Prove su strada 1

VESPA 50

PRESENTAZIONE

La nascita della Vespa 50 (che ha già ricevuto l'appellativo di « Vespina ») è indubbiamente uno dei più importanti eventi registrati dal nostro settore da almeno un decennio a questa parte. Un evento che ha avuto il potere di scuotere finalmente l'opinione pubblica, destando vasta e favorevolissima eco anche negli ambienti solitamente estranei o indifferenti (per non dire ostili) ai progressi tecnici, al potenziamento industriale, alla consistenza del movimento commerciale del motociclismo. Un evento dal quale si attendono, come molti sintomi già confermano, un più rapido e forse persino insperato sviluppo della motorizzazione leggera. Si è sempre parlato della Vespa in genere come di un sorprendente ma non certo inspiegabile « fenomeno » del motociclismo italiano; ebbene, l'accoglienza che la Vespa 50 ha trovato presso l'opinione pubblica costituisce a sua volta un fenomeno nel fenomeno. Si direbbe che almeno per i non iniziati sia stata come la « rivelazione » se non proprio dell'esistenza, quanto meno delle allettanti prerogative di una categoria di motoveicoli che di giorno in giorno sta dando un nuovo volto alla circolazione motorizzata non solo nell'ambito dei grandi centri urbani. E non facciamo dell'iperbole dicendo che la Vespa 50 compendia in sè proprio la somma delle allettanti prerogative dei « microscooter », sia sotto l'aspetto estetico, sia da quello tecnico costruttivo, sia da quello funzionale, per la praticità d'impiego, la elementare facilità di guida, l'economia d'esercizio. Ciò premesso, del tutto superflua sarebbe una più specifica presentazione della Vespa 50, se non per dire che in essa si ritrovano le stesse doti, e forse qualcuna in più, che hanno rese famose in tutto il mondo le sue consorelle maggiori.

Prova effettuata sulla distanza di 360 km, in città e strade aperte di varia conformazione planimetrica ed altimetrica impiegando carburante Cities Service « Citimix » al 2%.

www.vespareources.com

ESTETICA E FINITURA

Nel suo assieme, la linea della Vespa 50 è quella inconfondibile e inimitabile della produzione scooteristica Piaggio. Diremmo anzi che in virtù delle sue ridotte proporzioni, assume un aspetto ancor più aggraziato, snello, armonioso per l'esatto dimensionamento delle varie parti del telaio, che è sempre del tipo monoscocca a struttura portante. Ma poichè nulla è perfetto a questo mondo, un raffinato esteta potrebbe trovare da dire sul fatto che i dischi delle ruote, nella necessità di far posto al tamburo dei freni, accusano una protuberanza sul lato sinistro, avvertibile specialmente sulla ruota anteriore e reso ancor più evidente dal montaggio delle ruote a sbalzo.

Un altro appunto marginale può esser fatto nei riguardi della leva della frizione la quale, quando il cambio è in « terza », risulta troppo in basso, in contrasto con l'orizzontale della gemella leva del freno anteriore; correggendo il difetto, oltre al vantaggio estetico si avrebbe anche quello funzionale di consentire alla mano del pilota una maggior facilità di presa. Nulla da eccepire invece per quel che riguarda la finitura, molto accurata e di sobria eleganza e signorilità, senza fronzoli e fantasiosi contrasti di coloritura.

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' DEI COMANDI

I comandi a mano ed a pedale hanno la stessa disposizione come nelle Vespa di maggior cilindrata. Il manubrio è monoblocco, con guscio aperto nella parte inferiore; il faro è incorporato nel manubrio stesso, nel quale è previsto anche il vano per il montaggio del contachilometri. Nelle numerose foto e relative didascalie di queste pagine, sono posti in evidenza i particolari costruttivi e la disposizione dei comandi, la cui funzionalità è di piena soddisfazione.

E' da segnalare in particolar modo la sorprendente, quasi incredibile facilità d'avviamento del motore, ottenuta anche in virtù della razionale conformazione della leva a pedale e del settore dentato interno. A motore freddo, basta una pedalata; a motore caldo è sufficiente una leggera pressione senza nemmeno spingere la leva a fondo corsa. L'avviamento è agevole anche stando in sella.

Facilmente raggiungibili anche in marcia sono il rubinetto del carburante e il pomello dello starter. Il cavalletto di sostegno è centrale, a pianta larga, con robusti piedini in gomma; è facilmente abbassabile, e il sollevamento della macchina sul cavalletto stesso non richiede che un minimo sforzo.

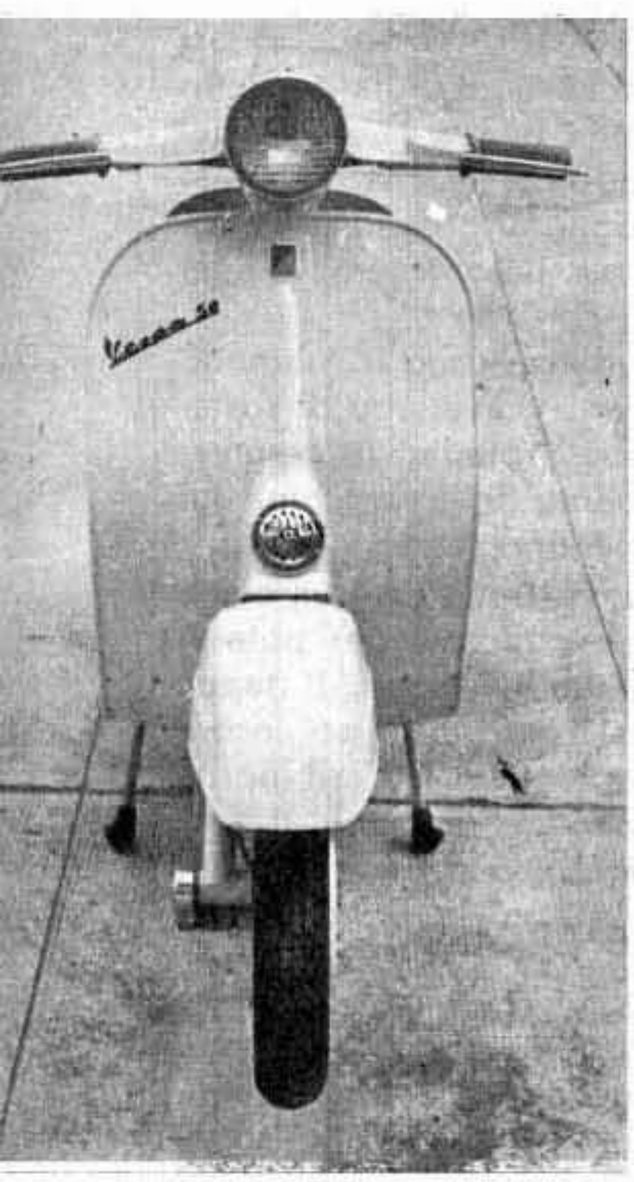
Il portapacchi è di notevole ampiezza; si può osservare che le finestrelle laterali sono un po' troppo piccole per potervi infilare agevolmente le solite cinghiette elastiche. Il tappo del serbatoio carburante con sistema a chiusura un po' inconsueto (vedi foto a pag. 28) è sullo stesso piano del portapacchi, e non è da escludere che qualche trasudamento di carburante possa sporcare gli oggetti fissati sul portapacchi stesso.

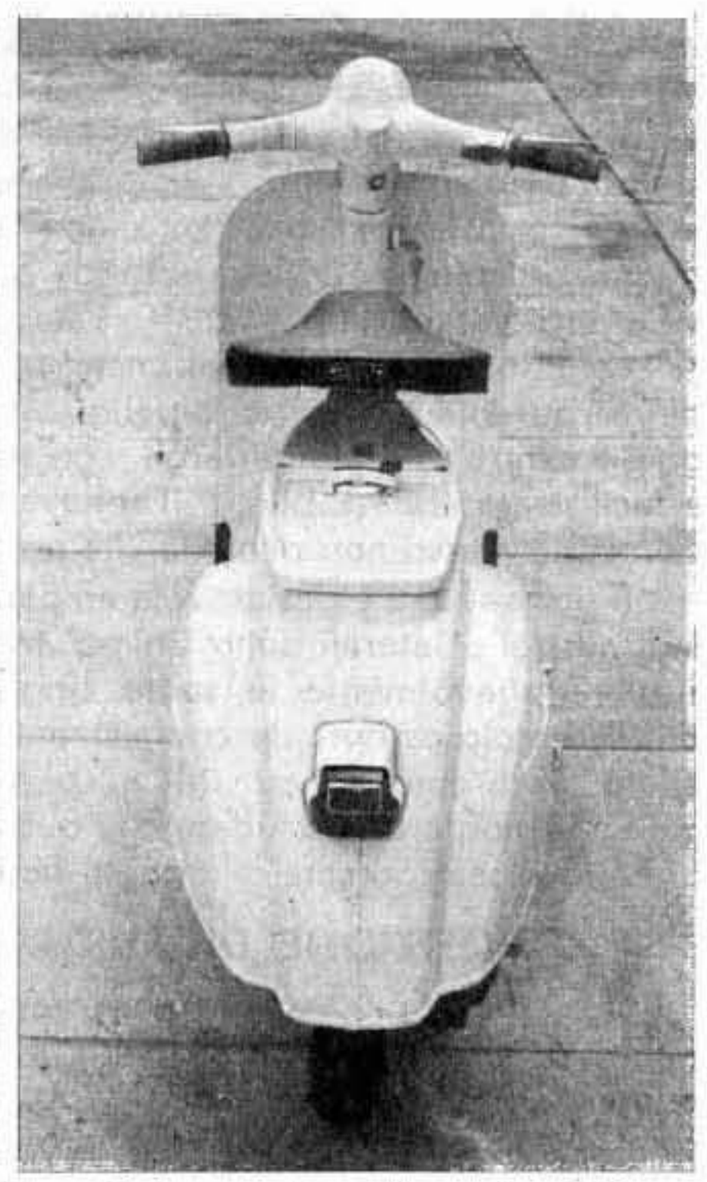
POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

Una delle più apprezzate prerogative dello scooter è quella di offrire una confortevole posizione di guida, e naturalmente anche la Vespa 50 — pur nelle sue ridotte dimensioni — non vien meno a questa ottima caratteristica. L'abitabilità è eccellente: si può solo rilevare che sulla macchina con sella monoposto (come quella della nostra prova) quando si gira lo sterzo a fondo corsa, sia da una parte che dall'altra, il manubrio viene a contatto con le ginocchia; la qual cosa succede soprattutto alle persone di alta statura per le quali è pertanto consigliabile la sella lunga che consente di spostarsi leggermente più all'indietro. Le sospensioni lavo-

Nella tecnica e nella struttura generale, La Vespa 50 ripete pur nelle sue minori dimensioni le inconfondibili e originali caratteristiche delle sue maggiori consorelle, il che di per se stesso è già un attestato di garanzia e la premessa di un grandioso successo.

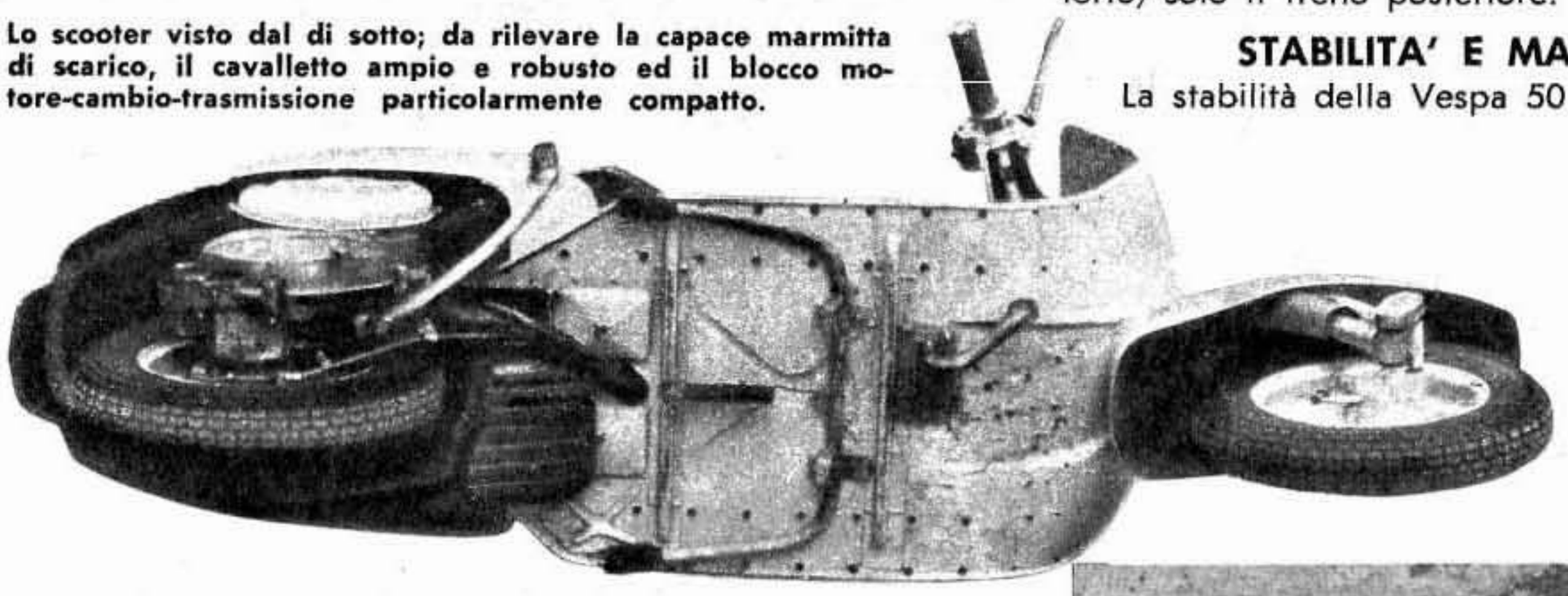
www.vespareources.com





La macchina vista di fronte e da tergo; da mettere in evidenza l'ampiezza dello scudo (quindi buona protezione) e le sacche posteriori rastremate (minor ingombro).

Lo scooter visto dal di sotto; da rilevare la capace marmitta di scarico, il cavalletto ampio e robusto ed il blocco motore-cambio-trasmissione particolarmente compatto.



rano egregiamente, con progressione e sofficità anche su fondo stradale sconnesso.

FRIZIONE E CAMBIO

Dopo i brevi aggiustaggi inziali di prammatica, questi organi funzionano in modo impeccabile.

I rapporti del cambio sono ben proporzionati; la prima è « corta » per favorire le partenze; anzi, grazie altresì all'elasticità del motore, consente praticamente di avviare la macchina senza nemmeno frizionare; col cambio in prima e frizione innestata si può marciare normalmente a passo d'uomo e ancora più adagio senza avvertire strappi o irregolarità di sorta. Sempre in virtù dell'elasticità del motore, il passaggio dalla prima alla seconda avviene senza che si avvertano « vuoti »; la seconda e la terza sono più avvicinate, per cui "l passaggio dall'uno all'altro rapporto sia in crescendo che scalando avviene senza salti avvertibili. Queste caratteristiche del cambio ne facilitano l'uso anche ai principianti dando loro una sicurezza di manovra tanto più apprezzata dalla clientela non ancora in possesso di molta sensibilità di guida.

ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

L'accelerazione è ottima, specie tenuto conto che si tratta di un motore di 50 cc; prerogativa funzionale che consente di destreggiarsi facilmente nel pieno del traffico, dove si sfrutta prevalentemente la seconda e la terza, la prima essendo praticamente usata solo per la partenza.

La velocità massima è ovviamente quella stabilita dal Codice stradale per i veicoli sino a 50 cc esentati dalla patente, cioè i tanto discussi 40 mh. Ma vale la pena di sottolineare che le prestazioni della Vespa 50, sono pressapoco le stesse delle primissime Vespa 98 cc di circa quindici anni or sono; considerazione che mette in evidenza i grandissimi progressi realizzati nel frattempo dai tecnici della Piaggio.

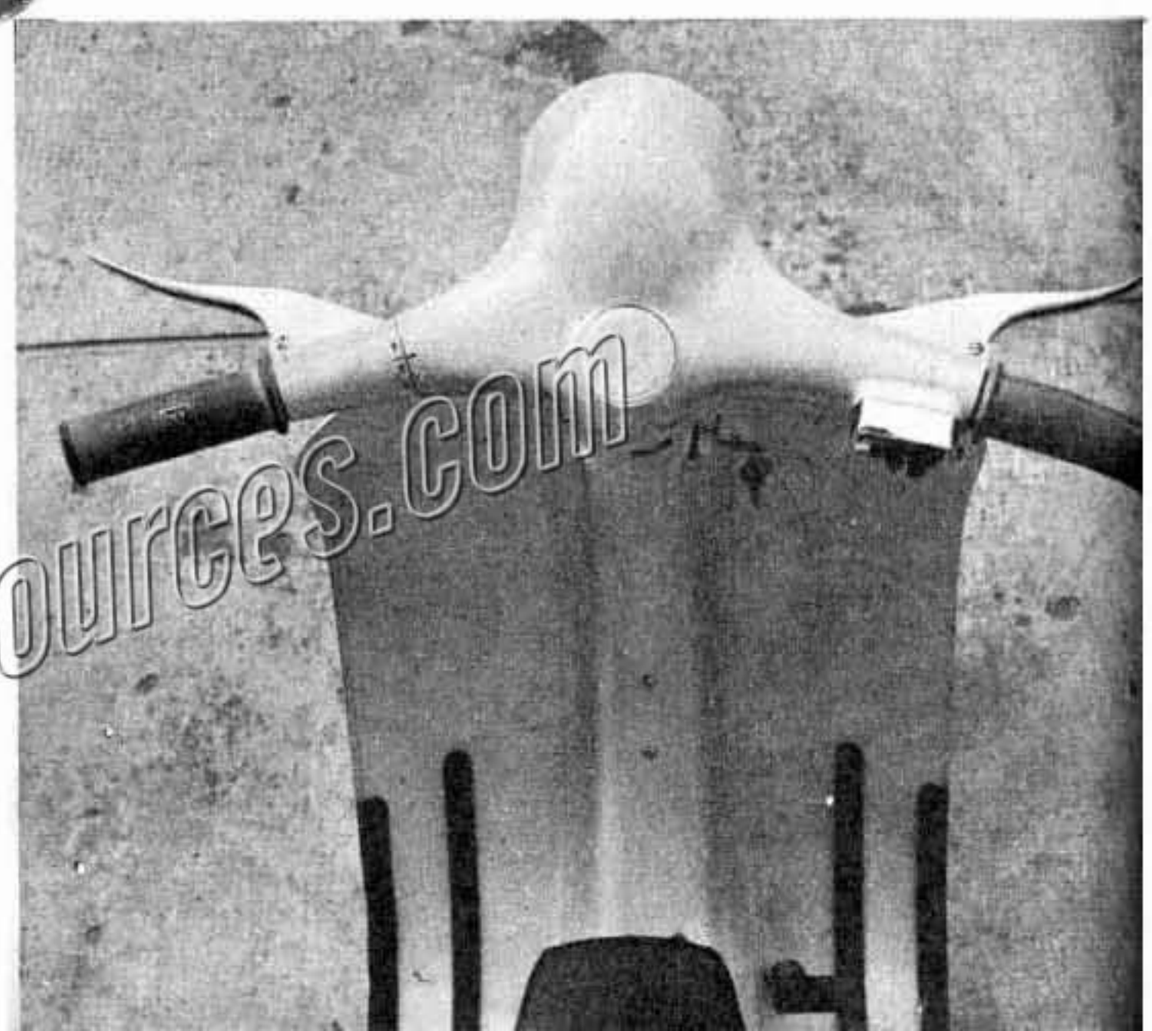
FRENATA

La frenata è pronta e sicura, molto più di quanto ci si possa attendere dai veicoli di questa categoria. Si arriva al bloccaggio delle ruote solo nelle frenate più energiche e di assoluta emergenza. C'è solo da notare che frenando forte con entrambi i freni, e più ancora con solo quello davanti, si ha un notevole « affondamento » della sospensione anteriore; è vero per altro che gli scooteristi usano normalmente (e a torto) solo il freno posteriore.

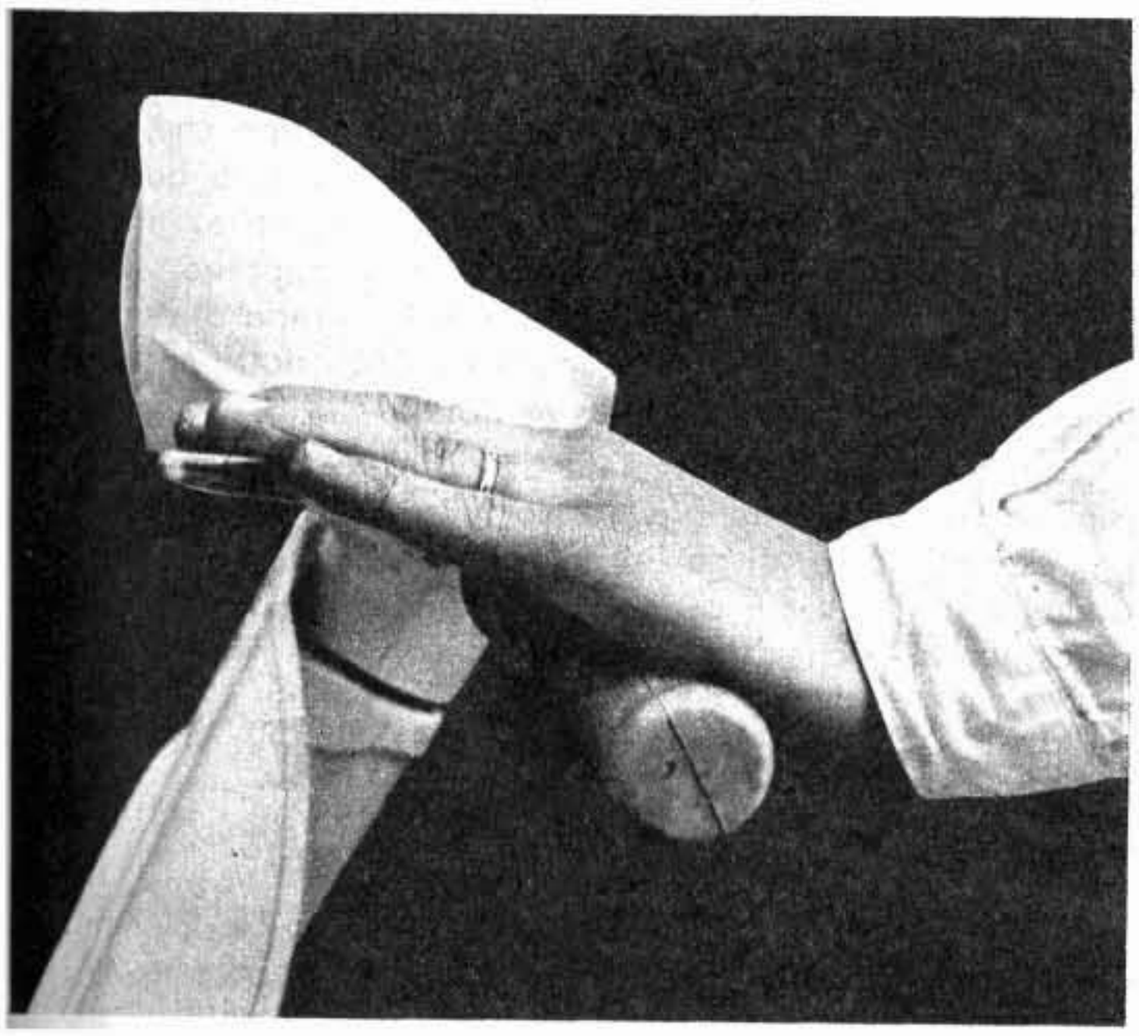
STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

La stabilità della Vespa 50 è di tutta sicurezza; proviene

I comandi sul manubrio, con le leve arcuate e poste a giusta distanza dalle manopole. Quella del gas è irreversibile. Il contachilometri viene montato come extra dopo aver tolto il coperchietto circolare in plastica al centro del manubrio.

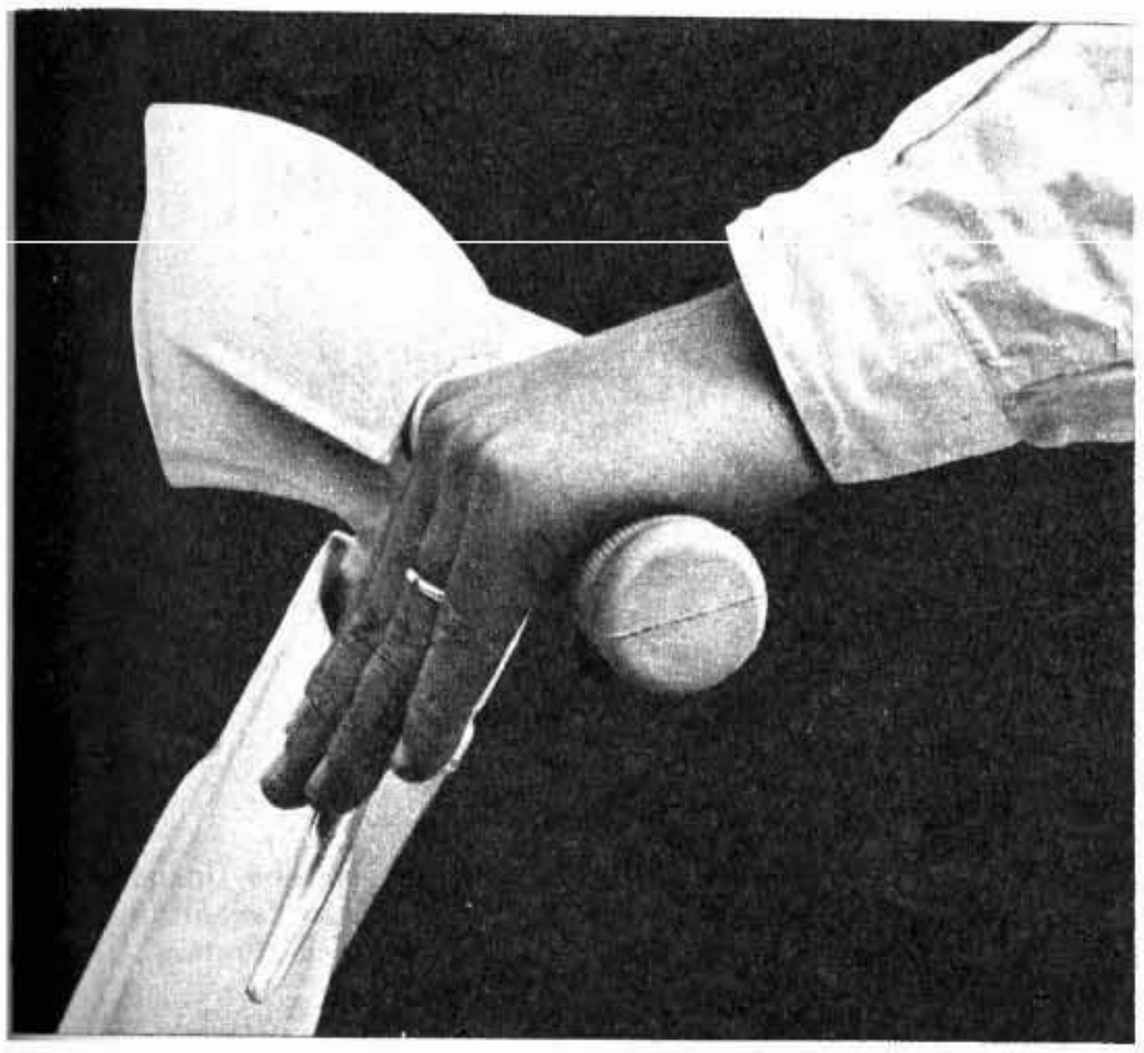


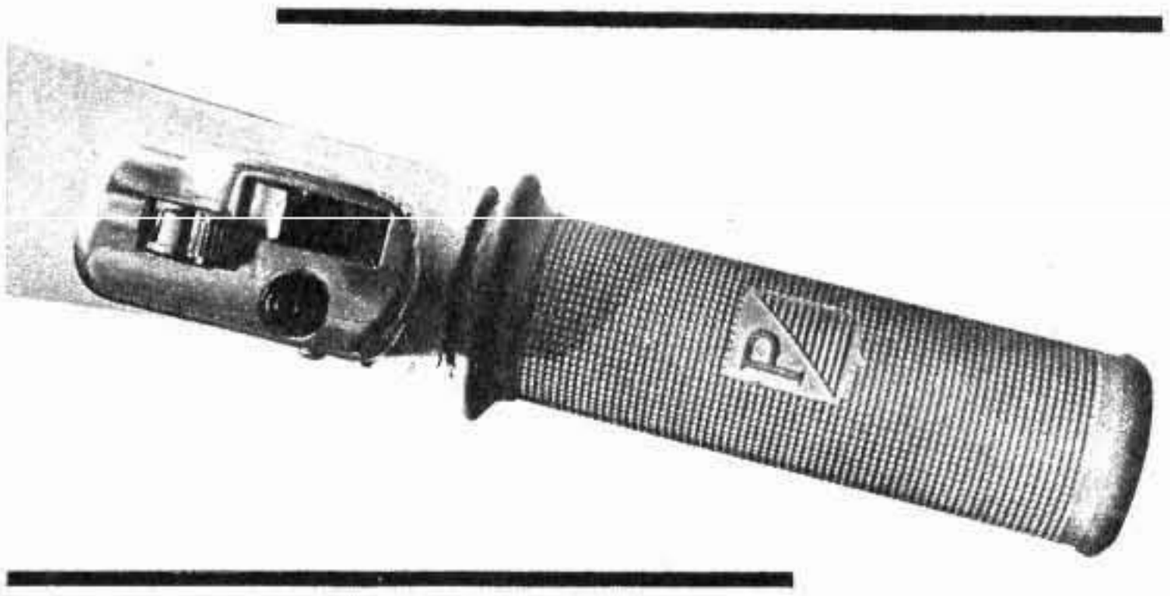
www.vesparesources.com



La rotazione della manopola del cambio per passare dalla prima (SOPRA) alla terza (SOTTO) è alquanto ampia.

Poggiando il piede sul rialzo centrale della pedana si agisce sul pedale del freno posteriore con la massima facilità.





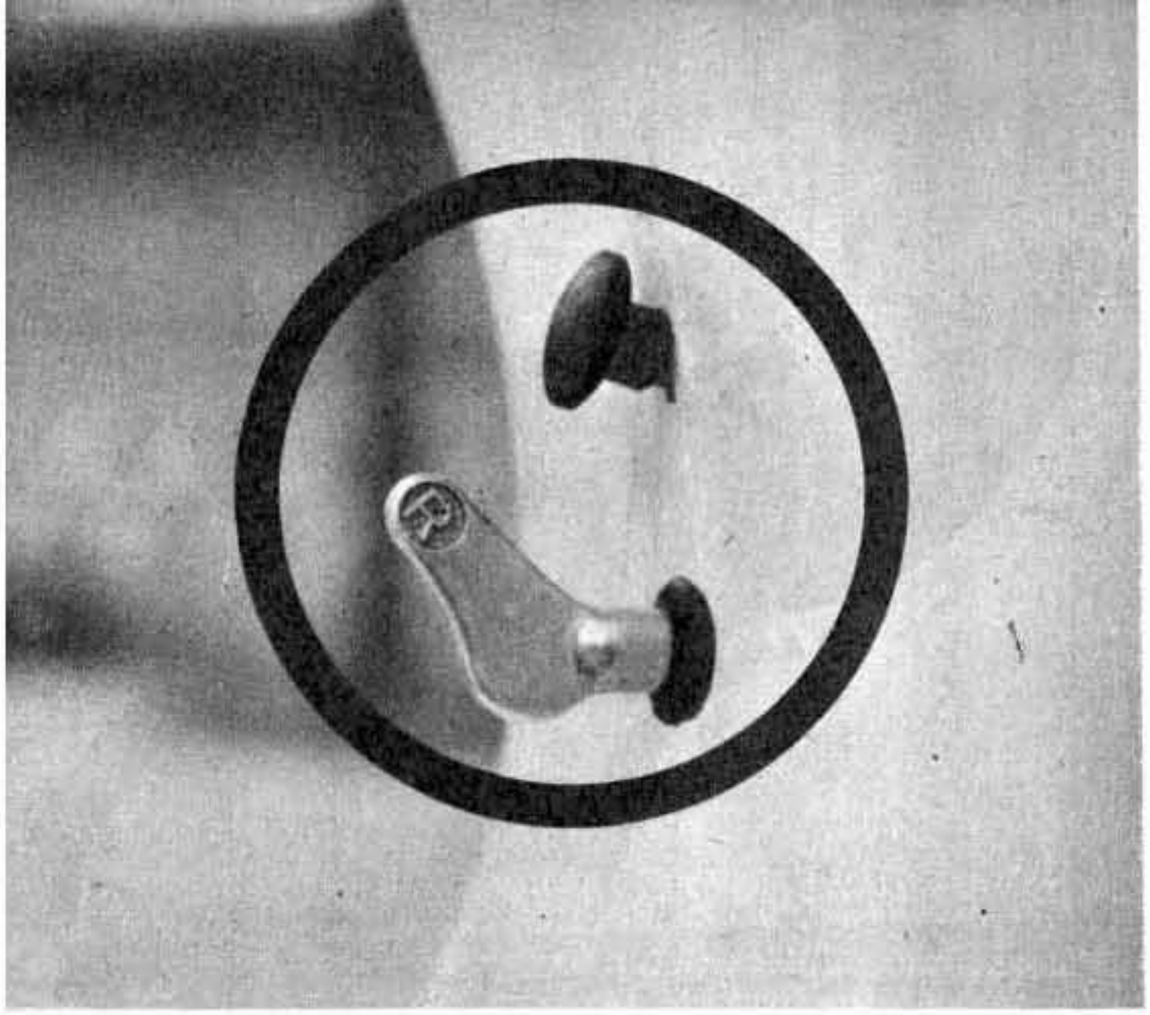
SOPRA: La scatoletta coi comandi per l'impianto elettrico è situata vicino alla manopola destra ed è facilmente raggiungibile. A sinistra, l'interruttore dell'impianto di illuminazione; al centro in alto, il deviatore per le luci del fanale anteriore; sotto, il pulsante del claxon; sul lato destro della scatoletta, il bottone di massa. SOTTO: Anche la Vespa 50 è dotata della serratura a bloccasterzo, protetta da un coperchietto quando si tolgono le chiavi.

dall'esatta posizione del baricentro, dalla ben studiata distribuzione delle masse, dalle ridotte dimensioni del veicolo, dalla efficacia delle sospensioni. Dalle eccellenti doti di stabilità deriva ovviamente la grande maneggevolezza del veicolo, favorita dall'ampio raggio di sterzo, dal corto interasse, dalle modeste dimensioni d'ingombro, così che ci si può infilare agevolmente e senza complicate manovre anche fra gli... interstizi del traffico e dei posteggi.

CONSUMO

Da mettere in rilievo anzitutto che anche la Vespa 50 funziona con miscela al 2% come gli altri scooter della Piaggio

www.vespareources.com



Sulla scocca, sotto la sella ed in posizione facilmente raggiungibile anche in marcia, si trovano il pomello dello starter ed il rubinetto della benzina a tre posizioni.

meccanica e di scarico, elasticità di marcia e facilità di avviamento.

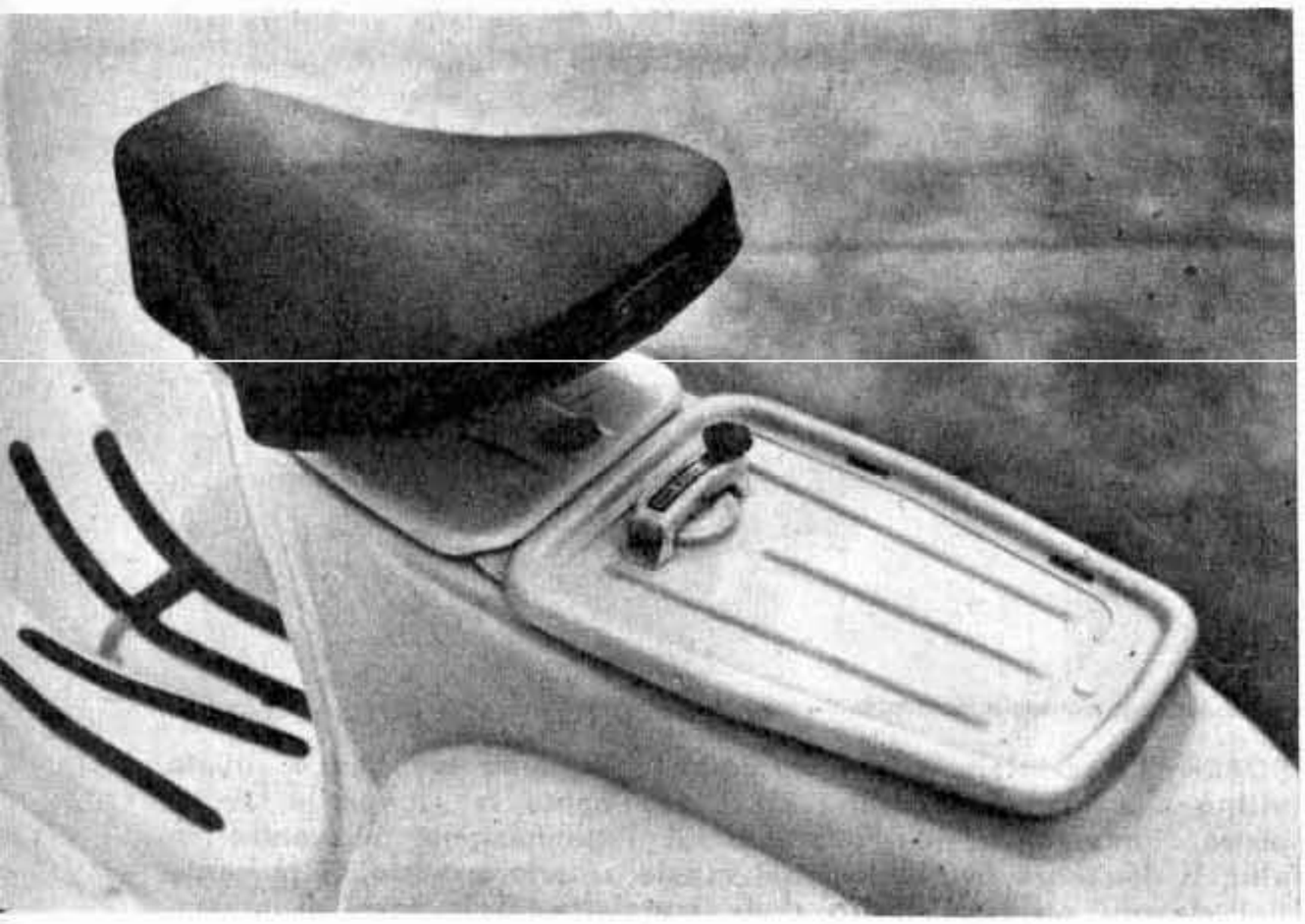
Per quanto riguarda la silenziosità diremo che, specialmente girando in città, non sembra neppure di guidare un veicolo dotato di motore a scoppio: questa impressione viene rafforzata dal fatto che non si avvertono neppure vibrazioni o effetti di risonanza. Nella quiete delle strade di campagna, il rumore di scarico della Vespa 50 è poi ridotto ad un esile, piacevole borbottio appena avvertibile.

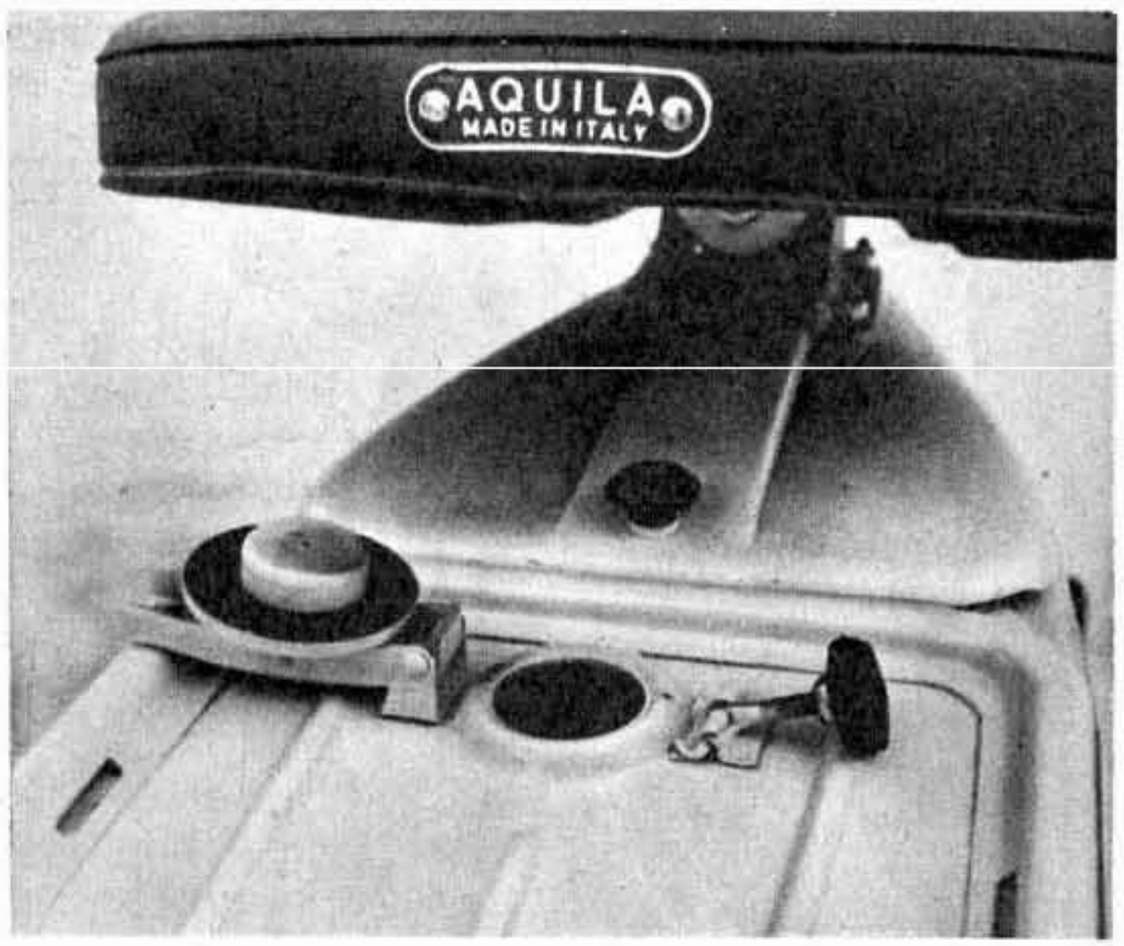
L'elasticità di marcia è tale da ridurre al minimo l'uso del cambio come abbiam già messo in rilievo e consente, tanto per esemplificare, di partire in seconda! In quanto alla facilità d'avviamento, di cui pure abbiam già detto qualcosa, essa è determinata anche dalla potenza del volano magnete.

MANUTENZIONE

DOTAZIONE ATTREZZI

Una chiave a tubo con aperture da 11, 17 e 21 mm; due chiavi fisse con aperture da 7 e 8 mm; un cacciavite.





A SINISTRA: La Vespa 50 può essere fornita con la sella monoposto, illustrata nella foto, oppure col classico sellone; in quest'ultimo caso però non si può più utilizzare il portapacchi ed inoltre, per fare rifornimento, bisogna sollevare il sellone verso l'avanti. A DESTRA: Particolare del tappo del serbatoio carburante, fissato mediante un pomello a vite, come sulle Vespa di maggior cilindrata.

(e per il rodaggio viene richiesta la stessa percentuale), quindi già nel bilancio preventivo d'esercizio l'utente può contare su di un notevole risparmio sul prezzo del carburante. Poi, andando a 30 kmh su strade aperte di pianura, si consuma un litro ogni 65 km, come indicato dalla casa secondo le norme CUNA. A 40 kmh, con un litro si fanno 60 km, sempre nelle medesime condizioni di utilizzazione. Girando in città o facendo un po' di salita non si scende al di sotto di 55 km/litro.

MOTORE

Le tre qualità del motore che più fanno spicco e che lo renderanno particolarmente simpatico a tutti sono: silenziosità

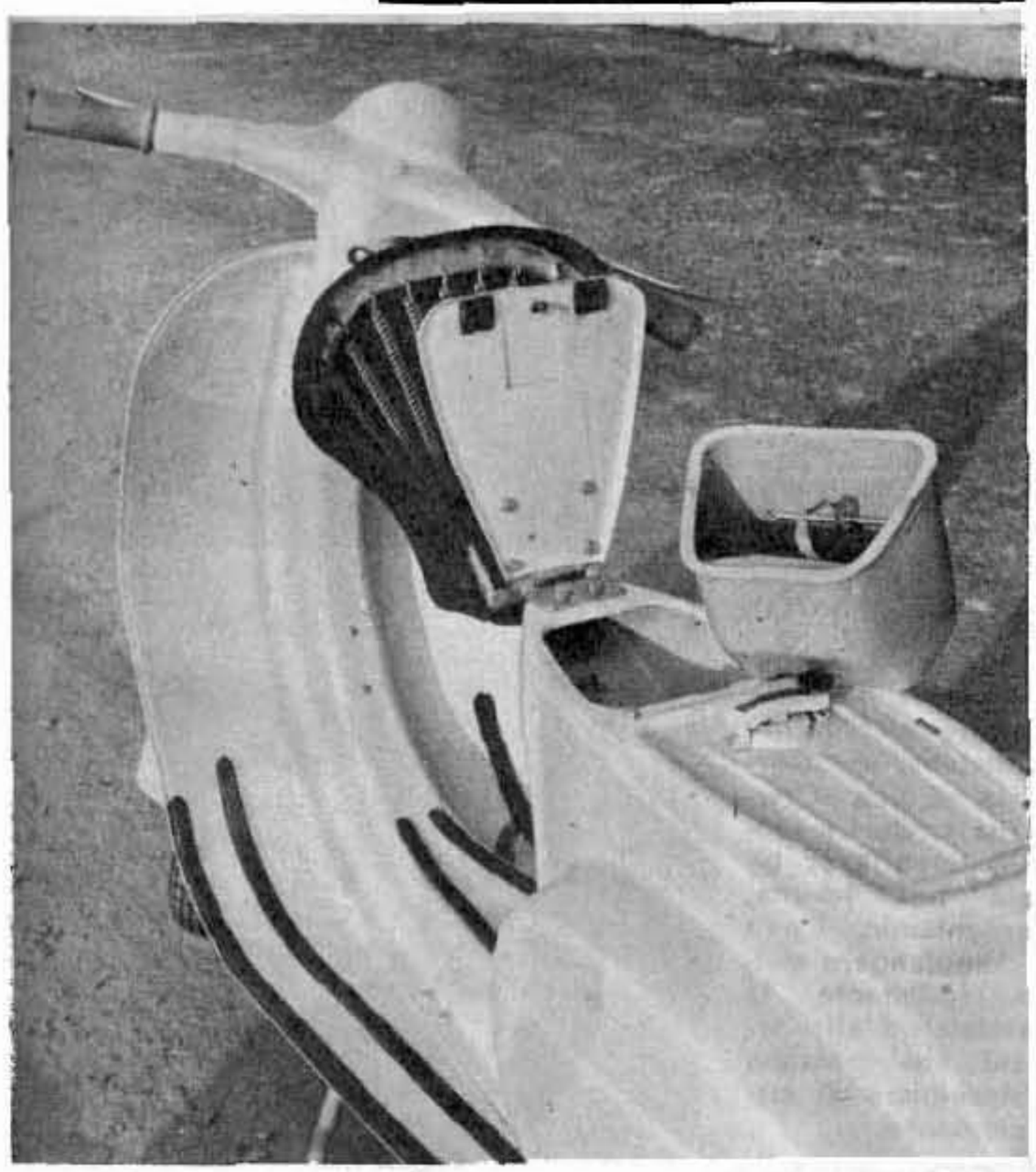
RIFORNIMENTO LUBRIFICANTE

Svitando un tappo posto sotto l'attacco dell'ammortizzatore, senza neppure togliere la «persiana» della sacca destra, si può agevolmente controllare il livello dell'olio del cambio, e provvedere alle eventuali aggiunte. Poco più sotto, sempre in posizione accessibile, trovasi un secondo tappo a vite per lo scarico.

ACCENSIONE

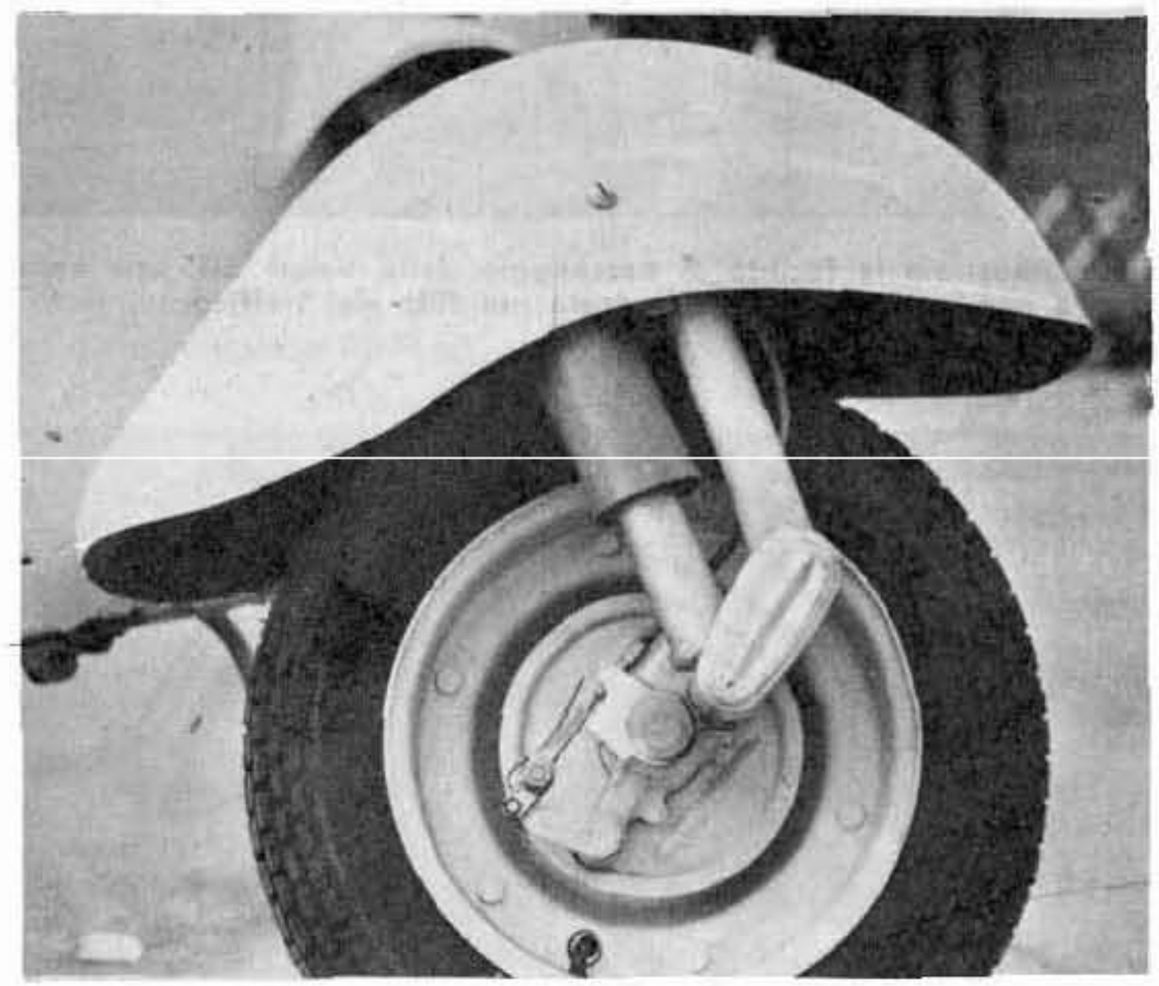
Dopo aver tolto la « persiana » della sacca destra agendo sull'unica levetta di fissaggio, nessuna difficoltà per lo smontaggio della candela. Per registrare i contatti del ruttore bisogna smontare la ventola di raffreddamento ed il coperchio.

www.vesparesources.com



La comoda posizione di guida.

SOPRA: Dopo aver svitato un pomello a vite si ribalta la sella ed il suo supporto e si accede alla sacca porta-attrezzi in plastica, la quale può venir facilmente estratta dal proprio alloggiamento ed ha una buona capienza. SOTTO: Dopo aver tolto la sacca porta-attrezzi, si raggiunge il carburatore coi relativi cavi di comando, tubazione del carburante e presa d'aria.

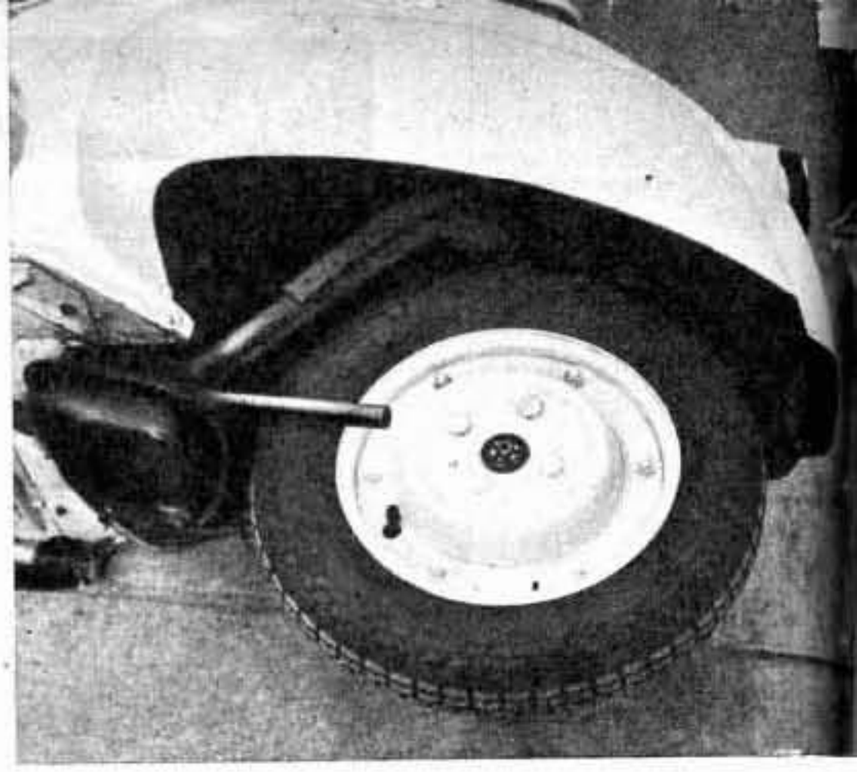


Particolare della ruota anteriore a sbalzo e della sospensione a levetta oscillante con elemento ammortizzante in gomma. I pneumatici hanno un diametro di 9 pollici.

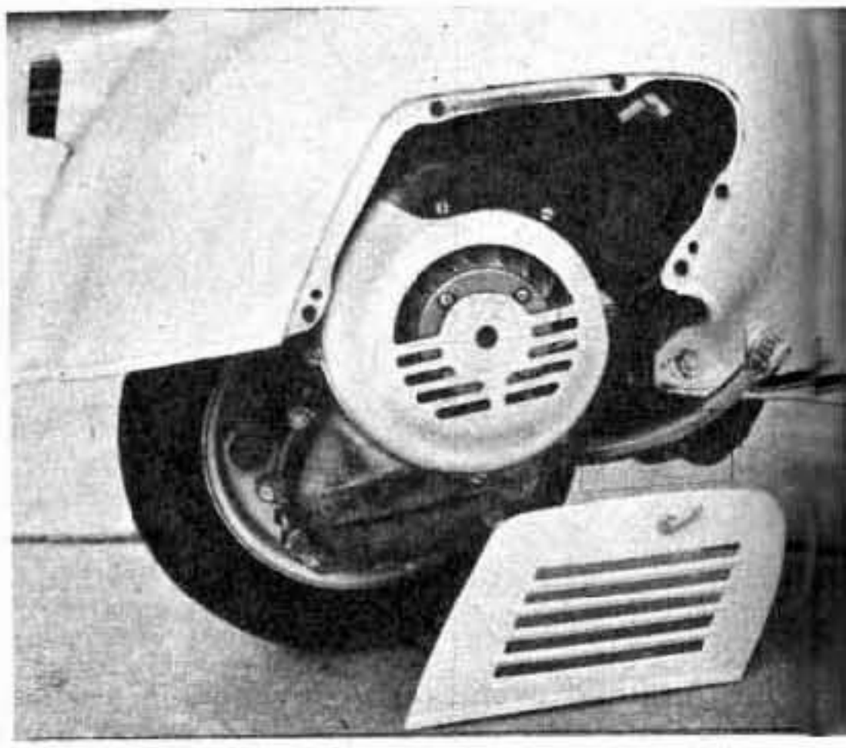
www.vespareSources.com

Ecco dimostrata la facilità di parcheggio della Vespa 50, una vera manna per la circolazione e la sosta nel fitto del traffico.

Anche la ruota motrice è montata a sbalzo e quindi rapidamente smontabile.



La sacca di destra, che copre il blocco motore-cambio - trasmissione, è provvista di una « persiana » che si toglie dopo aver girato una levetta, consentendo così di raggiungere molto facilmente la candela ed altri organi che possono abbisognare di manutenzione.



Uno « spaccato » che mette in evidenza la struttura e la robustezza dei vari organi componenti il motore della nuova Vespa 50. Si nota in particolare il volano-magnete a quattro poli e l'ammissione regolata con la spalla destra dell'albero motore, come sui modelli di maggior cilindrata, ciò che consente un risparmio di carburante ed una percentuale di olio nella benzina del solo 2 %. La frizione non è calettata direttamente sull'albero motore come sugli altri tipi della Vespa ma sul primario del cambio.

www.vespareSources.com

Le caratteristiche tecniche

MOTORE
Monocilindrico inclinato a due tempi con raffreddamento ad aria forzata, distribuzione regolata dall'albero motore, con luci incrociate e pistone a testa piatta.
Alesaggio e corsa 38,4 × 43 = 49,7 cc.
Compressione 1 : 7,2.
Potenza CV 1,45 a 4500 giri.

ACCENSIONE
A volano-magnete 6 V-30 W, calettato alla destra dell'albero motore, anticipo 19° ± 1° prima del PMS, distanza tra i contatti platinati 0,4 mm, candela grado termico 225 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,5 mm.

LUBRIFICAZIONE
Miscela al 2% per il motore; olio SAE 30 per cambio, frizione, ecc., quantità 250 gr, controllo ogni 4000 km, cambio ogni 8000 km.

ALIMENTAZIONE
Miscela 2%; capacità serbatoio litri 5,2, di cui litri 0,7 circa di riserva.

CARBURATORE
Dellorto SBH 16/10 automatico con starter a circuito indipendente, diametro diffusore 10 mm, getto massimo 52, getto minimo 38, getto starter 50, calibratore aria max. 140 min. 130, polverizzatore-emulsionatore ∅ 175, vite dosaggio minimo aperta di giri 1¼.

CAMBIO
In blocco, a tre rapporti, comandato da manopola girevole alla sinistra del manubrio, abbinata alla leva della frizione.

FRIZIONE
A dischi multipli d'acciaio e di materiali d'attrito, in bagno d'olio.

TRASMISSIONI
Primaria ad ingranaggi elicoidali. Secondaria attraverso gli ingranaggi del cambio.
Rapporti totali 22,33 in prima, 12,56 in seconda, 7,95 in terza.

TELAIO
A carrozzeria portante, in lamiera di acciaio stampata e saldata.

SOSPENSIONI
Anteriore a levetta oscillante, con elemento ammortizzante in gomma; posteriore a molla elicoidale con ammortizzatore coassiale idraulico.

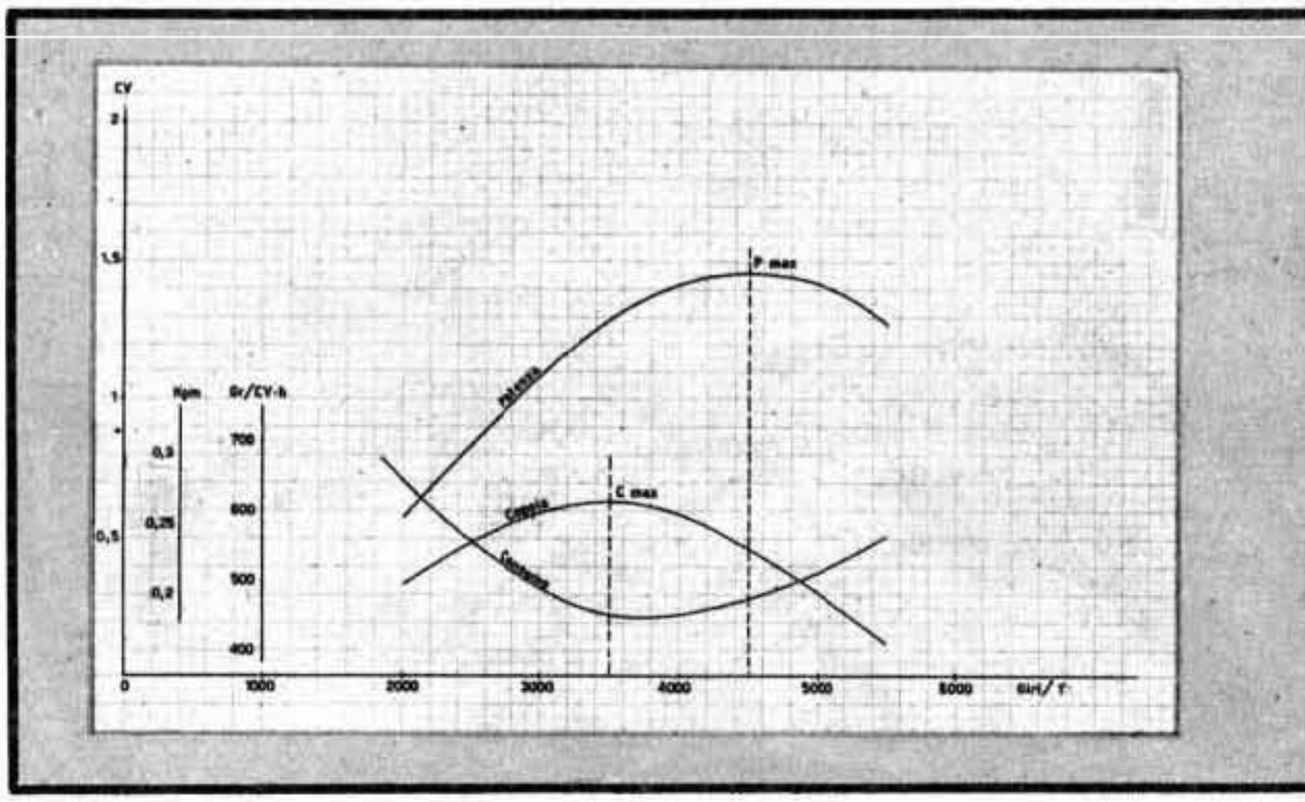
RUOTE E PNEUMATICI
Ruote a sbalzo intercambiabili con cerchioni in lamiera stampata da 1.75 × 9 e pneumatici 2¾ × 9. Pressioni di gonfiaggio 1,3 (ant.) 2,25 (post.).

FRENI
A tamburo diametro utile 125 mm (ant.) e 135 (post.), guarnizioni 17 mm.

IMPIANTO ELETTRICO
Alimentato dal volano-magnete 6 V-20 W. Faro anteriore con lampada anabbagliante 6 V-15 W e lampada luce città 6 V-15 W. Fanalino posteriore a luce rossa con lampada 6 V-5 W.

DIMENSIONI E PESO
Lunghezza m 1,635. Larghezza m 0,610. Altezza max m 0,980. Altezza manubrio m 0,865. Altezza sella m 0,745. Altezza pedana m 0,210. Altezza minima da terra m 0,105. Interasse m 1,166. Peso kg 66.

PRESTAZIONI (Norme CUNA)
Consumo litri 1 ogni 65 km.
Velocità massima 40 kmh.



Le curve di potenza, coppia e consumo.

CONCLUSIONE
Veicolo tecnicamente di alta classe, con soluzioni originali collaudate dall'esperienza derivata dalle miriadi di Vespa in circolazione in tutto il mondo, prodotto da uno dei più grandiosi complessi industriali del settore motociclistico, la Vespa 50 si pone all'avanguardia della produzione microscooteristica mondiale, ed anche in virtù della praticità d'impiego, economia d'esercizio, signorile eleganza, è sicuramente destinato a « sfondare » sia sul nostro mercato che su quelli esteri.

www.vespaonlines.com