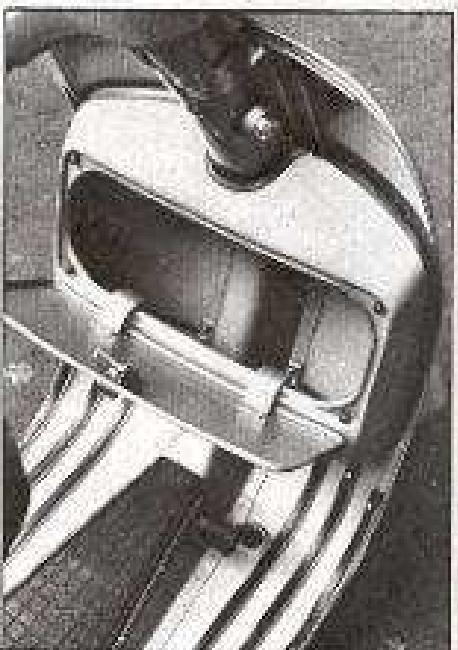


I nostri redattori Silvano Piacentini e Riccardo Selicorni si apprestano ad intraprendere un giro per raccogliere le prime impressioni di guida delle nuove Vespa E' con loro la nostra grafica Giuliana Montford, esperta in belle arti e scocciatista di lunga data, che ha contribuito alla raccolta dei rilievi e delle impressioni. L'abitabilità si è rivelata buona anche per due persone con le gambe lunghe. L'avviamento è sempre facilissimo, le vibrazioni contenutissime anche nel caso della 200. A parte la cilindrata, i due scooter sono identici: si distinguono soltanto per le diverse sigle riportate sul cofano sinistro e per le chiavi di controllo, presente sulla 200 ma non sulla 125.



Il capace bauletto di linea squadrata non intersecca con le gambe del guidatore ed è provvisto di un ampio sportello che facilita il passeggiaggio di grossi oggetti.

# Abbiamo conosciuto le **Vespa 1978** giovani, anzi, giovanissime

Sono la P 125 X e la P 200 E, presentate il 19 ottobre e già in vendita in tutta Italia. Vantano importanti innovazioni estetiche e meccaniche per renderle ancora più belle e funzionali. Da porre in rilievo la nuova sospensione anteriore che migliora notevolmente la comodità e la tenuta di strada senza più accusare reazioni negative in frenata. Costano rispettivamente 767.220 e 908.580 lire f.f. IVA compresa. Si possono avere anche con gli indicatori di direzione.

di Riccardo Selicorni



Ottimi il cruscotto e i comandi elettrici di nuovo disegno. Il guscio superiore del manubrio è di plastica e può essere facilmente smontato per accedere ai vari cavi. La 200 è provvista anche della chiave di contatto oltre a quelle dell'antifurto e della serratura per la sella. Una sola chiave per tre servizi sarebbe stata assai più pratica. Anche su questa Vespa non manca il pratico acciambello-appendi-borse.



Anche se nelle curve più veloci si avverte sempre una certa leggerezza di sterzo, il perfezionamento della sospensione ha notevolmente migliorato la stabilità, soprattutto sul brutto, dove non si avverte più il tipico decalogo. Le velocità massime dichiarate dalla casa sono di 95 e 110 kmh col pilota sdraiato rispettivamente per la 125 e la 200. Contenute la rumorosità di scarico.



La serratura per il sellone e il guscio frontale rialzato.

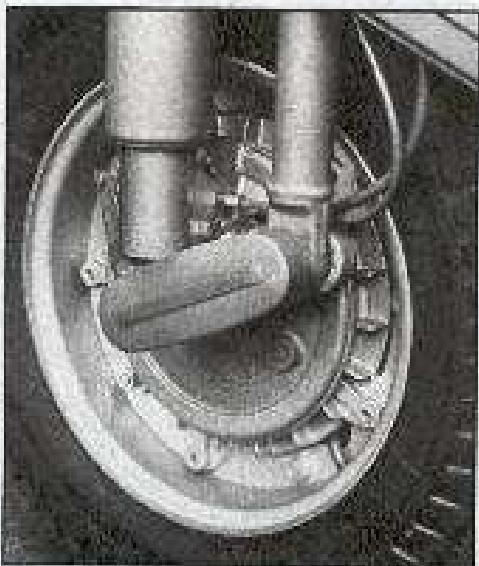
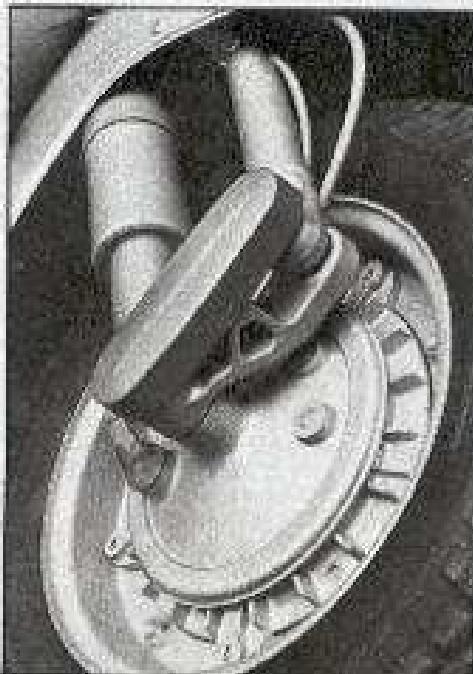
Sotto la sella, il bocchettone per la presa d'aria del carburatore, i due ganci per assicurarvi i caschi durante le soste e il fango del serbatoio, non visibili nella foto.



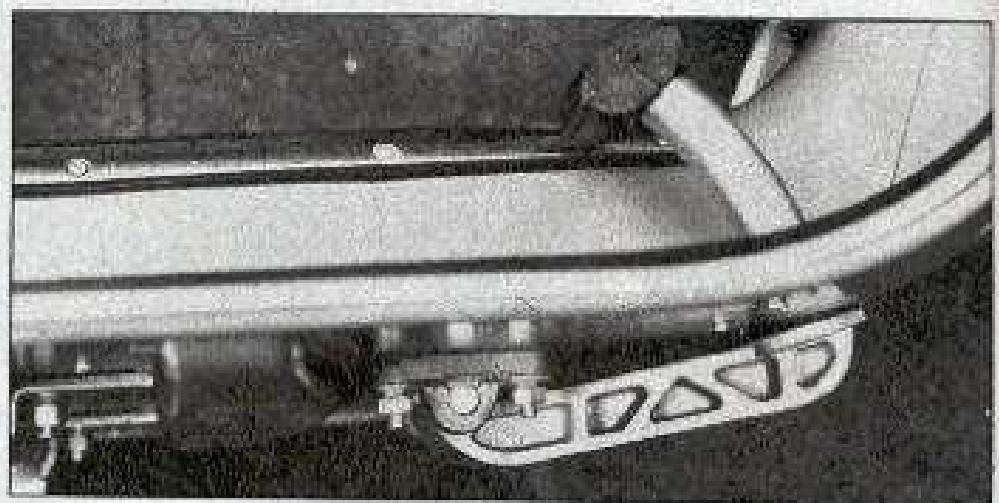
La 200 viene già consegnata con le ruote di scorta, mentre la 125 è dotata soltanto degli attacchi. Come optional per entrambi i modelli ci sono gli indicatori di direzione, alimentati da un volano magnetico da 12V-80W (anziché da quello normale da 6V-50W) e da un regolatore di tensione elettronico che rende superflua la batteria. Per la versione con gli indicatori di direzione bisogna pagare un supplemento di circa 46.000 lire.

La 200 può essere inoltre equipaggiata con la pompa per la lubrificazione separata.

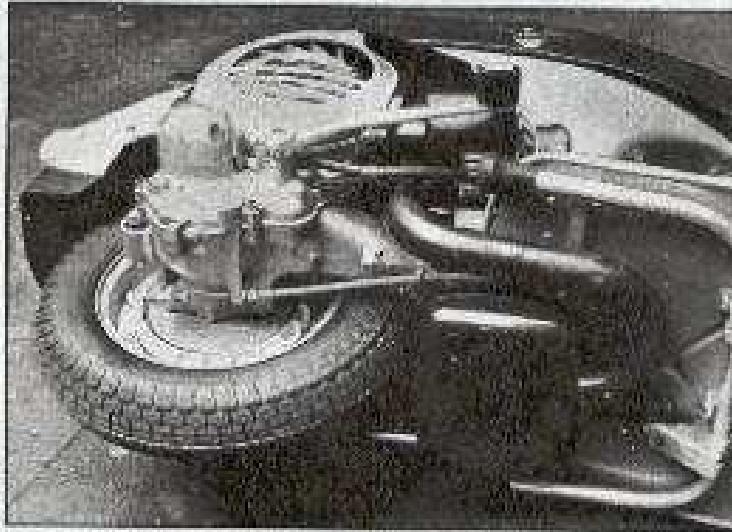
# Vespa 1978



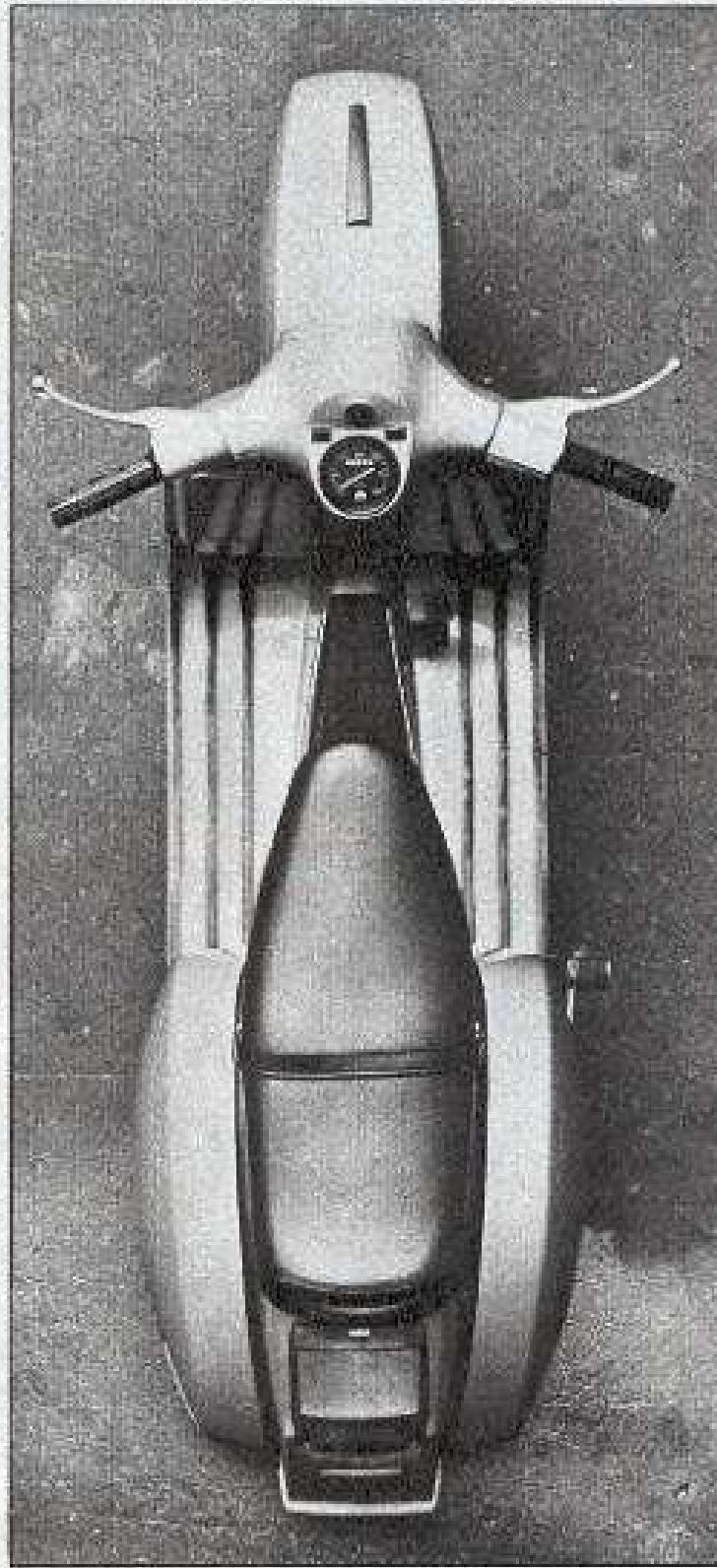
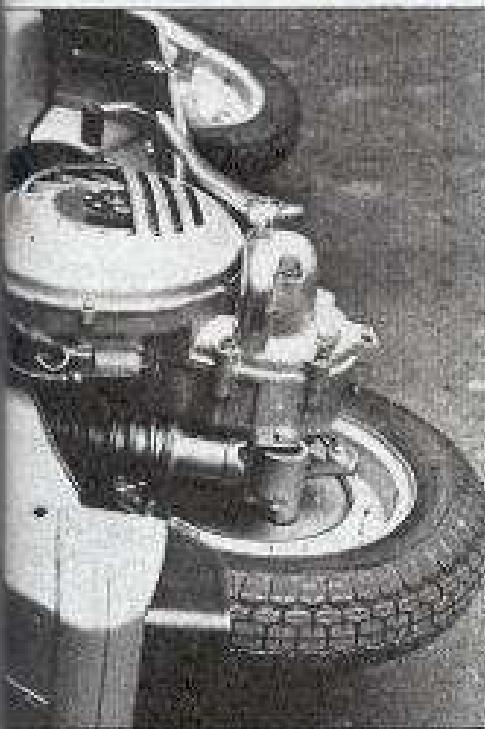
Molto importante ed efficiente l'innovazione della sospensione anteriore. Come si vede, l'ammortizzatore idraulico è ancorato al piatto portaganassce del freno ed è fissato alla levetta oscillante in corrispondenza del perno ruota. Questa disposizione ha praticamente eliminato il notoso fenomeno dell'affondamento in frenata pur offrendo una maggior escursione molleggiante (90 mm contro i 70 mm dei precedenti modelli). La sospensione posteriore è stata naturalmente tarata in accordo con quella anteriore per evitare anche in questo caso il fendo-corso. Ne hanno così tratto beneficio il comfort, la tenuta di strada e la sicurezza in frenata. A quest'ultimo proposito abbiamo constatato che ora è anche possibile frenare in curve con l'anteriore.



Per consentire l'azionamento del freno posteriore senza spostare il piede dal rialzo centrale delle pedane, offrendo così maggior praticità e sicurezza, il robusto pedale è impernato sotto le pedane. Il miglioramento della sospensione ha praticamente eliminato il saltellamento del retrotreno in frenata.



Alcune viste del gruppo motore-sospensione, sempre con distributore rotante, cilindro a tre traversi e lubrificazione con miscela al 2%. La 200 ha l'accensione elettronica (fruscio), mentre la 125 conserva quella a puntini. Il nuovo selettore e la adozione di elementi in resina poliammida nel reparto trasmissione hanno reso più dolce la manovra del cambio. Il gruppo propulsore è impernato alla scocca attraverso nuove boccole più elastiche e resistenti che evitano tra l'altro la trasmissione di vibrazioni. Notare le nuove fusine di minor ingombro trasversale, l'ammortizzatore idraulico e l'utilile parafango di plastica nera. La maniglia a sgancio non intralcia lo smontaggio della ruota, intercambiabile con l'anteriore.



Alcune viste che sottolineano il nuovo stile dinamico ed aggressivo delle Vespa P 125 X e P 200 E. Gli interventi a livello estetico sono stati rivolti in particolare al profilo dello scudo, al parafango anteriore, al retro della scocca, ai coperchi laterali, al manubrio e al bauletto. Per quanto riguarda il dimensionamento rispetto ai precedenti modelli TS 125 e Rally 200, l'interasse è stato allungato di 3,5 cm per la 125 e 1 cm per la 200, pur essendo stata accorciata di 1 cm la lunghezza totale dei due modelli; l'avancorsa è stata aumentata di 8 mm; la pedana è stata leggermente rialzata per consentire maggior sicurezza nella guida aperta mentre le larghezze dei coperchi laterali si diminuiti di 5 cm. Il peso è aumentato di 3 chili in entrambi i casi. Evidente il nuovo reggono del parafango anteriore per lasciare maggior spazio al molleggio della ruota. La sella è stata leggermente allargata e maggiormente imbottita. La modanatura al centro dello scudo che termina nella grigliatura per il claxon è di plastica.