

## NOWY LML 200. 4-SUW. NADJEŹDŹA ZE WSCHODU.



Minęła prawie dekada od czasu gdy regulacje UE zmusiły Piaggio do zakończenia produkcji PX200. Na rynku pojawia się nowy skuter który może wypełnić lukę pozostawioną przez Włochów. Wywodzi się on jednak nie z Toskanii lecz z Kanpur w Indiach.

To nie kwestia mocy czy pojemności – od uziemienia PX200 Piaggio wypuściło serię GT w pojemnościach od 125 do 300 ccm, jednak dla wielu to już nie to samo.

### ULUBIONE TAKTY

Schyłek i „odejście” PX200 to nie odosobniona historia: odwrót od dwusuwów nastąpił w całym przemyśle motocyklowym. Leciwy silnik nie był w stanie spełnić kolejnych, coraz to ostrzejszych wymogów emisji spalin narzucanych przez UE. Z technologii 2T wycofała się Honda za którą podążyli inni producenci. Jeśli dodać do tego zmianę w preferencjach większości konsumentów na rzecz silników czterosuwowych nic dziwnego że dalszy rozwój naszych ulubionych motorów nie nastąpił. Jednak w czasie gdy w rozwiniętych krajach starego kontynentu skuter ewoluował w kierunku automatów o coraz to większej pojemności w Indiach nadal rządziły manuale. Przez wiele lat „ręczna” 150-ka była tam uważana za idealny kompromis między mocą a zużyciem paliwa a zanim spalanie i emisje stały się problemem i tam dostępne stały się modele 4T. Z ciekawszych manuali 4T które pojawiły się w Indiach wymienić można Bajaja Legend i TVS Suzuki Spectra AX. Nawet Honda przez krótki czas produkowała model Eterno, manual „zainspirowany” stylistyką i funkcjonalnością Vespy (cztery biegi w manetce). Rynek indyjski jednakże ewoluuje, ludzie żyją na coraz wyższym poziomie i szukają inspiracji na zachodzie. Popyt na jednoślady oraz samochody rośnie (choć przy obecnym tłoku z jednośladami trudno powiedzieć co będzie gdy ludzie zamienią tam skutery na samochody). Suzuki i



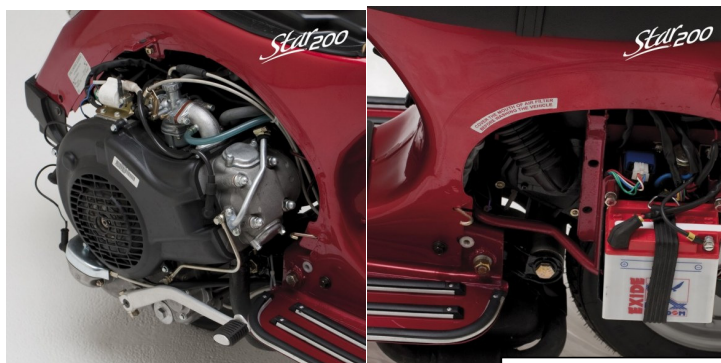
Honda wycofały się z produkcji manuali. Również i Bajaj, który produkował manuale we współpracy z Piaggio od późnych lat 50-tych zakończył produkcję w 2009 r., tak więc LML pozostał jedynym producentem manuali w Indiach.

## EUROAZJA

LML Star 200 4T ma jednak mocno europejskie korzenie. W Indiach trwa już wprowadzenie produkcji czterosuwowych modeli 125 i 150 cc na lokalny rynek i na eksport, ale to LML Italia zainspirowało firmę do wersji 200 cc. Pojazd zaprezentowano po raz pierwszy w listopadzie 2010 na targach w Mediolanie a Scootering testował jeden z pierwszych egzemplarzy. Model 200 cc ma dwuzaworowy, chłodzony powietrzem silnik o pojemności 199,89 cm sześć. z pojedynczym wałkiem rozrządu. Silnik zasila 20 mm gaźnik Mikcarb. Pojazd wyposażony jest w opony 3.5x10" a napęd przenosi 4-stopniowa skrzynia biegów. Z przodu nie zaskoczy nas hamulec tarczowy i amortyzator Escort. Moc nominalna to 8,6 kW (około 12 KM) a moment obrotowy wynosi 14.5 Nm @ 4250 obr./min. Spalanie to około 2 l/100 km. Producent zapowiada wprowadzenie w 2012 r. wersji z wtryskiem paliwa.

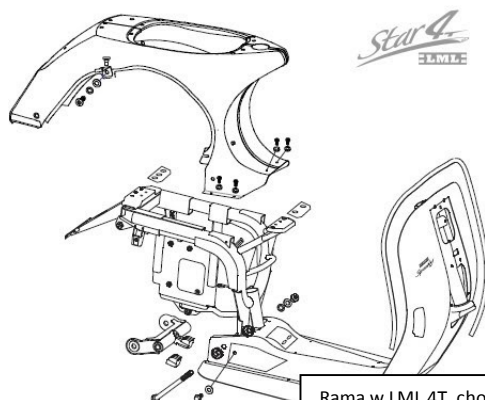
## CZAS NA MARGHARITĘ

Jeśli ktoś widział już LMLa 125 4T to wie że stylistyka mocno przypomina PXa. Najważniejsza różnica to zdejmowalna tylna część nadwozia, pod którą znajduje się specjalny stelaż trzymający silnik 4T. Widok „bebeczów” nie jest estetyczny ani przyjemny, podobnie jak w większości nowoczesnych skuterów, ale można też dostrzec dobrze znane elementy miłe naszemu oku: moduł selektora biegów oraz starter, który wystarczy delikatnie kopnąć aby silnik ożył. Dźwięk silnika jest mocno stłumiony i w pierwszym momencie nie pasuje do pojazdu, ale to właśnie jest 4T. Siedząc na skuterze z zapalonym silnikiem odczuwalne są delikatne wibracje. Nie takie jak w leciwym 2T ale odczuwalne. Po wrzuceniu jedyńki rusza się normalnie, poza skokiem sprzęgła który jest tu dużo krótszy niż w klasycznej Vespie. W pojeździe zastosowano nowe 5-cio tarczowe sprzęgło z łożyskowym dociskiem. Przy okazji dowiedzieliśmy się od ludzi z LML Italia że w silniku zastosowano nowy system smarowania i że jest lepiej wyważony niż 125 i 150-ka. Podczas jazdy 4T wydaje się mniej nerwowy niż 2T i nie jest przy tym wołowały: obronił się przy starcie ze świateł. Spokojny styl jazdy pasował zresztą do włoskich upałów panujących podczas testu. Jeśli mieliście okazję przejechać się na podobnych pojazdach 2T i 4T to wiecie o co chodzi – jazda na 4T jest bardziej wyluzowana. Aby mieć dobre porównanie trzeba by spróbować w tym samym czasie PX200, ale podczas testu LML-a czuło było że pojazd potrzebuje innego stylu jazdy. Można oczywiście „pałować” i „przegonić” go przez wszystkie biegi ale do komfortowej jazdy wystarczy spokojne podejście. Na dłuższych odcinkach dało się docenić dobre zestrojenie biegów i ich długość - możliwe że to za sprawą cichej pracy silnika.



Po zdjęciu lewego boczku pojawia się dość niemiły widok. Funkcjonalna estetyka i prostota 2T w porównaniu z tym to dzieło sztuki.

Po zdjęciu prawego boczku też czeka nas niespodzianka. Gdyby tylko w PXie było takie podejście do sprzętła...



Rama w LML 4T, choć z zewnątrz to niewidoczne, zasadniczo różni się od klasycznych LF – składa się z dwóch skręcanych części oraz stelaża na silnik 4T.

## ZADYSZKA

LML przygotował 2-3 testowe egzemplarze 200-ki i widać że nie picowali ich do testów. Testowana sztuka miała przejechane zaledwie kilka kilometrów i słabo zniósła próbę V max. Na autostradzie trzeba było wysoko kręcić aby pojazd osiągnął V max. i w porównaniu z 2T rozpędzał się o wiele mniej dynamicznie. V max. udało się osiągnąć gdy prędkościomierz zatrzymał się na 70 mph (~110 km/h) ale kto wie, choć patrząc na inne pojazdy na drodze prędkość mogła być realna (książkowe V max. to 62,5 mph (~100 km/h)). Wtedy silnik zaczął się dławić, strzelać i stracił moc. Goście z LMLa powiedzieli potem że znają problem (z podawaniem paliwa) i pracują już nad jego usunięciem.

*Aktualizacja: W późniejszych, produkcyjnych już egzemplarzach pojawiły się problemy z komorą pływakową gaźnika powodujące zalewanie i producent pracuje nad jego usunięciem. Okazało się również, że rozrusznik ma problem z przekręceniem silnika gdy tłok zatrzymał się w pozycji dolnej (opór kompresji) i planowane jest poprawienie wałka rozrusznika.*

## CO JESZCZE

Drugi testowy egzemplarz miał założone Michelin'y S83 które lepiej sprawdziły się na krętych drogach niż białe Savy na pierwszym testowanym skuterze. LML negocjuje z Michelin'em aby LMLe 200 mogły seryjnie wyjeżdżać z fabryki na S83-ach tak, jak PX-y. Savy też nie były złe, zwłaszcza na suchej nawierzchni, ale na S83 pojazd lepiej się prowadził i wchodził w zakręty. LML Italia twierdzi, że dzięki nowemu układowi silnika pojazd lepiej zachowuje się w zakrętach. Trudno było to potwierdzić bez porównania z PXem ale skuter prowadził się poprawnie. Hamowanie silnikiem w LMLu wydawało się słabsze niż w 2T, ale same hamulce działały precyzyjnie i bez zarzutu, zwłaszcza tarcza z przodu. Z plusów można jeszcze wymienić poprawioną manetkę biegów (w modelach 125 i 150 była niedopracowana). Nowa kanapa jest wygodna i LML w końcu zreflektował się że do kanapy, schowka i blokady kierownicy powinien pasować ten sam klucz. Wprowadzili też kilka kosmetycznych zmian takich jak m.in. zmienione przezroczyste klosze kierunkowskazów, reflektor lampy, i dwie nowe kontrolki na prędkościomierzu: wskaźnik luzu (przydatny) oraz (jakby ktoś nie wiedział że hamuje) kontrolkę hamowania. Nowością jest również grill na prawym boczku a znawcy PXa na pewno dostrzegą inną lampę tylną i odbłask przeniesiony na plastikowy „zadupek”.





Czy LML zawojuje rynek i zdobędzie serca miłośników klasycznych skuterów? Trudno powiedzieć, ale na pewno ma szansę zważywszy na konkurencyjne względem Piaggio ceny oraz mnogość opcji wyposażenia i kolorystyki tym bardziej, że producent (na razie tylko we Włoszech) udostępnił konfigurator on-line, gdzie można (oczywiście za odpowiednią opłatą) skonfigurować zamawiany pojazd począwszy od koloru (boczki, rama, przedni błotnik a nawet klipsy hamulca przedniego) poprzez opony, akcesoria a skończywszy na kilku proponowanych motywach ozdobnych.

Jednak wystarczy przejechać się starym, dobrym PX200 aby poczuć, że LML będzie miał niełatwe zadanie.

*Powyższy tekst jest kompilacją luźnego przekładu z artykułu w Scootering (sierpień 2011) oraz późniejszych informacji o skuterze LML Star 200 4T pojawiających się w mediach i komentarzy autora.*