

Co kryje najnowszy PX 125?



Stary, dobry PX nie przeszedł na emeryturę i nadal ma się dobrze. Projekt jest starszy od węgla, toporny i prosty do bólu a jednak nadal znajdują się chętni.

ZAPŁON

Piaggio reaktywowało PX-a ze względu na legendarną trwałość i niezawodność ale nie tylko... bo głównie przez konkurencję LMLa którego Star był przez chwilę jedynym dostępnym w Europie manuałem. Oprócz tego, dzięki LML Italia, LMLe były dostępne w atrakcyjnych kolorach wyprzedzając w tym względzie limitowane serie Piaggio takie jak T5 Millenium czy PX200 Serie Speciale. Przy najnowszej odsłonie marketingowcy Piaggio na szczęście zorientowali się że trzeba by poprawić to i owo i przynajmniej pod względem estetycznym nowy PX wypada naprawdę dobrze. Zespół konstrukcyjny zeznaje, że nowy PX wymagał przebudowy linii produkcyjnej zarówno nadwozia jak i silnika oraz że sporo wysiłku poszło w spełnienie norm emisji Euro 3. Oprócz zmian wizualnych wprowadzono sporo innych modyfikacji o których się nie mówi. Walcząc o konkurencyjność kosztową Piaggio zastosowało więcej części sprowadzanych z krajów azjatyckich. Nie oznacza to jednak niższej jakości tym bardziej dla PXa przy jego prehistorycznej konstrukcji. W nowym PXie istotnie zmodyfikowany został system zapłonowy. Pojazd otrzymał nową prądnicę, koło magnetyczne i moduł zapłonowy. Nowa prądnica ma 12 mniejszych cewek a w kole jest więcej mniejszych magnesów. Nowa prądnica made in China podłączana jest do modułu pojedynczym, wodoodpornym konektorem

(w miejsce starych konektorów płytkowych). Istnieje podejrzenie, że nowy moduł CDI jest „skastrowany” i posiada analogowy ogranicznik obrotów.

GAŹNIK

Gaźniki w PXach to dobrze nam znane SI, od dawna produkowane są przez hinduskie Spaco na licencji Dell’Orto. Aby przejść restrykcyjne testy norm emisji oraz współgrać z katalizatorem konfiguracja jest bardzo „chuda”. Atomizer: BE5, dysza główna: 96, korektor: 140; dysza wolnych obrotów: 45/60. Dodatkowo przepustnica nowego PXa różni się od starszych modeli dużymi przetłoczeniami przez co mieszanka jest jeszcze uboższa. Jeśli rozważacie odmulenie nowego PXa w pierwszej kolejności najlepiej zwiększyć dyszę główną i wolnych obrotów, dobrze też jest wymienić przepustnicę na „tłustszą” bo na seryjnej słabo podnosi się z niskich obrotów.

WYDECH

Wydech nowego PXa zawiera w sobie aż trzy katalizatory dokręcane do komory. Dzięki temu jest to chyba najdroższa część w całym pojeździe – koszt wymiany to około 2K PLN – a jednocześnie, paradoksalnie, najbardziej obniżająca jego osiągi, tak więc, pomijając kwestie emisji, wymiana wydechu na jakiegokolwiek inny to niemal obowiązek i na pewno istotnie „odmuli” pojazd.



Na nowej płycie prądowej widać stare oznaczenia "A" oraz "IT"



Moduł CDI podłączony przez nowy, wodoodporny konektor



Odmiany przepustnicy 6823 z wcześniejszych PX-ów



Przepustica nowego w nowym PX-ie ma charakterystyczne przetłoczenia.



Koło zamachowe w nowym PX-ie ma więcej magnesów. Oznaczenia kąta wyprzedzenia zapłonu na osłonie "elektrowni" nie zostały zaktualizowane więc nie da się sprawdzić lampą względem nich kąta wyprzedzenia zapłonu.



Spaliny przechodzą przez szereg katalizatorów zabudowanych w układzie wydechowym.

WRAŻENIA Z JAZDY

Nie jestem fanem tego motoru. Pamiętacie pewnie T5-kę z aluminiowym cylindrem dającym 30% więcej mocy z tej samej pojemności i zastanawiacie się pewnie czasem czemu Piaggio zachowało nie ten silnik co trzeba. Prawda jest prozaiczna: o losie T5-ki przesądziły wyższe koszty produkcji i gorsze parametry emisji. Oprócz tego sam pojazd był niszowy i nigdy nie znalazł takiej rzeszy odbiorców jak „zwykły” PX. Z drugiej strony jazda manuałem to kwintesencja stylu i Vespy. Zwłaszcza klekot przy zmianie biegu i moment obrotowy wjeżdżający na maksa zaraz po odpuszczeniu klamki. Po mieście pojazd radzi sobie dobrze ale na dłuższych trasach jest słabo. Osiągnięcie deklarowanej prędkości maksymalnej 95 km/h możliwe jest tylko z górki z wiatrem i to przy odrobinie szczęścia. Realna prędkość maksymalna to 80-85 km/h a wzniesienia spowalniają jakby psuł się prędkościomierz. Nie byłby to duży problem gdyby nie to, że pozostałe pojazdy na drodze ewoluowały przez ostatnich 40 lat tak więc na nowym PX125 można tylko powąchać spaliny nowszych 4-suwów takich jak LX czy nawet LML auto. Na szczęście PX pozostał dwusuwem przez co można łatwo go tunować i w tym cała nadzieja – już samą wymianą wydechu można zyskać 20% więcej mocy a to dla 2T dopiero sam początek drogi...



Sticky of Scootering.com

Przełożył Jimmy

