

Anche con la Vespa si riescono a fare delle magnifiche impennate (attenzione però alla targa...).

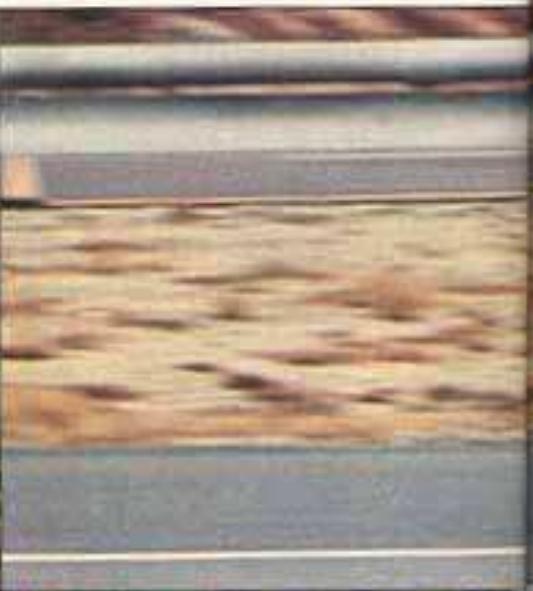
Sotto: nel fungo o nell'acqua non ci si spacca le estremità. Inoltre il motore è ben protetto contro le insidie dell'umidità.



Enti per una partenza sui quattrocento metri da fermo, sotto controllo di una fotocellula e dell'obiettivo.

PRATICA, COMODA, ELEGANTE E ANCHE VELOCE LA VESPA "PRIMAVERA" 125

Sotto: una partenza sul quattrocento metri da fermo col passeggero, anche lui tutto "impegnato" ...



Sotto: a tutta biella sulla corsia di velocità alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.

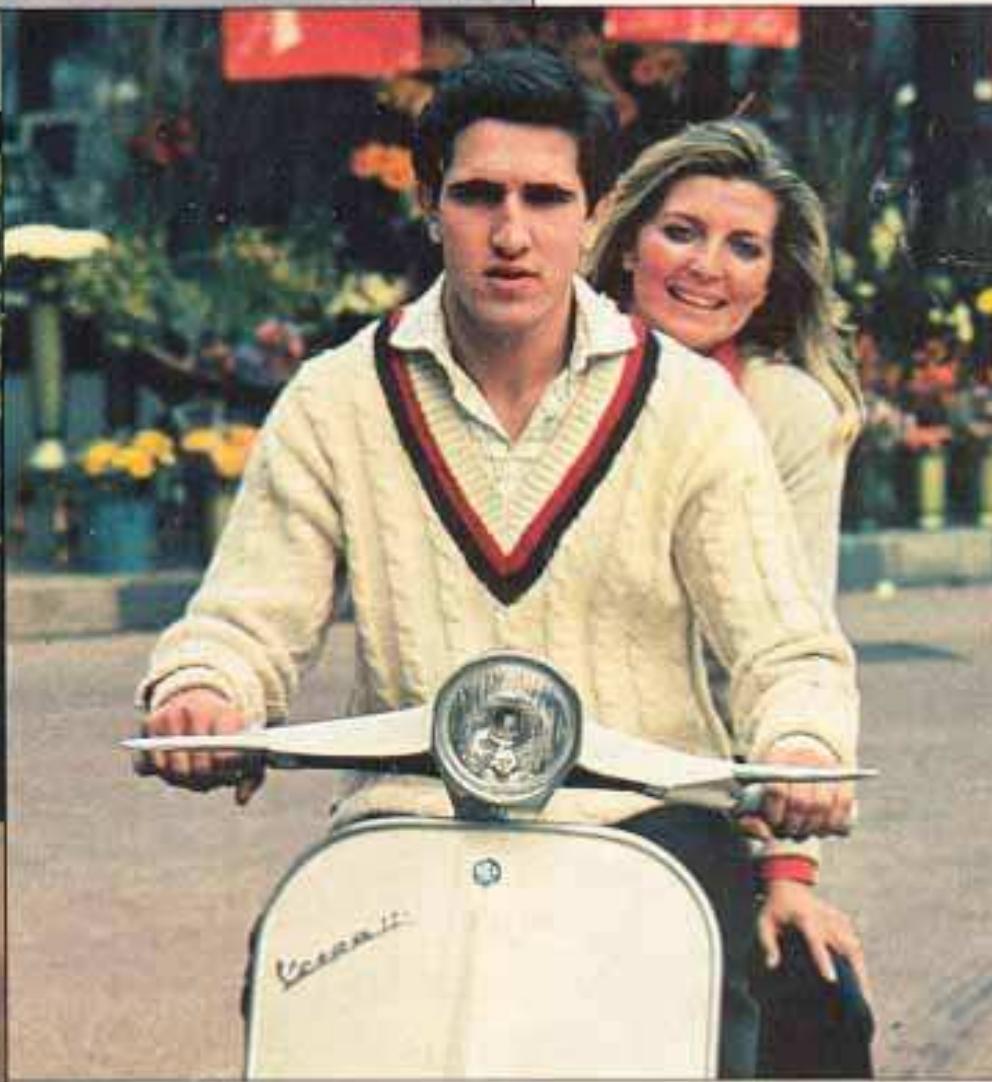


Con un po' di attenzione, la Vespa consente pure di scendere dalle scalinate.



A fianco: la "Primavera" ha dimostrato sorprendenti doti velocistiche. Col pilota da 70 chili in queste posizioni essa ha infatti sfiorato i cento all'ora, sia pure dopo un lancio alquanto prolungato. Buoni i risultati dello sconter Piaggio anche in fatto di accelerazione.

Sotto: elegante, protettiva, facile da guidare, la Vespa si presta magnificamente all'utenza femminile.



La Vespa rappresenta, ovviamente, il motoveicolo ideale per il trasporto dell'anima gemella.

**PRATICA, COMODA, ELEGANTE E ANCHE VELOCE
LA VESPA "PRIMAVERA" 125**



L'inconfondibile linea della Vespa, elegante e protettiva.
La "Primavera" 125 costa 244.000 lire su strada
tutto compreso.



Sotto: l'ormai classica linea della Vespa in uno scorcio dello scudo e del parafango anteriore.



La "Primavera" viene offerta in due colori, bianco (come nella foto) e grigio metallizzato, per il quale viene richiesto un supplemento di 4.400 lire.

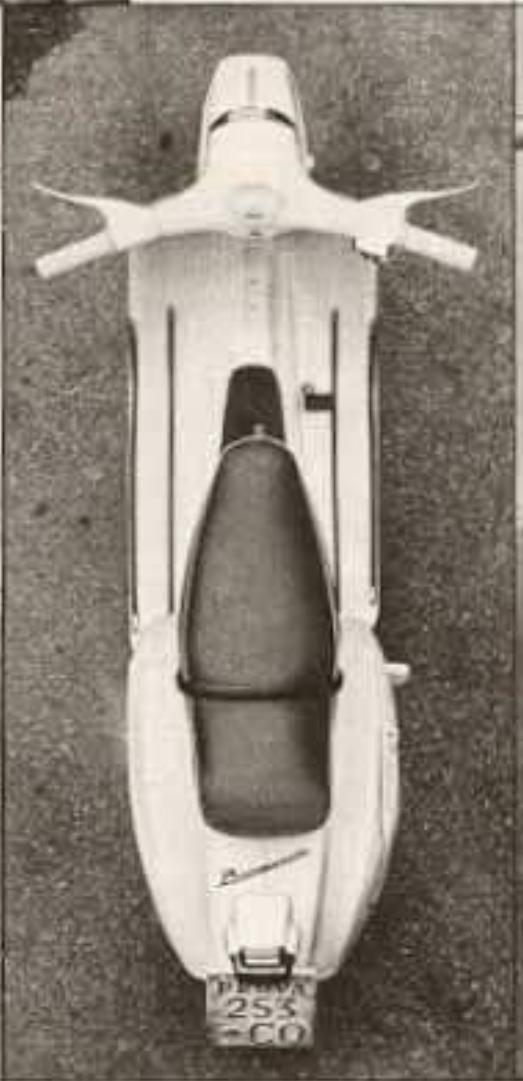


zo, di districarsi meravigliosamente fra le spire del sempre più caotico traffico cittadino.

Il motore della "Primavera" è un monocilindrico due tempi dotato di distribuzione rotante. Il condotto d'aspirazione sbocca infatti direttamente nel carter pompa in corrispondenza di uno dei volani dell'albero motore; la parte perimetrale di tale volano è scavata in modo che, durante la rotazione, apra e chiuda la luce d'aspirazione.

Grazie all'adozione di questo sistema è stato possibile realizzare un diagramma di distribuzione assimmetrico ed ottimale per quel che riguarda il riempimento: si è

A fianco: grazie alle sue doti di scatto e di maneggevolezza, la Vespa consente di districarsi meravigliosamente nel traffico cittadino, anche con passeggeri a bordo.



Due foto che evidenziano la linea compatta ed elegante; notare il limitato ingombro delle scacche laterali e l'ampio allone biposto.

PRATICA, COMODA, ELEGANTE E ANCHE VELOCE LA VESPA "PRIMAVERA" 125

così ottenuta una elevata coppia motrice ai bassi regimi che consente una notevole elasticità e regolarità di funzionamento.

Dato il posizionamento del condotto d'aspirazione, il motore è in grado di funzionare con miscela al 2% d'olio anche nel periodo di rodaggio; ciò è dovuto al fatto che quando i gas freschi entrano nel carter pompa lubrificano direttamente e abbondantemente l'imbiellaggio.

Utilizzando per il funzionamento di un motore miscela con percentuale d'olio del solo 2% si ottiene un miglior rendimento termo-dinamico, una minor fumosità di scarico, un minor accumulo di incrostazioni e un non certo disprezzabile risparmio economico.

Il funzionamento del cambio, a patto che i cavetti flessibili di comando siano ben registrati, è ineccepibile. Infatti esso è caratterizzato da innesti rapidi e precisi e da una limitata escursione della manopola; la ricerca dei folli è abbastanza agevole.

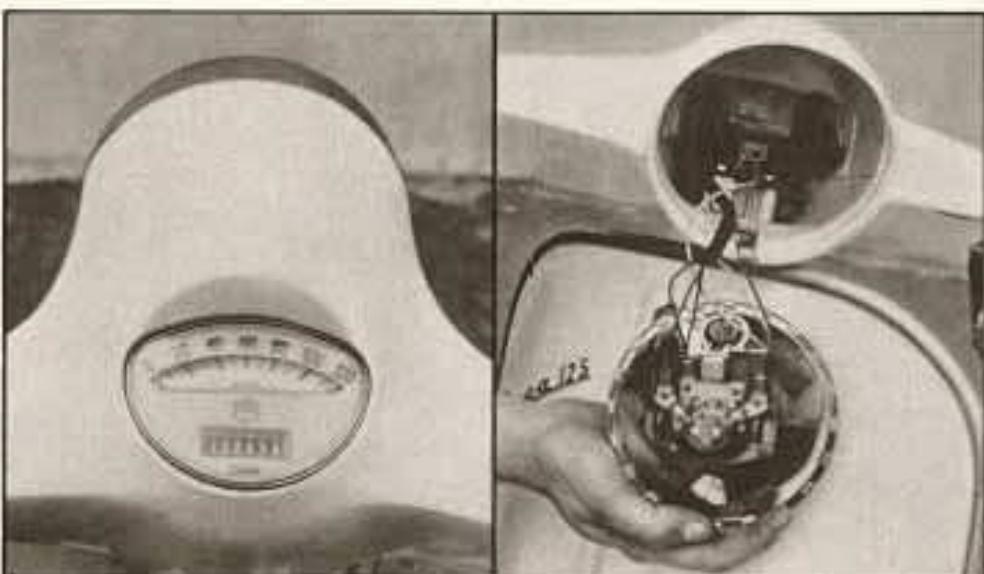
Come spaziatura interna dei rapporti del cambio abbiamo una prima un po' corta (assai utile per le partenze in salita e nell'uso a due del mezzo) e le altre tre marce fra loro equamente distanziate.

La frizione è sempre dolce e progressiva, stacca bene anche a freddo e non teme i più crudeli maltrattamenti.

Dopo aver usato per circa una settimana la Vespa 125 "Primavera" in città (con una percorrenza totale di poco superiore ai 300 chilometri), l'abbiamo portata alla pista Pirelli.

La velocità massima fatta registrare, naturalmente con il pilota (del peso di 70 kg) in posizione abbassata, è stata di 98 km/h; montando anche il passeggero (del peso di 65 kg) e procedendo con il busto eretto è stata raggiunta una velocità massima di 82,300 km/h. Prestazioni quindi senza dubbio buone specie se si tien conto che la Casa dichiara per la "Primavera" una potenza massima di soli 5,6 CV.

Il quarto di miglio con partenza da fermo è stato coperto "a solo" in 23" e 29/100 con velocità d'u-

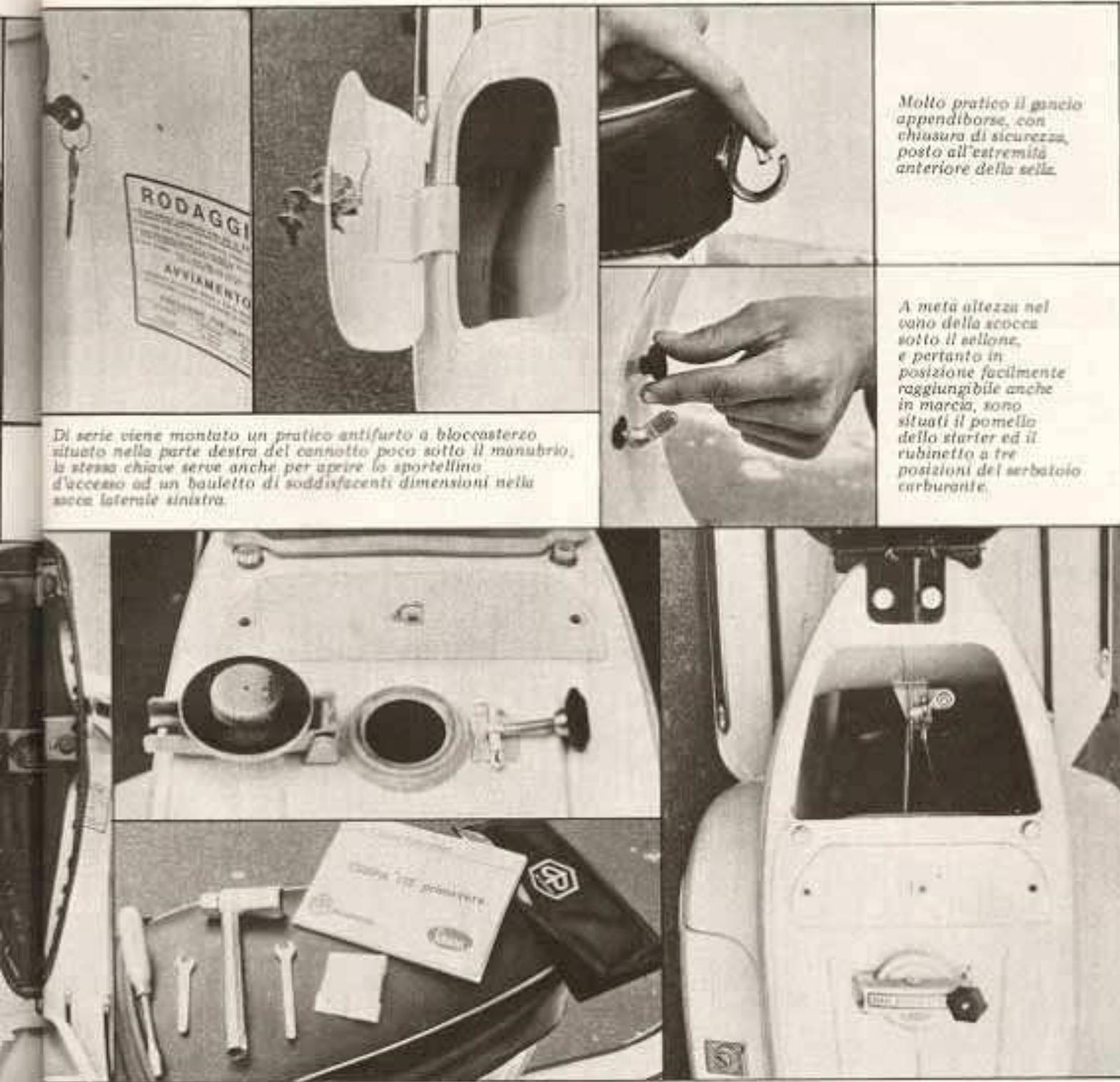


Di disegno elegante e di facile lettura il tachimetro-contachilometri; mettendo una vite posta sotto l'alloggiamento del faro è possibile estrarre l'intero gruppo parabola per eventuali sostituzioni ai lampadine bruciate o per accedere ai terminali delle trasmissioni flessibili dei veri comandi al manubrio.



Facilmente raggiungibili col pollice, senza staccare la mano dalla manopola del gas, i veri comandi dell'impianto elettrico; le manopole in gomma sono di grosso diametro per facilitarne la rotazione, specialmente di quella del cambio; di profilo, un po' esile e distanti dalle manopole risultano invece le leve del freno e della frizione.





Di serie viene montato un pratico antifurto a bloccasterzo situato nella parte destra del canottino poco sotto il manubrio, la stessa chiave serve anche per aprire lo sportellino d'accesso ad un bauletto di soddisfacenti dimensioni nella scompartito laterale sinistra.

Molto pratico il gancio appendiborse, con chiusura di sicurezza, posto all'estremità anteriore della sella.

A metà altezza nel vano della scocca sotto il sellone, e pertanto in posizione facilmente raggiungibile anche in marcia, sono situati il pomello dello starter ed il rubinetto a tre posizioni del serbatoio carburante.

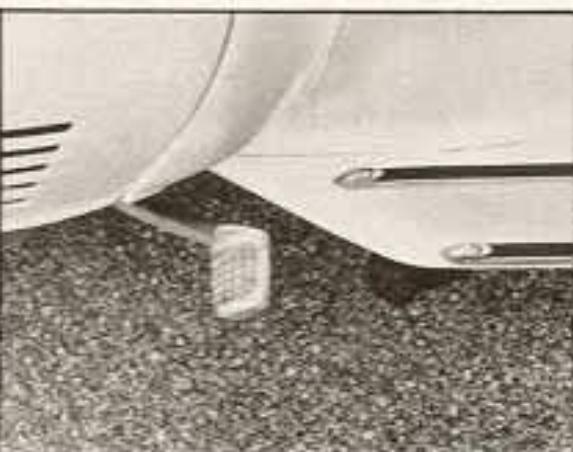
Spostando verso sinistra la levetta che spunta dietro la sella, la stessa può venire ribaltata in avanti permettendo l'accesso al cestello destinato ad ospitare la striminzita dotazione attrezzi il cui miglior "pezzo" è senza dubbio rappresentato dalla chiave per la candela; dettagliatissima il libretto d'uso e manutenzione.

Estruendo il cestello si accede al carburatore che è situato in un vano isolato da quello del gruppo motore; in primo piano si può notare la levetta per il cavo dello starter sotto cui è l'astina di comando del rubinetto carburante. Il tappo del serbatoio ha una buona tenuta, ma piuttosto antiquato risulta il suo sistema di bloccaggio ottenuto con un pomello a vite.

PRATICA, COMODA, ELEGANTE E ANCHE VELOCE LA VESPA "PRIMAVERA" 125



Tenendo il piede sul rialzo centrale della pedana, provvisto di rivestimento in gomma, è possibile azionare con la dovuta prontezza il pedale del freno posteriore dotato anch'esso di gommino antisdrucciolevole.



Pur presentando una limitata sporgenza, la pedivelle d'acciaio può essere facilmente azionata anche stando seduti sulla sella; notare il pratico piedino in gomma del cavalletto centrale che sporge leggermente dalla pedana risultando così agevolmente raggiungibile.



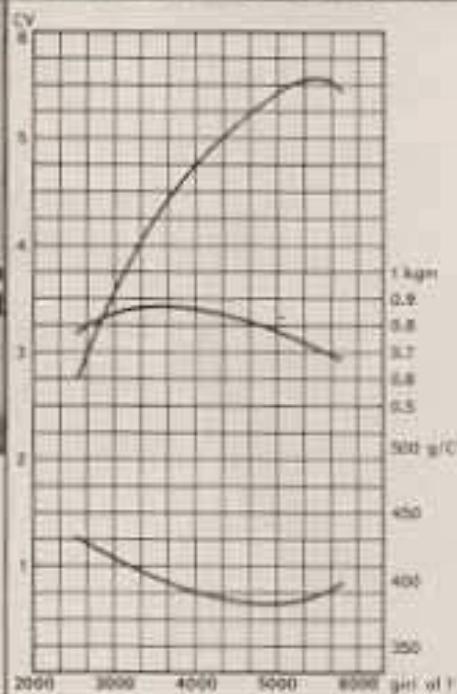
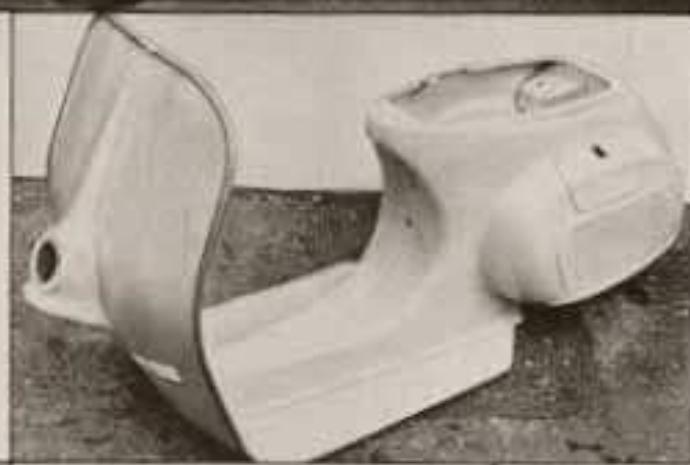
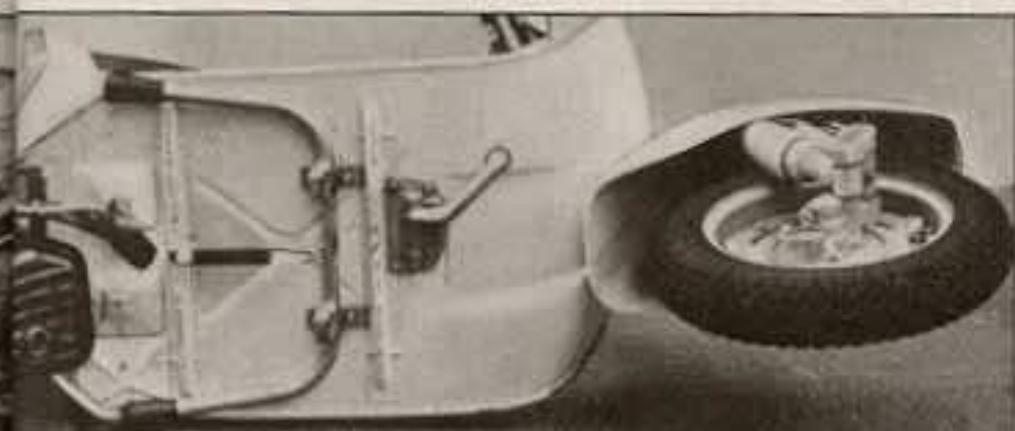
Il telaio portante monoscocca in lamiera stampata è una delle peculiarità più interessanti; notare nella vista da sotto il leveraggio del pedale del freno, l'ampio e robusto catalotto, la conformazione della marmitta di scarico, la sistemazione laterale dell'organo propulsore e la sistemazione delle leve della messa in moto.



Le ruote, dotate di cerchi scomponibili, sono montate a sbalzo e risultano pertanto facilmente smontabili in caso di foratura; esse sono intercambiabili, i mozzetti presentano una alettatura radiale che conferisce loro una maggiore robustezza ed un miglior raffreddamento. La sospensione anteriore è del tipo a levetta oscillante con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto; notare anche la sistemazione in posizione riparata della presa di moto dei contachilometri.



Aprendo il coperchio della sacca destra, agendo sull'apposita levetta a scatto, si accede al vano motore; in primo piano la ventola ed il convogliatore del sistema di raffreddamento forzato; notare anche i numerosi gommini di battuta per evitare vibrazioni del coperchio durante la marcia.



La tabella delle curve di potenza, coppia e consumo dichiarato dalla Casa costruttrice.



Il diagramma dell'accelerazione rilevato dalla nostra Rivista durante le prove sulla pista Pirelli.

scita dalla base cronometrata di km/h 82,700; con a bordo il passeggero le sopracitate prestazioni sono risultate rispettivamente di 26" e 57/100 e di km/h 71,200.

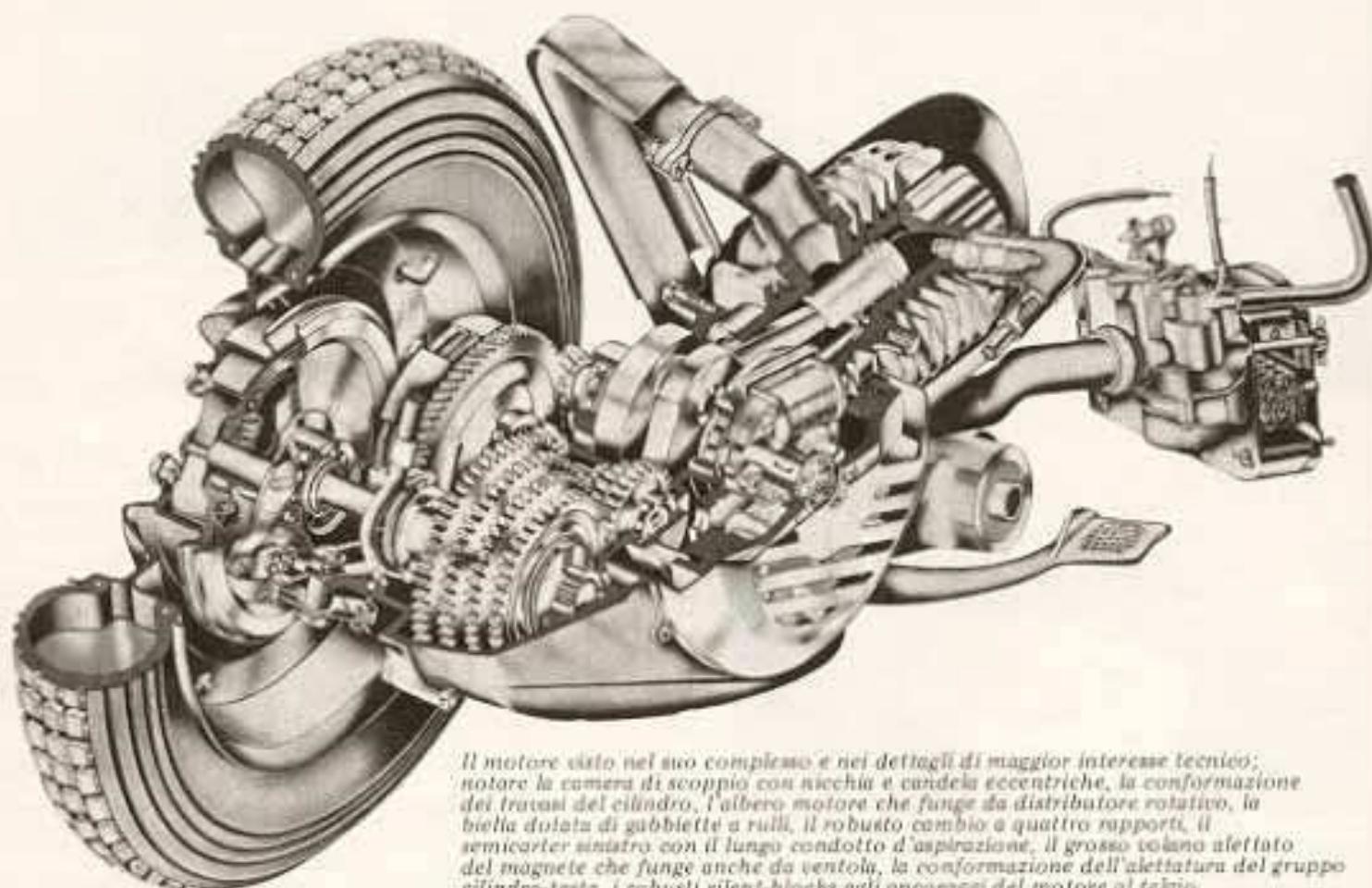
Il consumo è risultato oscillare fra i 28 e i 35 km/litro a seconda naturalmente delle condizioni d'impiego.

La "Primavera" è quindi elegante, pratica, robusta, molto indicata per uso cittadino e in possesso di doti velocistiche tali da consentirne un soddisfacente impiego su percorsi extra-urbani; vanta inoltre costi d'esercizio e prezzo d'acquisto contenuti in limiti più che ragionevoli.

Ecco i motivi che hanno e continueranno a decretare il successo della Vespa 125 "Primavera".

Michele Verrini

**PRATICA, COMODA, ELEGANTE E ANCHE VELOCE
LA VESPA "PRIMAVERA" 125**



Il motore visto nel suo complesso e nei dettagli di maggior interesse tecnico; notare la camera di scoppio con nicchia e candela eccentriche, la conformazione dei travasi del cilindro, l'albero motore che funge da distributore rotativo, la biella dotata di gabbiette a rulli, il robusto cambio a quattro rapporti, il semicarter sinistro con il lungo condotto d'aspirazione, il grosso volano alettato del magnete che funge anche da ventola, la conformazione dell'alettatura del gruppo cilindro-testa, i robusti silent-blocks agli ancoraggi del motore al telaio e il perno della ruota ciasciale al secondario del cambio.

