ljepotici na dva kotača. Ako ovo objašnjenje nije jasno jer se dosada niste susreli s opisanim osjećajima prema vozilu, možemo i ovako: Vespe vam nikada neće biti dosta. Svaki odlazak po namirnice na tržnicu probuditi će snove o

obilasku Europe na ovom divnom prometalu, a pođete li u vinograd, maštanje o alpskim prijevojima biti će neizbježno. Ovaj skuter u sebi jednostavno nosi karizmu veću od života, koja traje već desetljećima i svakom novom Vespom koja prometuje svijetom samo jača. ■



▲ Lijepi oslonci za noge suvozača sklapaju se na složenom polužju



▲ Na stranicama prednjih oplata smješteni su ispusti zraka sakrivenog hladnjaka rashladne tekućine



Stotinu četrdeset i peti model Vespe ne donosi revolucionarne promjene, ali nas navodi da opet nanovo zavolimo ovaj karizmatični skuter bezvremenskog dizajna