

# VESPA COSA

*kriss\_3m*



Zródło: <http://forum.vespaclub.org.pl/post113441.html>

Artykuł napisałem na podstawie informacji zaczerpniętych z forum „Vespa Club Polska”, for zagranicznych poświęconych Vespie i Wikipedii. oraz na podstawie własnych doświadczeń z Cosą.

Cosa – po włosku „rzecz” albo „coś”. Czy wybranie takiej nazwy może się skończyć dobrze? Porównajmy do nazwy włoskiej mafii – Cosa Nostra...

Chyba najbardziej kontrowersyjny model Vespy w historii. Wzbudza skrajne emocje. Większość uznaje ją za najbrzydszą Vespę na świecie. Inni krytykują dyskusyjne rozwiązania techniczne. Z drugiej jednak strony ma wielu zagorzałych fanów... Faktem jest, że chociaż miała być w zamyśle konstruktorów następcą modelu PX, nie zdetronizowała jednak króla, który jest produkowany do dzisiaj. Przyjrzyjmy się tej w sumie mało znanej Vespie bliżej.

Najpierw garść opinii z różnych forów (naszego oczywiście też) na temat kozy:

*“One of the ugliest things ever to have emerged from the Piaggio factory”*

*“I gotta say, I love it! Ugly as sin, yes, but it handles beautifully”*

*“I love every square centimeter of that Cosa”*

*“Thats an ugly scooter....and yeah, i want one”*

*“that thing is ugly!! love it!”*

*„naprawdę lubię jej brzydotę – to jest chore?”*

*„Kozia może i nie jest najpiękniejsza w detalach (zresztą co kto lubi), ale to naprawdę dobry pojazd”*



Hawajski luz – i Cosa

Źródło: <http://forum.vespaclub.org.pl/topic9924-25.html?hilit=koza>

## Historia

Lata osiemdziesiąte to odejście od obłych kształtów klasycznych Vesp. Piaggio rozpoczęło projektowanie zupełnie nowej linii skuterów, o bardziej kanciastych formach.



Vespa GS H20 – prototyp i bliski przodek Cosy  
Źródło: <http://modernvespa.com/forum/topic79364>

Efektorem tych prac została Vespa Cosa. Początkowo miała nosić nazwę Vespa R (*rinnovata*, czyli *odnowiona*). Zaprezentowana została po raz pierwszy podczas Milan Motorcycle Show w roku 1987. Pierwszy model (Cosa CL albo po prostu Cosa 1) był produkowany od 1988 do 1991 roku. Następczynie, Cosa FL (Cosa 2), miała promocję w Milanie w roku 1991 i była produkowana od 1992 do 1995 (niektóre źródła wskazują na rok 1998 zakończenia produkcji).

Najważniejsza różnica pomiędzy generacjami kóz to budowa sprzęgła oraz sposób zmieniania biegów (Cosa 2 posiada sztywny jeden drut zamiast dwóch linek). Reszta to różnice kosmetyczne: kształt i mocowanie kanapy, wskaźniki na desce rozdzielczej (najważniejsza nowość w „dwójce” to wskaźnik rezerwy oleju do mieszanki), kształt lusterek i tylnego światła.



Vespa Cosa 1

Źródło: [http://www.virtualcar.it/public/media0a/piaggio\\_cosa\\_pm.jpg](http://www.virtualcar.it/public/media0a/piaggio_cosa_pm.jpg)



Vespa Cosa 2

Źródło: [http://www.vespeantiche.com/vespa%20schede%20tecniche%20anni%2090/379\\_150\\_Cosa2\\_VLR1T.html](http://www.vespeantiche.com/vespa%20schede%20tecniche%20anni%2090/379_150_Cosa2_VLR1T.html)

### Dane techniczne poszczególnych wersji Vespa Cosa

	<b>Cosa 125</b>	<b>Cosa 150</b>	<b>Cosa 200</b> słabsza wersja na rynek niemiecki	<b>Cosa 200</b>
<b>Początek numeru seryjnego</b>	VNR1T	VLR1T	VDR1M	VSR1T
<b>Pojemność</b>	123.4cc	150cc	197.97cc	197.97cc
<b>Moc w kW (KM)</b>	5.88kW (8 KM) @5800 RPM	6.25kW (8.5 KM) @5700 RPM	7.35kW (10 KM) @5000 RPM	8.83kW (12 KM) @6000 RPM
<b>Maks. moment obrotowy (Nm)</b>	10.5 Nm @4500 RPM	12.75 Nm @4500 RPM		14.5 Nm @4500 RPM
<b>Prędkość maksymalna</b>	88 km/h	92 km/h	95 km/h 87,5	100 km/h
<b>Pojemność zbiornika</b>			7.7L	

Źródło: [http://en.wikipedia.org/wiki/Vespa\\_Cosa](http://en.wikipedia.org/wiki/Vespa_Cosa)

## Porównanie do rodziny PX

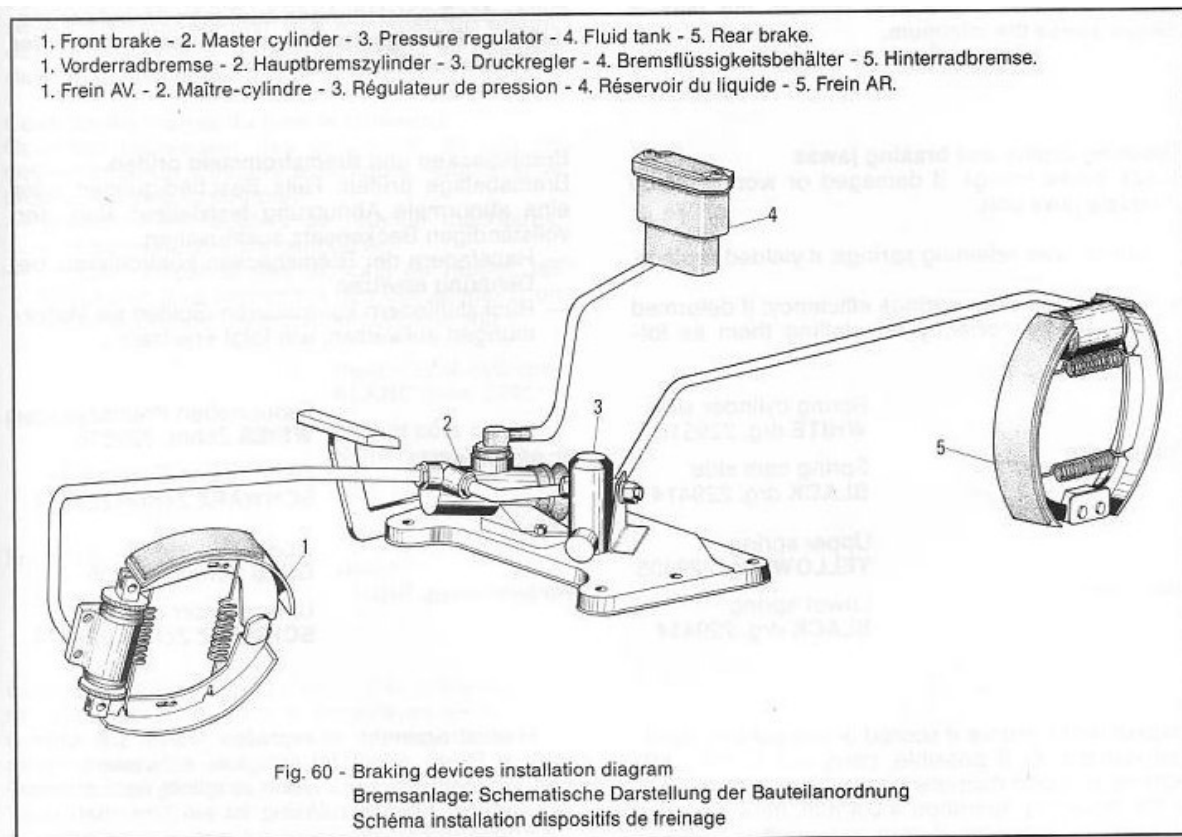
Projekt Cosy, jakkolwiek konstrukcyjnie bardzo zbliżony do PX, charakteryzuje się następującymi różnicami:

- Obszerny schowek pod siedzeniem,
- Elektrozawór paliwa (automatyczny kranik) i automatyczne ssanie,
- Czujnik (i wskaźnik) luzu oraz obrotomierz,
- Wszystkie wersje są wyposażone w zbiornik oleju do mieszanki,
- Zintegrowane hydrauliczne hamulce (Cosa 2 z opcjonalnym „ABS”)
- Nieco szersze opony niż PX,
- Przedni reflektor z żarówką halogenową H4,
- Światła postojowe, które działają także przy wyłączonym silniku.
- Zmienione karтеры silnika: szerszy i większy punkt zamocowania silnika w ramie oraz przedłużone ramię mocowania amortyzatora.

## Potencjalne źródła kłopotów

Vespa Cosa, choć produkowana krótko, jest szeroko dostępna na naszym rynku wtórnym; ceny są zdecydowanie atrakcyjniejsze niż PX w analogicznym stanie i wieku. Stąd też wielu pragnących mieć Vespę skłania się ku zakupowi. Czy warto? Koza (pomijając subiektywne kwestie estetyczne) może przyprawić o siwiznę z kilku powodów. Głównie są to „innowacje” wprowadzone przez konstruktorów, mające w zamyśle stanowić krok naprzód w stosunku do PXa. Na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwają się...

## Hamulce



System hamulcowy w Cosie

Źródło: [http://www.solidi.pwp.blueyonder.co.uk/scooterboy\\_avatar/brakes.jpg](http://www.solidi.pwp.blueyonder.co.uk/scooterboy_avatar/brakes.jpg)

Wszystkie modele Cosy dysponują identycznym systemem hamulcowym. Koza wyposażona jest w hamulce bębnowe z przodu i z tyłu. System składa się on z pompy hydraulicznej obsługiwanej pedałem w podłodze, który uruchamia tłoczki na przednim i tylnym kole jednocześnie. Siła hamowania nie jest jednakowa; rozdzielacz na pompie steruje hydrauliką w stosunku około 25% przód, 75% tył. Hamulec przedni ma dodatkowe sterowanie za pomocą linki, uruchamiany jest prawą manetką. Sterowanie mechaniczne pomyślane jest jako rozwiązanie awaryjne, lub jako hamulec postojowy. Niektóre Cosy 2 wyposażone są w mechanizm zapobiegający zablokowaniu się przedniego koła (coś w rodzaju ABS), nazwane przez inżynierów Piaggio EBC (Electronic Brake Control). Jest to magnetyczny sensor, obniżający ciśnienie w przypadku niebezpieczeństwa blokady przedniego koła.

Dlaczego hamulec hydrauliczny, rozwiązanie przecież dojrzałe i skuteczniejsze od linek, jest obiektem krytyki w kozach? Z kilku przyczyn.

**Po pierwsze**, odwietrzanie. Jeden obwód płynu hamulcowego na dwa koła, do tego rozdzielany niesymetrycznie jest przyczyną, że do operacji odpowietrzania trzeba zaangażować co najmniej dwie, a najlepiej trzy osoby. Jedna obsługuje odwietrznik z przodu, druga z tyłu, trzecia dolewa płyn i pompuje pedałem. Słyszałem o przypadkach, że nieumiejętność przeprowadzenia odpowietrzania (albo brak co najmniej dwóch kolegów) był powodem odsprzedawania Cosy. Oto opis procedury odpowietrzania, z naszego forum (autorem wpisu jest Pugilares):

1. *Potrzebne są do tego 2 osoby i plastikowa przezroczysta rurka nakładana szczelnie na odwietrznik (+/- jak przewód paliwowy), świeży płyn hamulcowy DOT4 oraz pojemniczki na stary płyn hamulcowy.*
2. *Jedna osoba operuje pedałem i dolewa płynu do zbiorniczka pod siedzeniem, druga osoba operuje odwietrznikiem, rurką i pojemniczkiem.*
3. *Najpierw, przy zakręconym odwietrzniku "podpompowujemy" pedałem naciskając kilkakrotnie.*
4. *Nakładamy przewód na odwietrznik tylnego hamulca. Naciskamy pedał hamulca, odkręcamy odwietrznik pedał "wpada" - trzymając cały czas wciśnięty do oporu pedał zakręcamy odwietrznik (to b. ważne, żeby nie cofać pedału przy otwartym odwietrzniku).*
5. *Powtarzamy czynność kontrolując jednocześnie, czy w zbiorniczku na płyn poziom nie obniżył się poniżej wlotu - w razie potrzeby cały czas uzupełniamy płyn tak, żeby nie dopuścić do zassania powietrza do układu.*
6. *Powtarzamy operację z otwieraniem odwietrznika, wciskaniem pedału, zamykaniem odwietrznika tak długo, aż z rurki nie zaczną płynąć jednolitą strugą płyn hamulcowy bez żadnych bąbelków powietrza.*
7. *Mętny płyn wypływający z rurki sugeruje, że w układzie coś jest w układzie nieszczególnie. Nie zaszkodzi przepompować cały płyn - wymienić cały płyn w układzie na nowy (to powinno się robić co roku, a najdalej co 2 lata). Stary płyn łapiemy do słoiczka i zlewamy do zbiornika na zużyty olej (nie wyrzucamy do śmietnika).*

Źródło: <http://forum.vespaclub.org.pl/topic2654.html>

**Po drugie**, ceny części zamiennych. Są astronomiczne. Śrubka regulacyjna do hamulca tylnego kosztuje na stronie SIPa 268 zł 58 gr!



[www.SIP-Scootershop.com](http://www.SIP-Scootershop.com)

Śrubka za prawie trzysta złotych

Źródło: [http://www.sip-scootershop.com/en/products/brake+cam+rear+for+vespa+cosa\\_22945100](http://www.sip-scootershop.com/en/products/brake+cam+rear+for+vespa+cosa_22945100)

EBC (kozowy ABS) kosztuje na ebay 179 euro. Sam zbiorniczek wyrównawczy widziałem w sieci za 60 euro. Cylinderki hamulcowe w Scooter Center to wydatek około 150 zł, pompa ponad 300 zł.

Zestawy naprawcze do tych podzespołów też nie są tanie. Można, a nawet trzeba kombinować, u mnie udało się dopasować do przedniego cylinderka zestaw naprawczy od żuka. Podobno pewien model cylinderka od malucha pasuje, ale nie udało mi się tego potwierdzić.



© scooter-center.com

Zestaw tłoczków z pompą i szczękami – 150 euro

Źródło: <http://www.scooter-center.com/product/7675039/Bremsen+Revisions+Set+OEM+QUALITAE+Vespa+Cosa+125+VNR1T+VNR2T+Cosa+200+VSR1T?lang=en>



**Po trzecie**, fatalny dostęp do pompy. Niektórzy wpadali w taką desperację, że wycinali fragment podłogi na przekroju w celu uzyskania dostępu do pompy. Warto więc przed zakupem odkręcić plastikowy dywanik na przekroju aby przekonać się, czy pod spodem nie widnieje wielka dziura.



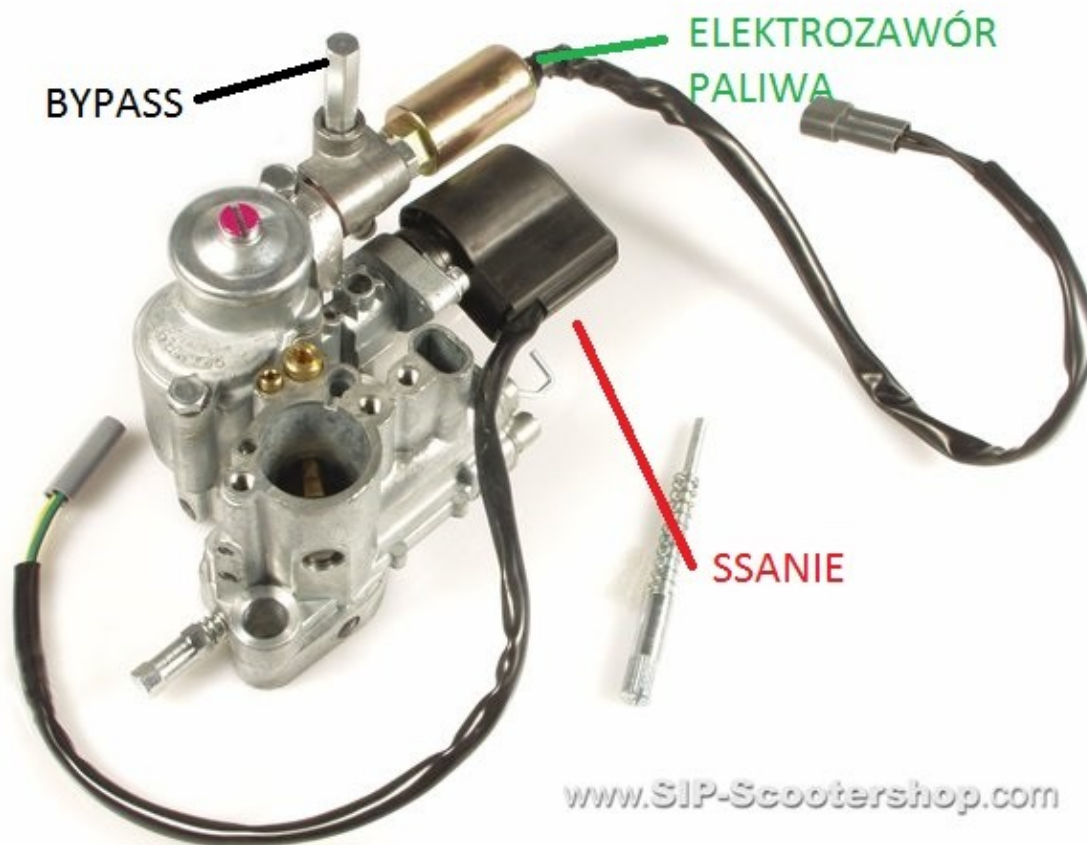
Dziura w przekroju – efekt desperacji  
Źródło: <http://forum.vespaclub.org.pl/post113494.html>

**Po czwarte**, zasada działania. Nigdy nie należy przenosić nawyków z PXa i naciskać pedału i manetki razem. Jeżeli najpierw naciśniesz pedał, a potem manetkę to się nic nie stanie, manetka będzie zablokowana. Ale jeżeli mając wciśniętą manetkę uruchomisz pedał, to... natychmiastowa gleba. Przedni hamulec blokuje koło.

### **Gaźnik i system paliwowy.**

Prosty gaźnik doskonale znany z PXa został zelektryfikowany. Ssanie uruchamiane ciąglem zastąpiono elektrycznym. Kranik paliwa zlikwidowano, w jego miejsce trafił elektrozawór. Co za tym idzie, użytkownik został pozbawiony kontroli nad tymi podzespołami, co niekiedy jest przyczyną frustrujących przygód. Na szczęście w gaźniku jest obecny zaworek „bypass”, który w przypadku braku akumulatora lub awarii elektrozaworu wystarczy uchylić, żeby paliwo dostało się do komory pływakowej. No, ale nie wszyscy wiedzą, że taki zaworek istnieje. Ceny tych elektrycznych elementów są wysokie, zawór paliwa znalazłem za 133 funty. Ssanie jest nieco tańsze.

W Cosach wyposażonych w rozrusznik dostęp do śrubki regulacyjnej skład mieszanki jest utrudniony. Trzeba się mocno nagimnastykować oraz pamiętać o tym, że w odróżnieniu od PX (półtorej obrotu) w Cosie nominalne ustawienie tejże śrubki to dwa i pół obrotu od położenia „wkręcona”.



Gaźnik Vespa Cosa

Źródło: [http://www.sip-scootershop.com/en/products/carburettor+dellorto+si+2020\\_40013000](http://www.sip-scootershop.com/en/products/carburettor+dellorto+si+2020_40013000)

Do kompletu nieszczęść związanych z systemem paliwowym dopiszmy niewielką odległość pomiędzy zbiornikiem i gaźnikiem i związane z tym niedostateczne zasilanie silnika w paliwo w przypadku pustawego zbiornika.

### **Dodatkowy filtr powietrza**

Ukryty w schowku pod kanapą. Miał uchronić skuter przed zapychaniem dysz gaźnika przez zanieczyszczenia w powietrzu, których standardowy filtr zamontowany na gaźniku w innych Vespach nie zawsze wychwytywał. Niestety, ujmuje on sporo wigoru kozie. Na szczęście można się go pozbyć, zmieniając jednocześnie dysze w gaźniku na takie jak w Vespie PX 200 - koza nabiera wtedy zupełnie innej dynamiki.

### **Plastik**

Niestety, producent poszedł z duchem czasu i w kozie wiele stalowych elementów, takich jak na przykład nadkole czy przedni schowek zastąpił plastikiem. Wiele kóz dostępnych na rynku ma te elementy połamane, nie wygląda to atrakcyjnie i jest kłopotliwe w naprawie.

### **Ale Cosa to nie tylko samo zło! Ma mnóstwo zalet:**

#### **Komfort w codziennym życiu.**

Jeżeli opisane wyżej mechanizmy są w pełni sprawne, to koza jest bardzo niewymagającym zwierzęciem i wady zamieniają się w zalety. Nie trzeba otwierać kranika, włączać ssania, pamiętać o własnoręcznym robieniu mieszanki. Rozrusznik,

w który jest wyposażona większość kóz też jest ułatwieniem. Sprawny hamulec hydrauliczny również ułatwia życie.

### **Wygoda i przestrzeń.**

Vespa Cosa to duży skuter. Ma bardzo wygodną kanapę, z którą konkurować może tylko stara kanapa od PXa, ta na sprężynach. Mnóstwo miejsca na nogi i na bagaż. Pojemny schowek pod kanapą. Szersze opony niż w PX zwiększają komfort jazdy.

### **Słynne sprzęgło**

Najlepsze sprzęgło, które opracowało Piaggio w manualach zostało zainstalowane w Cosie drugiej generacji. Od 1995 roku montowane w PXach. Łakomy kąsek dla wszystkich tuningujących PXy. Czasem jest jedynym powodem zakupu kozy.

Osiem sprężyn zamiast siedmiu, cztery tarcze zamiast trzech, zabudowany kosz to najważniejsze różnice. Zwiększona siła tarcia pozwala na o wiele bardziej skuteczne przekazywanie momentu obrotowego między wałem korbowym a choinką.



Sprzęgło Cosa 2

Źródło: [http://www.scootersoriginali.com/osc/product\\_info.php?manufacturers\\_id=22&products\\_id=4879](http://www.scootersoriginali.com/osc/product_info.php?manufacturers_id=22&products_id=4879)  
<http://www.vespalabs.org/@api/deki/files/1081/=clutch.cosa.sm.jpg>

Sprawiająca wiele problemów nakrętka koronkowa służąca do tej pory do przymocowania sprzęgła do wału została zastąpiona nakrętką kołnierkową. Ten patent można akurat zastosować z powodzeniem w innych Vespach.

### **Niska cena i dostępność**

Tak jak pisałem wyżej, kozy mają atrakcyjną cenę. Ceny egzemplarzy „na chodzie, panie, tylko hamulce trzeba odpowietrzyć” zaczynają się od tysiąca złotych i praktycznie cały czas są trzy, cztery sztuki na allegro czy tablicy.

### **Prezencja**

Dla mnie Vespa Cosa to ucieleśnienie wzornictwa kiczowatych lat osiemdziesiątych. Moje lata młodości, więc czuję wrodzony sentyment, poza tym mamy hipsterską modę na wszystko, co stare... spieszcie się kupować kozy, bo wiecznie tanie nie będą!