

Ljubav na svaki pogled

GTS250i.e.

C I J E N A
32.980 kn

Sagrađena oko samonoseće limene konstrukcije koja je odlikovala i njezinu prabaku, te pogonjena najnovijim agregatom, Vespa nas podsjeća na stare dobre recepte za izradu skutera. Dok se drugi trude otkriti toplu vodu, ovdje se koriste provjereni i dokazani oblici koji iz godine u godinu privlače sve više poklonika. Vespa nas je osvojila svojom praktičnošću, udobnošću, kvalitetom i prije svega stilom kojim zrači.



TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Kada je 23.04.1946. godine Enrico Piaggio patentirao prvi model Vespe u Firenci, zacijelo nije ni znao kakav globalni fenomen je upravo stvorio. Dosada su mnogi dijelili mladost i kasnije godine s raznim modelima Vespe, a nerijetko su se i cijele supkulture identificirale po ovom skuteru. Danas, u moru istih i sličnih proizvođača sa svih krajeva svijeta, Vespa donosi ono što svi pomalo gubimo, a to je osobnost i prepoznatljivost. Svjesni smo da ovaj skuter nije jednako privlačan baš svima, jer da jest, danas bi se svi vozili Vespama, a mi samo možemo biti zahvalni na današnjoj širokoj ponudi na tržištu, jer tako barem znamo da smo Vespu izabrali sami, a nije nas na nju primorao nedostatak izbora kao nekad.

Vespa je prava ljepotica i doista nema što skrivati, a njezin dobar izgled ne ovisi o slojevima nepostojane šminke. Već sâm izbor guma, koje su u ovom slučaju kišnog profila, dade naslutiti da Vespa pomalo odudara od uobičajenog. Lijepi petokraki naplatci su modernog dizajna i odlično su uklopljeni u klasične linije ovog modela. Sprijeda se kotač nalazi ispod širokog i prepoznatljivog prednjeg blatobrana, koji podsjeća na neka davna vremena zahvaljujući kromiranom ukrasu. Da blatobran ne bi bio jedini klasični element brine se prednji ovjes, koji je, «kako legenda kaže», rješenje preuzeo iz avio-industrije. Na širokoj prednjoj oplati od prešanog lima nalazi se centralno smješteno pozicijsko svijetlo u kromiranom obrubu, klasična Piaggio "značka", te prekrasni natpis "Vespa". Dašak modernog na prednji kraj donose odlično uklopljeni pokazivači smjera, koji zacijelo ne bi odudarali niti na 50 godina staroj Vespi. Iako modernih i oblikih linija, sklop upravljača, instrumenata i prednjeg svjetla opet vuče korijene iz prošlosti i jasno daje na znanje o kojem skuteru je riječ. Kao i na ostatku ovog djeteta talijanskog dizajna i tu je vješta kombinacija lakiranih i kromiranih dijelova savršeno upotpunila cjelinu. Instrumenti su pregledni, ali možda bismo radije vidjeli potpuno analogne pokazivače koji bi više odgovarali duhu Vespe. Veliki brzinomjer je pregledan, a jasna je i ambicija prema svjetskom tržištu - pokazuje brzinu u kilometrima i miljama na sat. LCD sadrži pokazivač broja okretaja koji i tako nije od neke koristi na skuterima, a pokazivači količine goriva i temperature rashladne tekućine su mogli biti i analogni. Tu su još podaci o datumu, vremenu, temperaturi zraka te ukupnim i parcijalno prijednim kilometrima. U vrhu instrumenata nalaze se četiri kontrolne žaruljice zanimljivog poluloplastog oblika, ali kao i kod kontrolnih žaruljica pokazivača smjera možemo im prigovoriti da nisu vidljive po jakom suncu. Osobito je slabo vidljiva ona rezerva goriva i pokazivača smjera bez zvučnog efekta.

S unutrašnje strane prednjih oplata nalazi se kontaktna brava, a ako pritisnemo na ključ koji se u njoj nalazi, otvara se praktičan pretinac za rukavice u kojem se nalazi polugica za otvaranje prostora pod sjedalom te komplet alata. Treba imati na umu da se ispred ovog pretinca u oplatama skriva hladnjak rashladne tekućine, pa nije uputno ovdje prevoziti čokoladu jer bi se mogla otopiti. Na poklopcu pretinca nalazi se oznaka "250 i.e.", kako bi vozač u svakom trenutku znao na kakvom je stroju, a o smještaju hladnjaka svjedoče i ispusti toplog zraka sa svake strane poklopcu. Pored bravice se nalazi i sveprisutna vješalica za vrećice, te tipka pomoću koje se otvara prostor ispod sjedala. Tu su i jastučići od crne gume za slučaj da koljenom udarite u oplate, ali Vespa je toliko prostrana, da je to gotovo nemoguće. Podnicu u dva segmenta dijeli metalni tunel, koji prije svega služi povećanju krutosti, dok je gumeni tepih na njegovoj sredini tu kako bi spriječio grebanje laka obućom. Jedan od najšarmantnijih elemenata na cijelom skuteru svakako su gumene trake protiv klizanja postavljene uzduž podnice. Ovo je još jedan detalj koji jasno govori o kojem skuteru je riječ, a zamjerka je da se tu zadržava voda kada kiši. Ne radi se o stvarnom nedostatku, pogotovo kada znamo da se ista voda izlije straga čim prvi puta odlučno otvorimo gas. Kromirani porub koji se spušta od upravljača sve do kraja podnice naglašava elegantnu liniju skutera, dok su sklopivi oslonci za noge suvozača također kromirani. Oni su pomaknuti malo suviše prema naprijed, pa vrhovi cipela suvozača udaraju u vozačeve listove svaki put kad stane i spusti nogu o tlo. A to će vam zaprljati vaše «šminkerske» hlače.

Obliku sjedala na ovom modelu posvećeno je puno pažnje, a vozač i putnik će se udobno smjestiti. I izbor

Vespa se vozi barem jednako dobro kao i konkurenti, a od nekih i bolje. Položaj za upravljačem je uspravan, udoban i vrlo prirodan, pa ne umara niti na dužim relacijama. Udobnost je svakako na razini jednog skutera koji nosi GT oznaku.



Prednji ovjes jasna je poveznica s prvim Vespama, ali danas je tu prije svega radi isticanja u mnoštvu, a ne zato što je ovo rješenje bilo pri ruci.



materijala kojim je sjedalo presvučeno govori da se ne radi o još jednom običnom skuteru. Kako se presvlaka ne bi zaprljala po kiši, ispod sjedala se nalazi navlaka koja se može navući na sjedalo kao zaštita. Sve ovo je jako daleko od kvadratičnog komada spužve presvučenog u plastični materijal koji se nalazio na nekadašnjim Vespama, pa možemo reći da je ovdje napravljen pomak u pravom smjeru. Ispod sjedala se nalaze elegantne, neki bi rekli i senzualne bočne oplata, ispod kojih se danas ne krije rezervni kotač, već samo moderni pogonski agregat i obli ispušni sustav. Iza sjedala se smjestio kromirani nosač kofera, odnosno rukohvat za putnika, a kofer je u boji vozila s naslonjačem od materijala identičnog onome na sjedalu. Široki, ženstveni stražnji kraj Vespe krasi dva vješto uklopljena pokazivača pravce te pomalo ispušeno stražnje svjetlo, koje gledano iz profila samo naglašava oble linije.

Vespa GTS 250 i.e. objedinjava najljepše linije svojih klasičnih predaka koje ju čine prepoznatljivom i privlačnom, s elementima koje diktiraju moderni agregat i zakoni tržišta. Ova kombinacija čini ju jednako zanimljivom i posebnom

kao što je bila prije 10, 20, 30 i više godina.

Spoj tradicionalnog i modernog

Pored pravog dragulja od pogonskog agregata, Vespu krasi još osobitosti. Prije svega tu mislimo na samonoseću metalnu konstrukciju kakva je odlikovala i originalnu "Osu". Naime, danas, kada većini skutera osnovu predstavlja okvir od čeličnih cijevi ogrnut u raznolike plastične oplata, Vespa GTS 250 i.e. je izvedena oko konstrukcije od prešanog lima. Osim što nudi visoku krutost i vozne osobine, ovo specifično rješenje ujedno jamči dodatnu količinu privlačnosti istinskim zaljubljenicima u ovaj mit na dva kotača.

Pored konstrukcije od prešanog lima i prednji ovjes s jednim oscilirajućim ramenom ima svoje korijene još u prvom prototipu. Danas je to element koji oduvara od rješenja na drugim skuterima i prvenstveno je tu radi tradicije, što nikako ne umanjuje njegovu kvalitetu i osobine. Stražnji ovjes je izveden tipično za skutere, a ovisješi element ovoga puta je dragulj od tekućinom hlađenog jednocilindričnog agregata. Zapremine 244 ccm dobivene iz provrta od 72 mm i

hoda od 60 mm, agregat pod nazivom Quasar tehnički i tehnološki je vrhunski doraden. U glavi motora nalazi se jedna bregasta osovina koja upravlja sa četiri ventila, a slova i.e. u oznaci modela govore da je opremljen elektronskim ubrizgavanjem. Zajedno s elektronskim paljenjem i katalizatorom, ovaj agregat lako udovoljava Euro 3 normama te je izuzetno ekonomičan. Kako ekonomičnost, a pogotovo zaštita okoliša, još uvijek nisu pri vrhu bitnih stvari za današnje kupce, Vespa se može pohvaliti i sa 22 ko-njske snage koje se i te kako osjete. Navedena ergela bez poteškoća ubrza ovaj 151 kg težak skuter do 120 km/h, što je uobičajeno za ovu klasu. Zanimljivo je reći da opisani agregat nosi natpis "Vespa", kako bi se što više naglasila izdvojenost ove marke od matične kuće Piaggio. Kotači na Vespi su promjera 12", dimenzije prednje gume su 120/70-12, a stražnje 130/70-12. Za lako i bezbrižno zaustavljanje tu su i vrhunske kočnice: dva diska od po 220 mm, koji uz opletena kočiona crijeva odlično izvršavaju svoju zadaću. Možemo spomenuti i da je pored sve napredne tehnologije i elektroničke mjerenje brzine na ovom modelu riješeno preko sajle, što rezultira povremenim podrhtavanjem kazaljke brzinomjera.

Vožnja sa stilom

Izgled, koji se lako može tumačiti subjektivno, ipak nije glavni adut Vespe. Pogonjena živahnim i tihim agregatom koji gotovo da ne stvara vibracije, ova inačica živuće legende ne ostavlja mjesta dvojbi. Riječ je o vrhunskom skuteru koji vozaču nudi pregršt udobnosti, a položaj za upravljačem je logičan i prirodan. Upravljač, širi nego kod prosječnih skutera, u izvjesnoj mjeri umanjuje mogućnost guranja kroz grad, ali još je uvijek uži nego na većim motociklima, pa to i nije neka zamjerka. S druge strane, njegova

Kada se otvore sva raspoloživa spremišta, Vespa djeluje komično, no kada postanemo svjesni koliko je praktična, počinjemo cijeniti ovu osobinu. Pretinac za sitnice moguće je otvoriti i u vožnji, pa smo u njega odlagali obilje reklamnog materijala koji se danas dijeli na semaforima.





Ispušni sustav nepravilnog i zaobljenog oblika posve je u skladu s izgledom Vespe i nezamislivo nam je ovdje ugraditi neki od sportskih "topova". Lijepi petokraki naplatci promjera 12" na sebi nose kišne gume Sava Monsun dok su učvršćeni pomalo neuobičajeno, imbus vijcima.



Instrumenti su bogati i pregledni, iako bismo radije vidjeli više analognih pokazivača i znatno manji LCD. Kontrolne žaruljice su zanimljivog konveksnog oblika, ali možemo im zamjeriti da su slabo vidljive po jakom suncu, osobito ona rezerve goriva. Mjerenje brzine riješeno je preko sajle, pa kazaljka brzinomjera u nekim režimima neznatno oscilira.



širina i utezi na krajevima doprinose stabilnosti i vrhunskoj upravljivosti. Prekidači na upravljaču su lijepi i vrhunske kvalitete, ali kao i kod drugih Piaggio proizvoda, ako vozite u rukavicama, učinit će vam se predaleko od ručki. Kako smo već spomenuli, kočnice vrhunski obavljaju svoju zadaću, pa nema opasnosti da njihovom greškom nećete stati na vrijeme. Uz kruti okvir i uravnoteženu ciklistiku kočnice ulijevaju povjerenje i pridonose lakoći i opuštenosti vožnje. Ovjes je također dobro odmjeren, pa ukoliko se vozite sami nikada neće doći u krizu i pružit će vam udobnost koja se i očekuje od GT skutera. Tek sa suputnikom ovjes na izraženijim neravninama dolazi do graničnika, ali niti tada ne dolazi do jakih udara. Kod spore vožnje Vespa je pomalo specifična zbog svog osebnog prednjeg ovjesa, mada nakon pola dana vožnje više nismo znali što nam se učinilo čudnim kada smo na nju prvi puta sjeli. Prilikom agresivnije vožnje ovaj skuter je stabilan i prati zadanu putanju, a treba pohvaliti i centralni nogar koji se lako koristi i izveden je tako da ne struže kod jakog naginjanja. Serijski ugrađene Sava Monsun kišne gume su dobre po suhom, a kako im i ime govori, kod proloma oblaka su odlične. U svakom trenutku su odvodile vodu sa podloge i pokazivale dovoljno trenja, čak i na našim prometnicama, poznatim po slaboj drenaži. Sava jedino ne voli zebre i bijele trake, gdje prednja zna «trznuti».

Kada smo kod kiše, pohvalit ćemo prednje oplate i široku podnicu koja štiti noge vozača od vjetrova i padalina. To su vrline koje su oduvijek krasile Vespu. Pretinac za sitnice se pokazao vrlo praktičnim jer ga je moguće otvoriti i u vožnji ili tijekom stajanja na semaforu, pa smo u njega odlagali svakojake promotivne materijale kojima nas u današnje vrijeme obasipaju. Prostor pod sjedalom je lako do-

Quasar

Prije nego zavirimo u tajne koje skriva ovaj agregat, dozvolit ćemo si digresiju i objasniti što je Quasar izvan svijeta motocikala i skutera. Quasar je naziv za astronomska tijela najvećeg sjaja i velike energije. Quasari u sebi sadrže energiju jednaku onoj iz nekoliko stotina prosječnih galaksija, drugim riječima, jači su nego što to logika i zakoni fizike dozvoljavaju. Vratimo se Quasaru u našoj priči, jer radi se o modernom agregatu zapremine 244 kubična centimetra, koji oslobađa zavidnih 22 konjske snage. Navedena zapremina je dobivena iz provrta i hoda 72 x 60 mm, a jedna bregasta osovinica u glavi upravlja sa četiri ventila. Radom upravlja elektronika, pa je Quasar opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva i elektronskim paljenjem, kako bi oslobodio što više snage uz što manji utjecaj na okoliš te, jasno, što manju potrošnju.

stupan, a moguće ga je otvoriti pritiskom na tipku ili povlačenjem polugice u pretincu za sitnice. Iako je prostran, u njega ne stane integralna kaciga, već samo jet kacige, ali takve i onako više pašu uz Vespu. Testni skuter je bio opremljen dodatnim putnim koferom koji je izuzetno velik i vrlo kvalitetan, pa u njega lako stane integralna kaciga ili veća količina predmeta po vašem izboru.

Zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju moćni mali agregat ovog skutera počinje raditi nakon kratkog pritiska tipke elektropokretača, uz uobičajenu

Naj Vespa

Model GTS 250 i.e. predstavlja trenutni vrhunac razvoja Vespe. Opremljena jakim i tehnološki naprednim agregatom, ova ljepotica najbrža je u velikoj obitelji s dugom tradicijom. Jasno da su zaljubljenici kroz godine svoje Vespe doradivali i u njih ugrađivali i znatno jače agregate, ali GTS je s 22 konjske snage neosporna vladarica među serijskim modelima. Da nije samo riječ o tehnologiji i snazi možemo naslutiti čim sjednemo na Vespu, jer udobnost i ergonomski doradenost ostavljaju malo ili gotovo ništa mjesta poboljšanjima.

jeno držanje kočnice. Opet zahvaljujući elektroničarima, nakon nekoliko sekundi se broj okretaja stabilizira, pa je agregat spreman za vožnju. S gasom treba biti pažljiv, jer 22 konjske snage već od početnog ubrzanja pokazuju da nisu za šalu. Brzina od 100 km/h se postiže lako i žustro radi kratkog prijenosa, a niti do 120 km/h ne treba previše strpljenja. Zanimljivo je da se na Vespi suvozač jedva osjeti, pa krajnja brzina pada za svega 3-4 km/h dok su ubrzanja jedva primjetno slabija. U svakom slučaju, Vespa GTS 250 i.e. nikako nije još jedna ljepotica, jer svoj vrhunski izgled nadopunjuje udobnošću, brzinom i voznim svojstvima.

Prva i najbolja

Prototip prve Vespe predstavlja ujedno i početak klase skutera. Ta činjenica je neosporna, a isto tako stoji da takva povijest pred svaki novi model Vespe stavlja veliki izazov nastavljanja ove poznate i drage nam loze. Mišljenja smo da GTS 250 i.e. posve ispunjava očekivanja, a kao jedan od najkompletnijih skutera koje smo imali prilike testirati nikoga neće razočarati. Činjenica da nam je Vespa ujedno i najljepši skuter može se zanemariti kao subjektivna, ali ostaje to da je kvalitetna, praktična i udobna. Završna obrada je na razini luksuznih automobila, pa vjerujemo da je ovaj model jednako trajan kao Vespe iz prošlih vremena poznate po neuništivosti. Obilje prostora za stvari jamči praktičnost, a putni kofer to dodatno naglašava. Bogata serijska oprema olakšava upotrebu, jer nekada je bočni oslonac praktičniji od centralnog, dva retrovizora su bolja od

jednog, a lijepo je do prostora pod sjedalom doći pritiskom na tipku.

Ono što Vespa ima u daleko većim količinama od bilo kojeg drugog skutera je stil. GTS 250 i.e. zrači osobnošću, a uz malo mašte ju je lako moguće učiniti jedinstvenom i samo vašom. Budući da se odlikuje voznim osobinama i performansama barem na razini konkurencije, ova Vespa je svakako pretendent za kraljicu među skuterima do 250 ccm, a s obzirom na karizmu i pojavu kojom zrači možda to već i jest. Cijenom od 32.980 kn GTS je dobro pozicioniran, jer od konkurencije je pristupačniji jedino Kymco People S 250, koji zaostaje za njom voznim osobinama i prepoznatljivošću. Skuplji modeli poput Yamaha X-Max 250 (36.399 kn), Peugeot Geopolis 250 (36.292 kn) i modela iz matične kuće Beverly 250 (33.086 kn) ne nude ništa revolucionarno što bi opravdalo izdvajanje više novaca nego je to potrebno za jednu Vespu. Ipak, na kraju trebamo biti realni i reći da je nas je Vespa GTS 250 i.e. "kupila" svojom pojavom i upadljivošću. Tome je vjerojatno pridonijela i žarka crvena boja ili je možda u pitanju vječna privlačnost Vespe, za kojom će se uvijek osvrtni mladi i stari. GTS se bez teškoća nadovezuje na svoje slavne pretke i postavlja neke nove vrijednosti koje njene nasljednici tek trebaju dostići. ■

TEHNIČKI PODACI

| |
|--|
| Motor: jednocilindrični, četverotaktni |
| Promjer x hod: 72 x 60 mm |
| Obujam: 244 ccm |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje |
| Spojka: automatska centrifugalna |
| Mjenjač: CVT |
| Okvir: Od čeličnog lima s pojačanjima |
| Ovjes: Jednoruki sa hidrauličnim amortizerom sprijeda, agregat kao ovješeni element sa 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 xxx, osovinski razmak 1.370, težina 151 kg |
| Deklarirano: snaga - 22 ks (15,7 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 2 kgm (20,2 Nm) pri 6.500 okr/min |
| Spremnik goriva: 9,2 l |
| Max. brzina: 122 km/h |

+ završna obrada, obilje stila, živ agregat, dobre kočnice, praktičnost, udobnost

- kontrolne lampice se teško vide za sunčana vremena, oslonci nogu suvozača