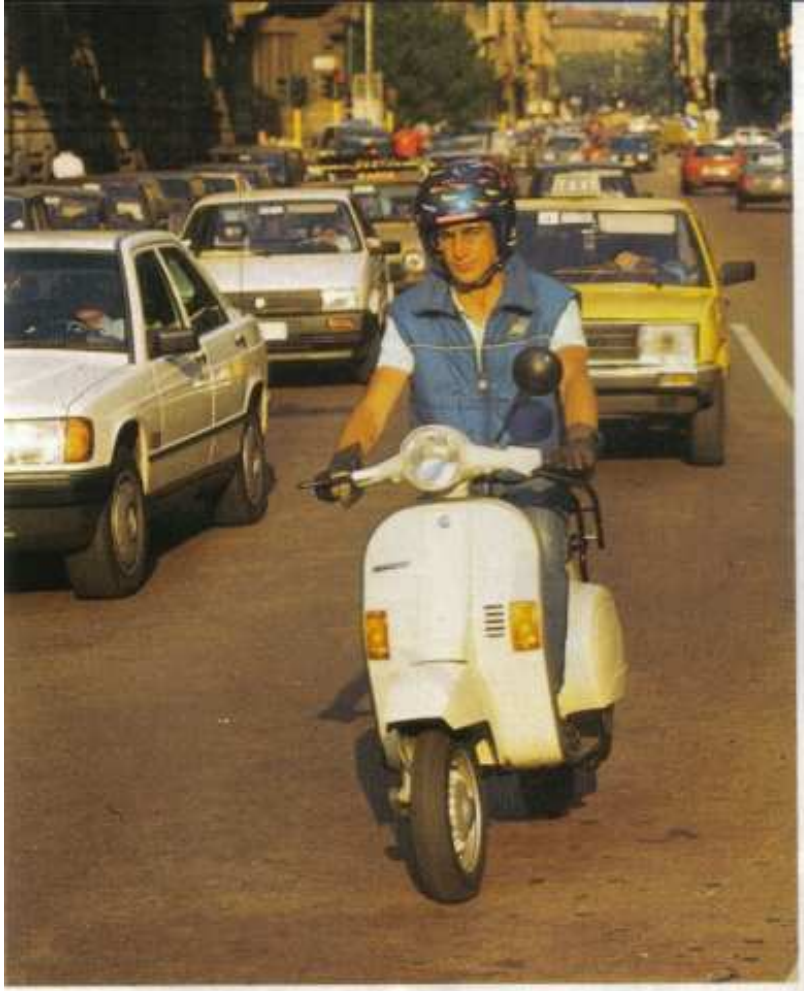
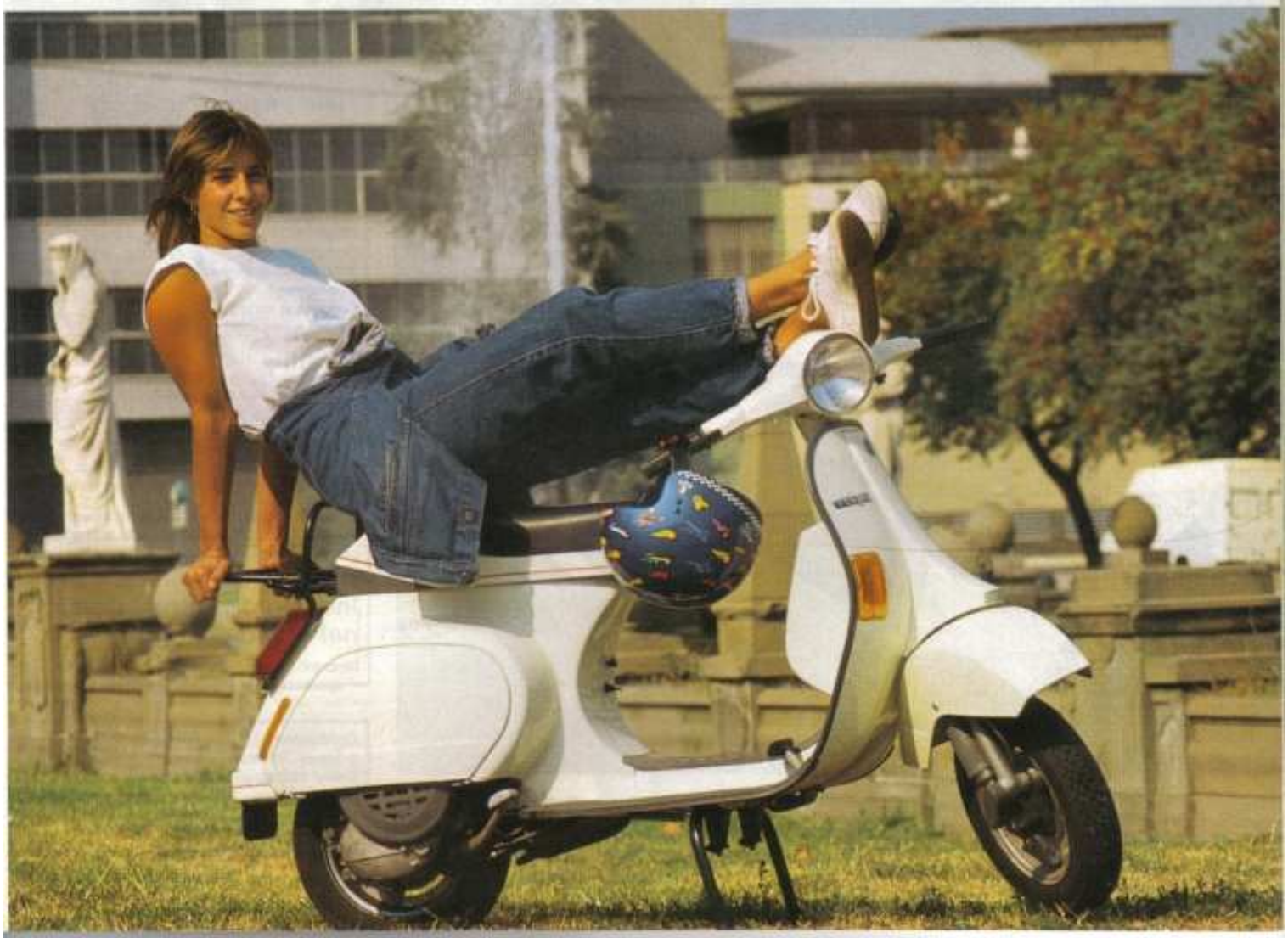
PIÙ RICCA E PIÙ BELLA

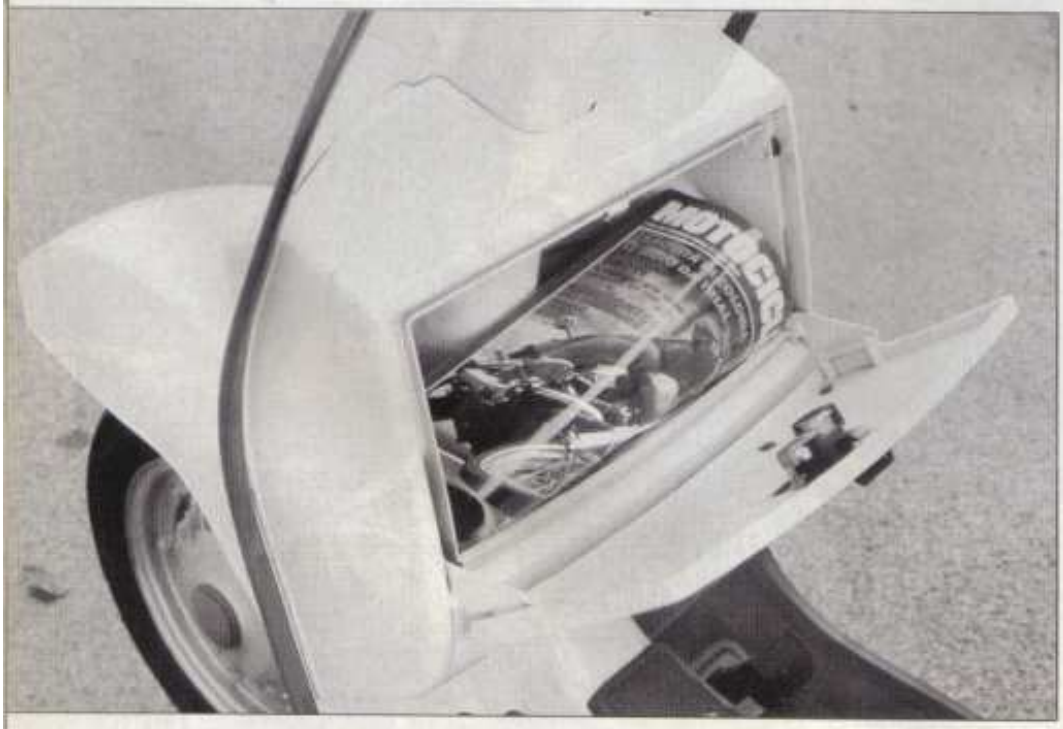
VESPA PK 50 XL

PROVE

Migliorata in vari punti (tecnica, estetica, dotazione), questa nuova Vespa è diventata più sostanziosa ed ospitale. Il motore si avvia con la minima pressione del piede sulla leva. Molto efficace l'impianto di illuminazione. Prezzo interessante, 1.570.580 lire f.f.







Il bauletto si dimostra sempre utilissimo. Dotato di un ampio coperchio, è abbastanza capace inoltre ha la serratura a chiave (la stessa dell'avviamento, del bloccasterzo e della sella). Modificato nel disegno e nelle capacità, non disturba le ginocchia nella guida, ma se non è chiuso a chiave il coperchio tende a vibrare.

Pregi

Eleganza
Protettività
Potenza impianto illuminazione e segnalazione
Tiro motore
Capacità di carico
Facilità smontaggio ruote e copertoni

Difetti

Frenata anteriore poco potente
Scarso rendimento sospensioni sullo sconnesso

Commento sul prezzo

(1.570.580 lire f.f.).

Ci sembra adeguato alle doti tecniche ed estetiche del mezzo, tenendo presente anche la sua proverbiale robustezza, e la quasi totale assenza di manutenzione.

Inconvenienti registrati nel corso della prova

Nessuno.

Collaudatori: Lorenzo de La Penne, Carlo Perelli e Marco Riccardi - **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino - **Grafici:** Piergiorgio Padoan - **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli - **Testo:** Lorenzo de La Penne - **Pellicole 3M FILM**

Niente da dire, questo scooter di 50 è sempre bello ed attuale, specialmente dopo le recenti cure tecniche ed estetiche che l'hanno reso più slanciato ma anche più importante. Peccato però che la Piaggio non si sia ancora lasciata sedurre dalle materie plastiche. Particolari come parafango anteriore, fianchetti (così esposti agli urti), serbatoio benzina e perché no anche cerchi ruota, unirebbero alla leggerezza l'indeformabilità e la facilità di sostituzione, agevolando così i vespisti, che temono molto di più i conti del carrozziere di quelli del meccanico. L'approccio visivo è sempre attraente: le forme morbide, eleganti e protettive della Vespa non stancano.

Parecchie le modifiche rispetto alla serie precedente: calandra più rastremata, clacson sulla destra dello scudo, cruscotto più ricco e completo, pedana tutta rivestita in plastica, scocca più larga con lampeggiatori, fanalino di coda, sella e parafango anteriore di nuovo disegno. Curati i particolari, ben realizzata la verniciatura. Comodi e intuitivi i comandi a mano e a pedale, naturale la posizione di guida coadiuvata dall'ampia sella e dalla possibilità di poter spostare a piacimento le estremità sulla pedana.

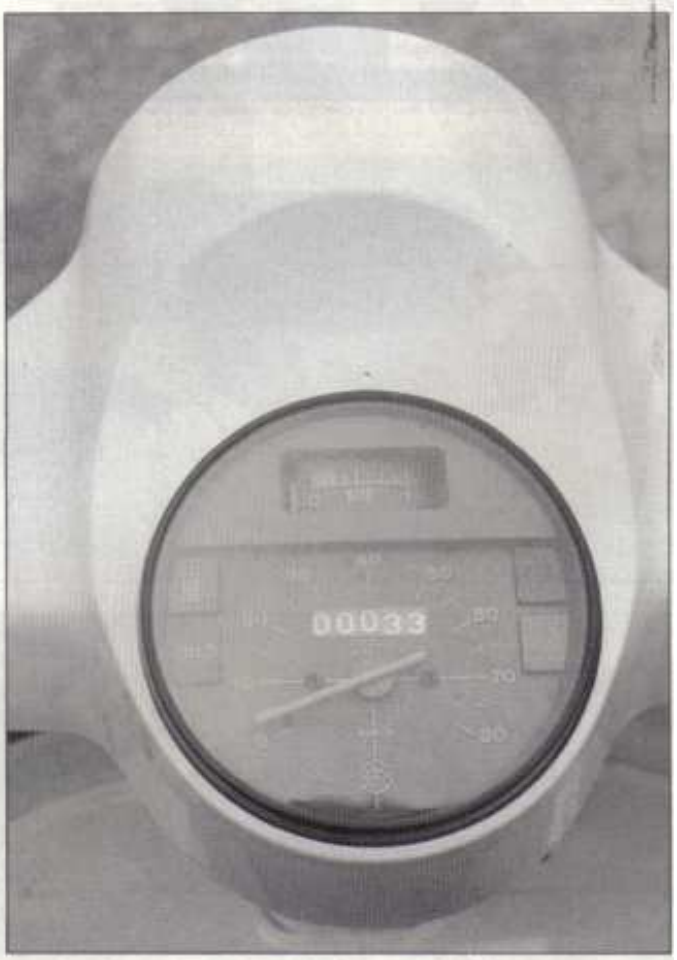
Buono il comportamento stradale, qualche problema sulle asperità a causa soprattutto del modesto lavoro delle sospensioni. Sufficiente la maneggevolezza anche se 80 chili a secco sono un po' tantini.

La frenata è buona per quanto riguarda il retrotreno, scarsa invece davanti, accompagnata inoltre dal rapido affondamento della sospensione. Ottima l'illuminazione grazie all'impianto a 12V e al grosso faro circolare.

Il motore, ora impreziosito dall'accensione elettronica, non vibra ed ha un tiro eccezionale. Stenta un po' ad entrare in temperatura e vigoria forse perché strozzato per motivi Codice. Ben rapportato il cambio che accusa però agli inizi una certa durezza di azionamento. Il consumo si attesta su buoni valori anche dandoci dentro. È uno scooter facile da usare, pulito, adatto quindi anche all'utenza femminile. Inoltre grazie alla larga pedana non disdegna neanche la borsa della spesa o quella della ginnastica. Vanta pure straordinarie doti di protettività che lo rendono molto adatto anche nella stagione fredda. Sostanzialmente un mezzo cittadino ma altrettanto a suo agio anche fuori porta.

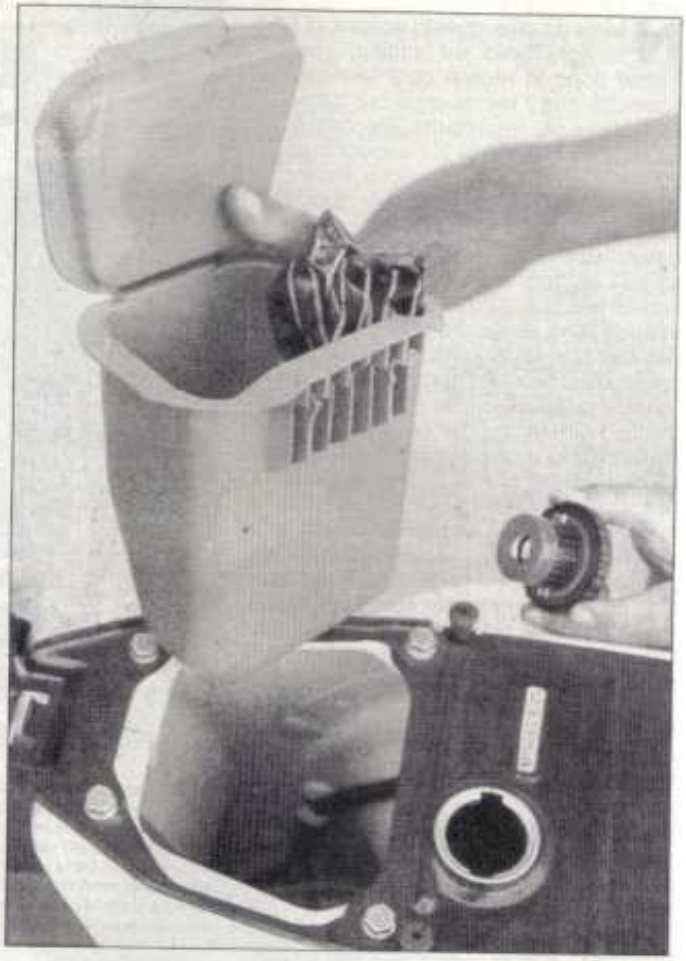
Le tondeggianti linee della Vespa sono state attualizzate con ben calibrate smussature. Il parafango e il manubrio proiettati in avanti ricordano un po' la sagoma di un jet. L'ampia pedana è tutta ricoperta di plastica anti-sdrucciolo. Comodo il lungo sedile chiuso a chiave. Optional l'utile portapacchi (costa 37.500 lire). Modificata anche la zona anteriore, a cominciare dalla modanatura centrale più avanzata che unitamente al parafango più affusolato rendono la linea più penetrante. Inoltre il clacson è stato spostato dietro la feritoia visibile sulla sinistra dello scudo. Una nota di merito anche per il grosso faro circolare che si dimostra ottimo esteticamente e funzionalmente.

Completa e ben disegnata la strumentazione con scale rosse su fondo nero. Abbiamo un originale indicatore di livello del carburante, spie di riserva, frecce, accensione luci e anabbaglianti. Il grosso tachimetro è abbastanza preciso, mentre, il totalizzatore è sprovvisto dell'indicazione delle centinaia di metri.

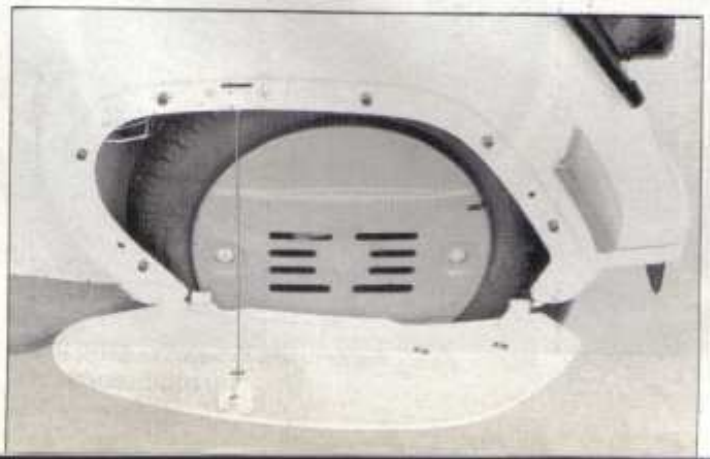


La nostra prova in cifre

Accelerazione 100 m da fermo	10 m	30 m	100 m
	2"55	4"85	11"01
Velocità media sui 100 m	24.7 km/ora		
Spunto in salita 20 m 24%	6"15		
Consumo urbano	31,5 km/ora		
Consumo extraurbano	39,8 km/ora		
Consumo medio	34,3 km/ora		



Sotto la sella, il comando dell'indicatore livello carburante, il tappo a baionetta del serbatoio e la comoda sacca porta attrezzi con coperchio. Sotto la sacca si trova il carburatore, che al vantaggio di poter respirare in zona calma unisce però lo svantaggio di una scarsa accessibilità.



I fianchetti si aprono mediante pratici pomelli a scatto posti sotto la sella in modo da evitare manomissioni indesiderate e sono dotati di cavetti in materiale plastico in modo da limitare l'apertura al necessario. Notare la finezza dei piccoli tamponi di gomma per evitare vibrazioni e risonanze. Sul lato destro trova posto il gruppo motore-cambio-trasmissione rivisto nell'accensione, ora elettronica. Optional la ruota di scorta, accessorio del quale ci sembra superfluo sottolineare l'utilità.

I dati tecnici

Motore: monocilindrico a due tempi con raffreddamento ad aria forzata, distribuzione regolata da spalla dell'albero motore, alesaggio e corsa 38,4 x 43, cilindrata 49,77 cc., rapporto di compressione 9:1.
Alimentazione: miscela al 2%, capacità serbatoio litri 6,2 di cui 1,2 di riserva, carburatore Dellorto SHB 16/10.
Accensione: elettronica a scarica capacitativa, candela Marelli CW7N, Bosch W5AC.
Avviamento: a pedale.
Cambio: quattro rapporti ad ingranaggi sempre in presa, comando a manopola girevole.
Lubrificazione: cambio capacità carter litri 0,250 di olio IP DUE T.
Trasmissioni: primaria ad ingranaggi, secondaria diretta alla ruota.
Frizione: dischi multipli in bagno d'olio.
Impianto elettrico: generatore 12V 40W.
Telaio: carrozzeria portante a guscio in lamiera.
Sospensioni: forcella monobraccio con ruota a sbalzo e ammortizzatore idraulico, posteriore gruppo motore trasmissione ruota semiportante con ammortizzatore idraulico.
Ruote e pneumatici: cerchi scomponibili in acciaio, pneumatici anteriore e posteriore 3.00 x 10.
Freni: a tamburo, anteriore Ø 125., posteriore Ø 150 mm.
Dimensioni in mm: lunghezza 1685, interasse 1165, larghezza manubrio 700, altezza manubrio 920, altezza sella 790.
Peso: 77 kg.