VESPA
Super Sprint 90

Prova effettuata sulla distanza di Km 520, in città e strade aperte di varia conformazione planimetrica e altimetrica, impiegando miscela Esso "Mix" al 2%.

La linea spiccatamente sportiva della nuova Vespa « Super Sprint » 90 è dovuta in particolar modo al finto serbatoio con imbottitura superiore ed alla ruota di scorta con dischi copricerchio sistemata longitudinalmente dietro lo scudo.

Nella pur vasta gamma dei modelli di scooter costruiti dall'industria italiana, indiscussa maestra in questo settore, ne mancava sinora uno spiccatamente sportivo di piccola cilindrata.

Con la tempestività che la distingue nel centrare perfettamente tutte le esigenze della motorizzazione leggera, l'ha ora realizzato la Piaggio.

Parliamo, naturalmente, della « Super Sprint » 90, presentata poco prima del Motosalone di Milano (ove figurava tra le maggiori novità) ed accolta con vivissimo interessamento anche all'estero.

Strutturalmente la « Super Sprint » si ricollega all'ormai popolarissima 50, lanciata un paio d'anni fa, seguita dalla 90 e più recente-

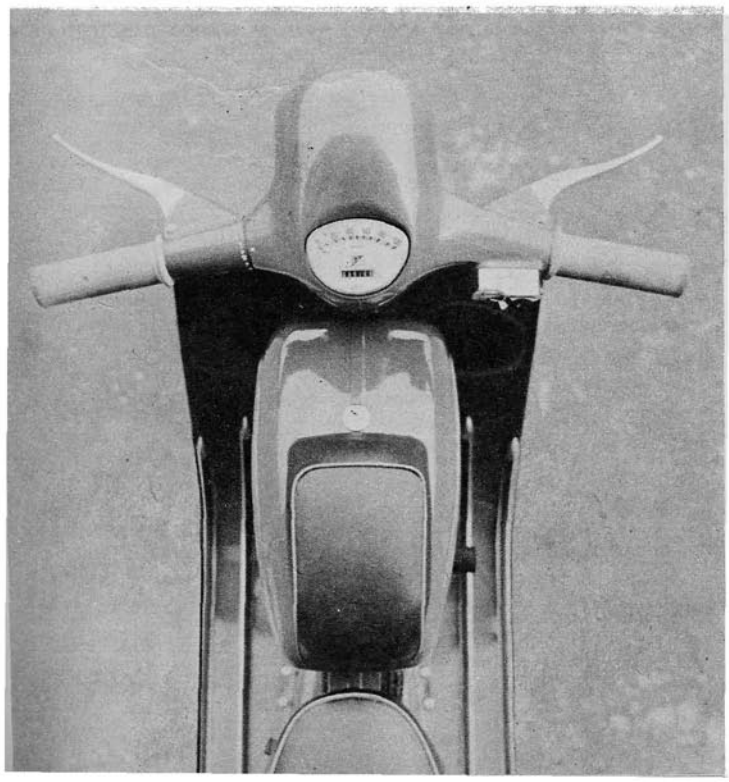
La linea snella, elegante e funzionale oltrechè sportiva della « Super Sprint » si pone particolarmente in evidenza anche in queste viste di fronte e da tergo. Notare la conformazione dello scudo.

IN BASSO: Le leve del freno anteriore e della frizione sono un po' distanti dalle manopole e non si impugnano con facilità. Inoltre per migliorare la presa sarebbe preferibile che quella del freno anteriore fosse leggermente inclinata in basso anzichè orizzontale. Notare la limitata larghezza del manubrio; il quadrante del contachilometri-totalizzatore, perfettamente intonato alla linea del manubrio, è facilmente leggibile ma non è illuminato di notte.

mente dalla « nuova » 125. Ma, naturalmente, si presenta con moltissime differenze tecniche ed estetiche di cui diremo più avanti.

In breve, la « Super Sprint » conserva tutte le prerogative degli scooter (quindi praticità, comfort, protezione, economia d'esercizio, ecc.) ma, con perfetta rispondenza alla propria denominazione, offre velocità ed accelerazione particolarmente notevoli oltre ad essere razionalmente attrezzata per la guida sportiva.

E' un modello che per le sue spiccate caratteristiche tecniche ed estetiche e per le brillanti prestazioni, che costituiscono un nuovo indirizzo in campo scooteristico, andrà sicuramente ad inserirsi con successo sul mercato nazionale e straniero.



ESTETICA E FINITURA

La « Super Sprint » ha le stesse linee fondamentali delle Vespa 50, 90 e 125, vale a dire i tre modelli « nuovo stile » di ottima concezione tecnica ed estetica. E' quindi snella, compatta, ben proporzionata. Per conferirle un aspetto decisamente sportivo, sinora sconosciuto in campo scooteristico, sono bastati pochi elementi, ma particolarmente riusciti anche sotto il profilo della funzionalità: il bauletto porta-oggetti che chiude il vano centrale della scocca tra la sella ed il piantone di sterzo e che è dotato di un cuscino poggiapetto per consentire al pilota di assumere comodamente una posizione di guida « sportiva »; il manubrio stretto e leggermente abbassato; il parafango anteriore appuntito; la ruota di scorta sistemata tra le gambe del guidatore e munita di dischi copricerchio; lo scudo anteriore rastremato verso l'alto, per ridurre la resistenza all'avanzamento; la sella lunga; la marmitta di scarico cilindrica e cromata, a sinistra della ruota posteriore. Tutto sommato, quindi, lo stile non è soltanto sportivo ma anche elegante.

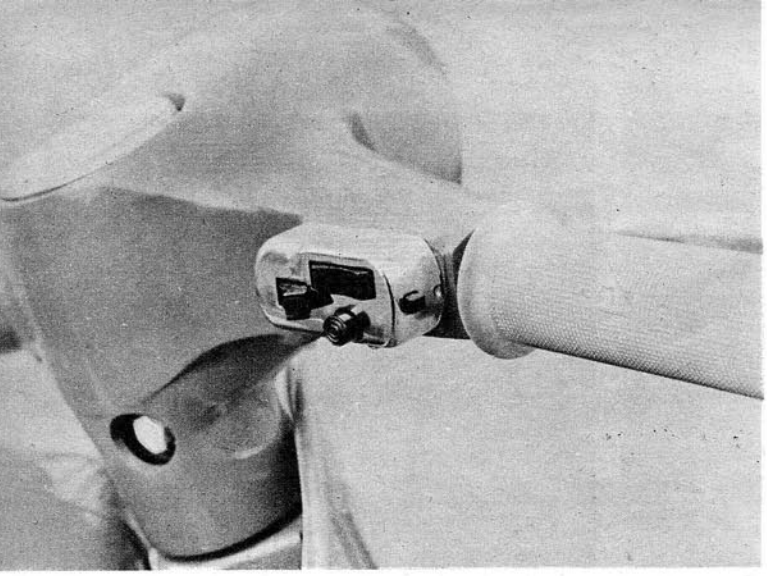
La verniciatura è in due bei colori, particolarmente attraenti per i giovani e gli sportivi, cioè rosso « corsa » e blu pavone. La finitura, come al solito, è particolarmente curata.

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Come si vede anche dalle illustrazioni, i comandi principali consentono manovre rapide ed agevoli cui la macchina risponde con prontezza e docilità, accrescendo quindi il piacere di guida.

La rotazione della manopola del cambio, considerato che si tratta di un « quattro marce », è limitata, mentre l'innesto dei singoli rapporti nonchè del folle avviene sempre con dolcezza e precisione. La manopola del gas si apre con sufficiente rapidità ma non si chiude automaticamente allentando la presa, come sarebbe preferibile su una macchina sportiva.

Come su tutte le Vespa il cavalletto è largo, robusto, stabile e dotato di pratici piedini in gomma che facilitano la presa col piede e l'appoggio sul terreno. Può essere facilmente abbassato da entrambi i lati, però come al solito ha



la molla di richiamo troppo robusta che lo fa sbattere piuttosto rumorosamente contro la pedana quando torna in posizione di riposo. Specialmente in ambienti chiusi bisogna perciò avere l'accortezza di accompagnarne il ritorno col piede. Infine, issare la macchina sul cavalletto o farla discendere non richiede alcun sforzo.

POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

Pur essendo un veicolo a caratteristiche nettamente sportive, la « Super Sprint » ha una posizione di guida comodissima col busto solo leggermente inclinato e le braccia appena piegate ai gomiti. Si possono così compiere lunghissime percorrenze senza stancarsi, e controllare perfettamente la macchina in ogni circostanza. Anche spostandosi all'indietro sul sellone ed appoggiandosi sul bauletto per assumere la classica posizione di guida sportiva, si conserva un sufficiente controllo della macchina.

Indubbiamente la « Super Sprint » è più indicata per l'uso a solo che col passeggero. Infatti in quest'ultimo caso la sella — peraltro soffice — si rivela un tantino corta mentre il « secondo di bordo » deve allungare un po' troppo in avanti i piedi per riuscire a poggiarli sulla pedana. Inoltre le donne non sanno dove posare le estremità quando si mettono in sella di fianco.

Con la chiusura del vano centrale, per salire in sella alla « Super Sprint » bisogna effettuare il volteggio di una gamba come sulle moto, ma dato che la sella stessa è a 74 cm d'altezza e date anche le compatte dimensioni del veicolo questa manovra risulta assolutamente agevole.

Una volta in sella, si possono poggiare facilmente entrambi i piedi a terra anche per le ridotte dimensioni in larghezza dello scudo e relativa pedana.

Il finto serbatoio a nostro giudizio è un pochino stretto per consentire una perfetta presa con le ginocchia, ma d'altro canto se fosse più panciuto peggiorerebbe la penetrazione in quanto le ginocchia stesse verrebbero a sporgere dal profilo dello scudo offrendo così maggior resistenza all'avanzamento.

Per quanto riguarda le sospensioni, buona l'anteriore; un po' rigida, specialmente nell'uso a solo, quella posteriore.

L'antifurto a bloccasterzo, montato in serie poco sotto il manubrio. La stessa chiave serve per la serratura del bauletto.

La scatoletta coi comandi dell'impianto elettrico, facilmente raggiungibile senza staccare completamente la mano dalla manopola del gas. Da sinistra, l'interruttore-commutatore, il deviatore a bilanciere abbagliante-anabbagliante, il pulsante del claxon e, di lato, il bottone di massa per spegnere il motore.

FRIZIONE E CAMBIO

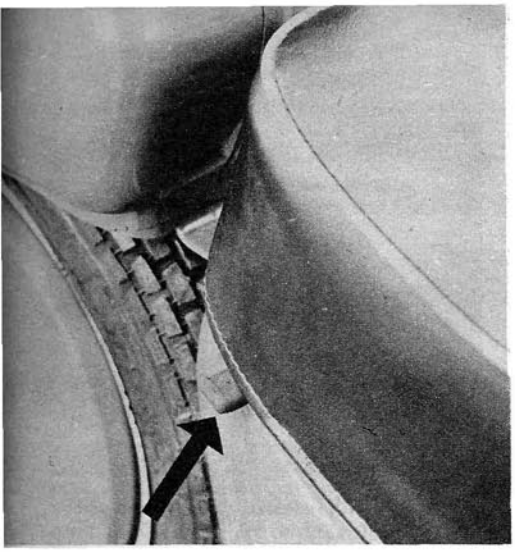
Graduale nell'innesto, tenace nella presa, dolce da azionare, la frizione non accusa inoltre alcun sintomo di incollaggio a freddo. Facendola slittare anche più del necessario funziona sempre regolarmente. Il cambio è preciso, dolce e silenzioso. E' un vero piacere manovrarlo, grazie anche all'indovinata scelta dei rapporti interni — senza alcun vuoto tra una marcia e l'altra — che in accelerazione offre un entusiasmante crescendo senza soluzione di continuità. Inoltre può essere azionato senza frizionare (e senza provocare per questo rumorosità anormali) e consente di trovare facilmente il folle da fermo.

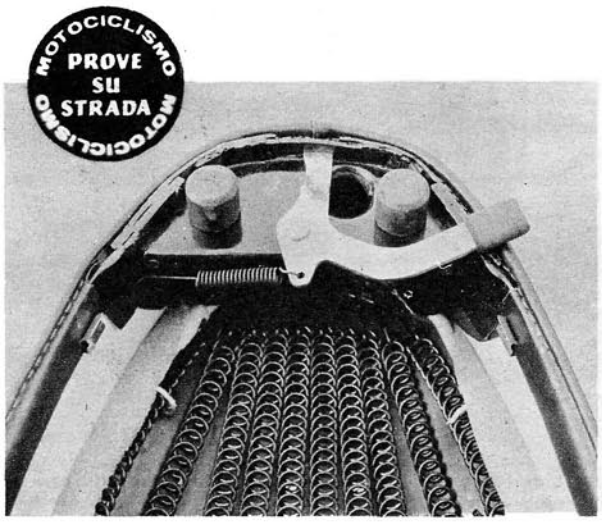
ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

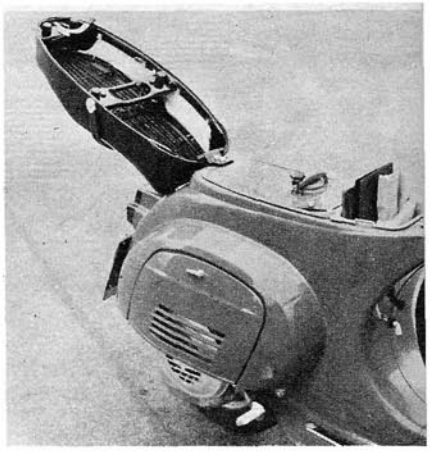
Francamente non ci aspettavamo che da un motorino di 90 (anzi, per la precisione, 88,5 cc.) montato su un veicolo che in ordine di marcia pesa qualcosa più di 80 kg., si potessero ottenere prestazioni tanto brillanti.

Nelle partenze dai semafori, per esempio, ci son ben poche autovetture che riescono a star davanti alla « Super Sprint ». Anche parecchie motoleggere devono inchinarsi alla superiorità nello spunto della « Super Sprint ». Questa dote entusiasmante è dovuta non soltanto alla vivacità del motorino, che canta sempre allegramente, ma anche ai rapporti avvicinati del cambio, di cui abbiam già detto, studiati in modo da non causare un calo di giri passando da una marcia all'altra.

Per quanto riguarda la velocità massima, gli oltre 90 kmh indicati dalle norme CUNA ed effettivamente ottenibili in condizioni ideali (nelle nostre prove abbiamo ripetutamente toccato i 94 Kmh) vengono raggiunti in posizione di guida sdraiata. In posizione normale siamo sugli 85 kmh, il che rappresenta pur sempre un'eccellente performance anche perchè la « Super Sprint » non si stanca pur trottando lungamente al massimo delle sue possibilità.







Data la presenza del bauletto, per accedere al tappo del serbatoio ed al cestello porta-attrezzi, la sella si ribalta all'indietro. Per liberarla dal gancio di fissaggio, si aziona una pratica levetta esterna (sul lato sinistro, indicata da una freccia) di cui mostriamo anche il semplicissimo meccanismo interno. Notare i quattro tamponi di gomma antivibranti sui quali poggia la sella.

FRENATA

Abbastanza graduale ed efficace il freno anteriore; più potente ma anche più facilmente bloccabile il posteriore. In complesso la frenata può esser considerata soddisfacente.

STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

Per le sue doti di stabilità, oltre che per le brillanti prestazioni, la « Super Sprint » invita ad una guida sportiva che tuttavia rimane sempre sicura, anche inclinando parecchio in curva oppure sul bagnato. Tra l'altro, il finto serbatoio è certamente d'aiuto nel tenere la macchina.

La maneggevolezza non può essere che buona, dato l'ampio raggio di sterzo, le compatte dimensioni e la limitata larghezza del manubrio (55 cm), nonchè il peso ridotto. A fondo sterzo il manubrio non viene a toccare contro le fiancate del finto serbatoio o le gambe del guidatore.

CONSUMO

Malgrado le caratteristiche nettamente sportive del motore non è affatto necessario usare la super. Inoltre, persino nel periodo di rodaggio si viaggia al 2%, coi ben noti vantaggi non soltanto per quanto riguarda i costi d'esercizio, ma anche per la funzionalità del motore. Il valore di 38 km/litro indicato dalle norme CUNA è effettivamente ottenibile ma come al solito in pratica il consumo risulta un po' più elevato, sui 30 km/litro in condizioni di utilizzazione miste.

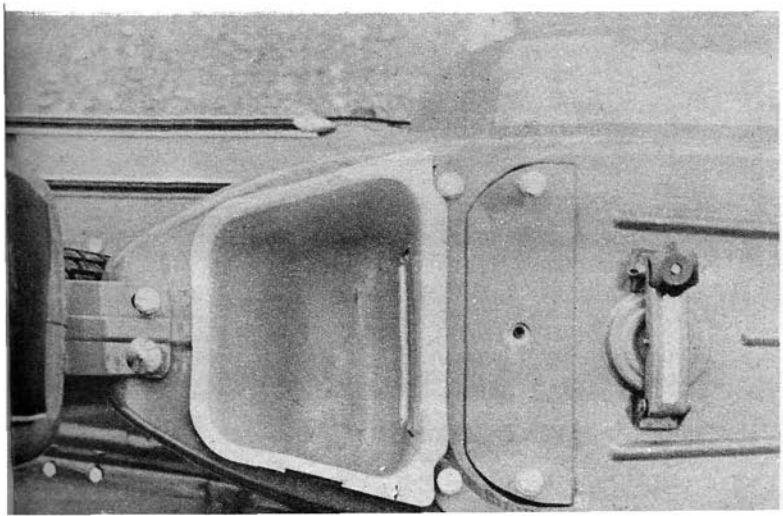
MOTORE

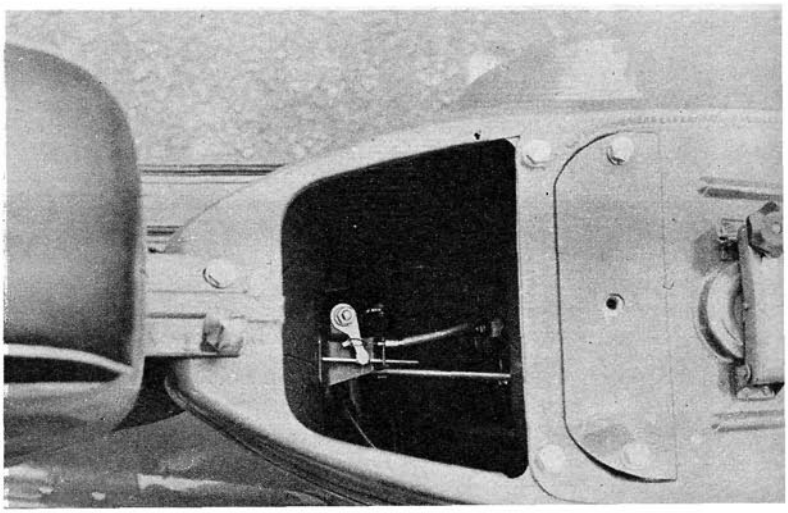
In questo motore abbiamo trovato la stessa elasticità di funzionamento, facilità di avviamento, assenza di vibrazioni, resistenza allo sforzo che già ci avevano meravigliato durante le prove della 50 e della 125 « nuovo stile ». Infatti il motore della « Super Sprint » 90 nasce dal medesimo ceppo e presenta quindi analogie meccaniche e funzionali a quelli della 50 e della 125 nonchè della 90 « normale ». E' però dotato di ben maggior brio, in misura sorprendente per una cilindrata così ridotta, ed ulteriormente esaltato dall'ottima scelta dei rapporti del cambio e dalla limpidezza del passaggio.

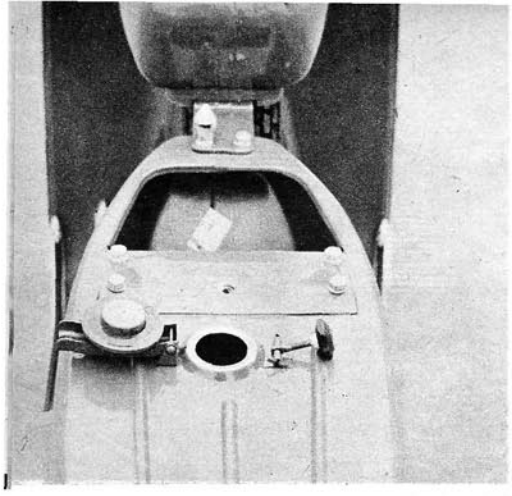
E' insomma, un motore ambivalente, che pur offrendo prestazioni molto brillanti (65 CV/litro) è molto docile e non presenta alcuno degli inconvenienti tipici dei due tempi sportivi come minimo irregolare, fumosità allo scarico, scarso tiro ai bassi regimi, difficoltà di avviamento, ecc.

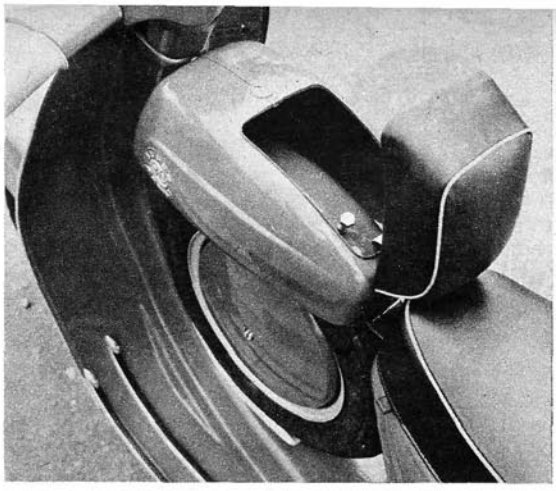
Limitati i rumori di meccanica e inavvertibili quelli di aspirazione. Argentino e inebriante il rumore di scarico.

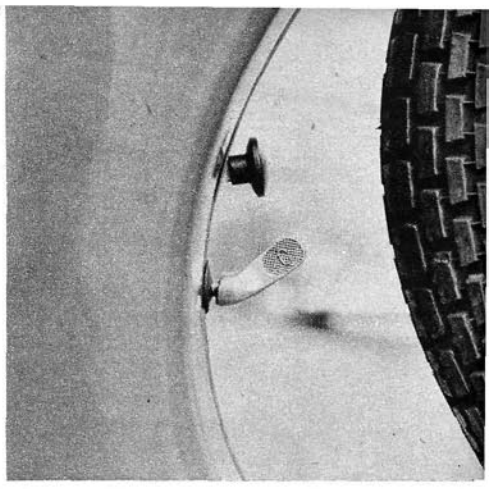
A SINISTRA: Il cestello porta-attrezzi è in plastica, ha una buona capacità ed è perfettamente riparato. A DESTRA: Sollevato il cestello porta-attrezzi, che è semplicemente appoggiato alla carrozzeria, si raggiungono il filtro d'aria ed il carburatore, in uno scompartimento isolato dal motore. In primo piano, la levetta dello starter.











A SINISTRA: Il classico tappo del serbatoio Vespa, incernierato a sinistra e chiudibile con un pomello a vite sulla destra. Tiene bene anche col pieno. Per una macchina sportiva come la « Super Sprint » sarebbe preferibile un tipo ad apertura più rapida. AL CENTRO: Il finto serbatoio fra lo sterzo e la sella in realtà è un pratico bauletto, di buona capienza ed impermeabile. Il bullone sul fondo serve per il fissaggio della ruota di scorta. A DESTRA: Malgrado la vicinanza della ruota di scorta, il pomello dello starter e il rubinetto del serbatoio sono facilmente raggiungibili anche stando in sella. Nella posizione illustrata, il rubinetto è aperto; in posizione orizzontale verso sinistra è chiuso, in posizione orizzontale verso destra è in riserva: indicazione, queste ultime, che sono riportate sul rubinetto.

Manutenzione

RIFORNIMENTO LUBRIFICANTE

Svitando un tappo a vite posto poco sotto l'attacco dell'ammortizzatore, senza neppure togliere il coperchio del motore, si può agevolmente controllare il livello dell'olio nel cambio, e provvedere alle eventuali aggiunte. Il tappo a vite per lo scarico si trova come di consueto sul fondo del carter.

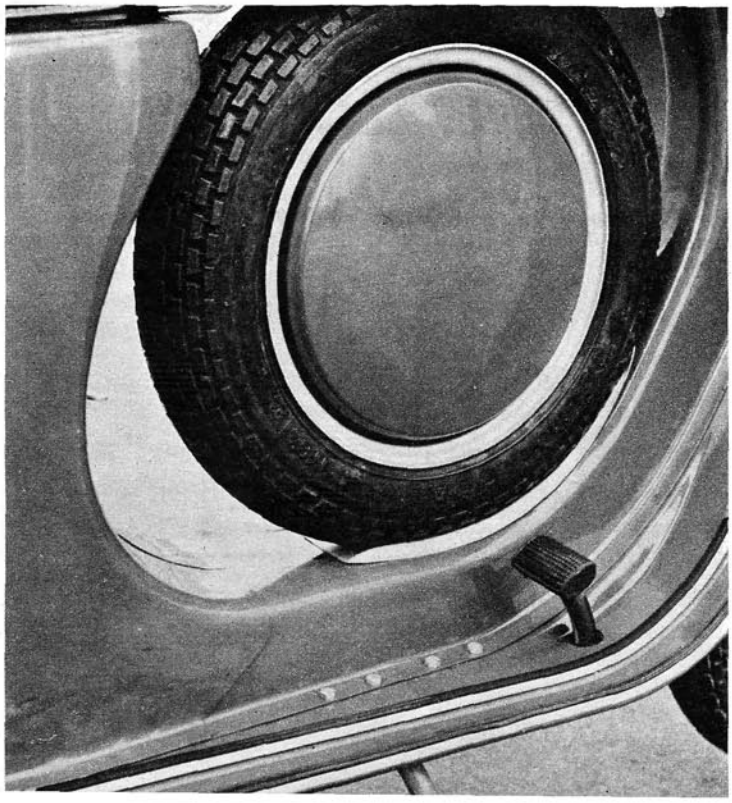
ACCENSIONE

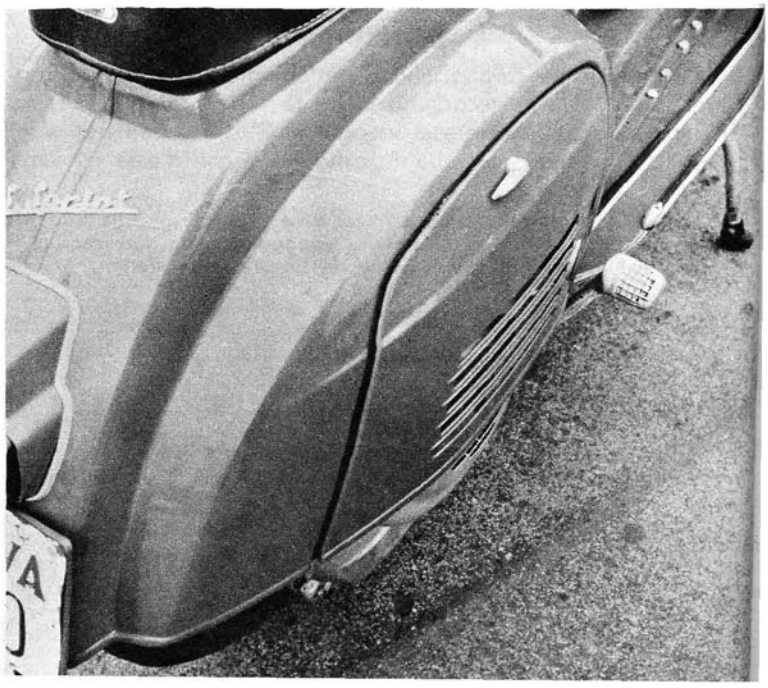
Dopo aver tolto il coperchio del motore agendo sull'unica levetta di fissaggio, nessuna difficoltà per lo smontaggio della candela. Per registrare i contatti del ruttore, si toglie il tappo in gomma applicato sull'asola del volano e si lavora comodamente attraverso quest'apertura senza necessità di smontaggi.

FRENI, FRIZIONE E CAMBIO

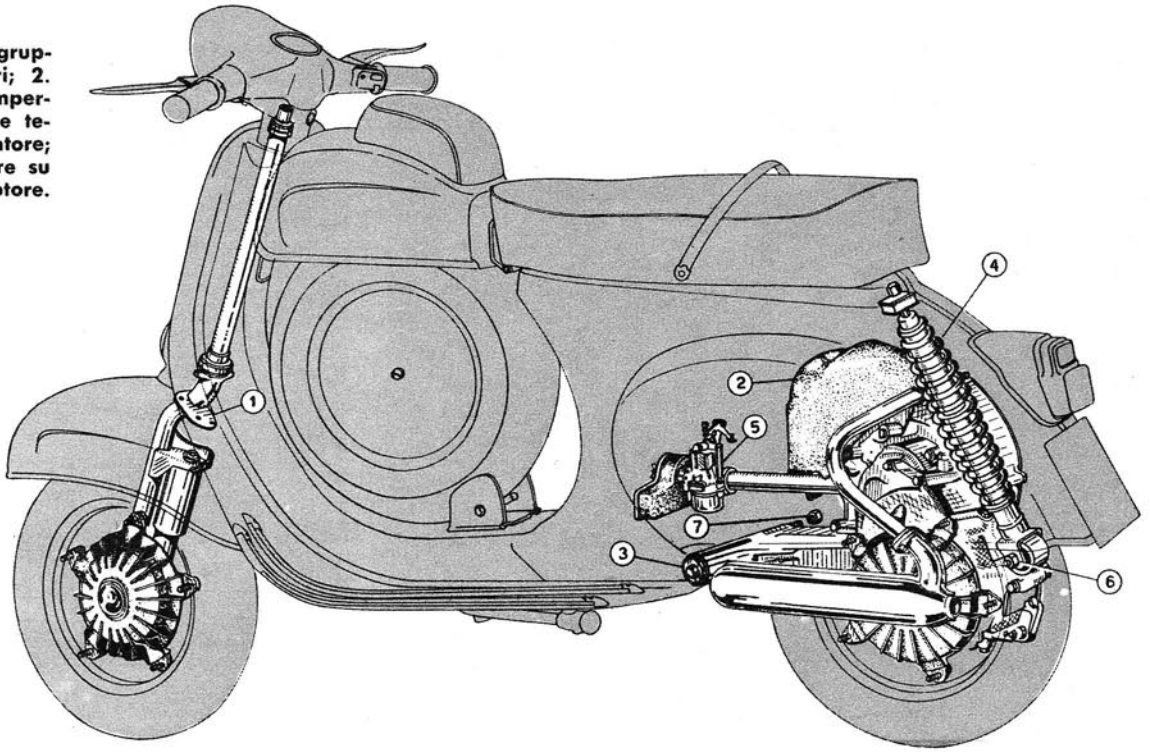
I registri a vite per i cavi dei freni si trovano in posizione facilmente accessibile sui piatti portaceppi e vanno azionati con le apposite chiavi; anche i cavi del cambio sono dotati di simili registri, posti sotto il carter ove trovasi anche quello della frizione.

A SINISTRA: Il pedale del freno posteriore, con rivestimento di sicurezza in gomma. Si comanda con maggior prontezza ed efficacia poggiando il tacco sul rialzo centrale della pedana. A DESTRA: Pur essendo incassata tra la pedana ed il cofano del motore (quindi miglior estetica e minor ingombro), la pedivella d'avviamento si aziona agevolmente anche stando in sella. Notare i piedini in gomma del cavalletto e la comoda levetta per aprire il coperchio del motore.

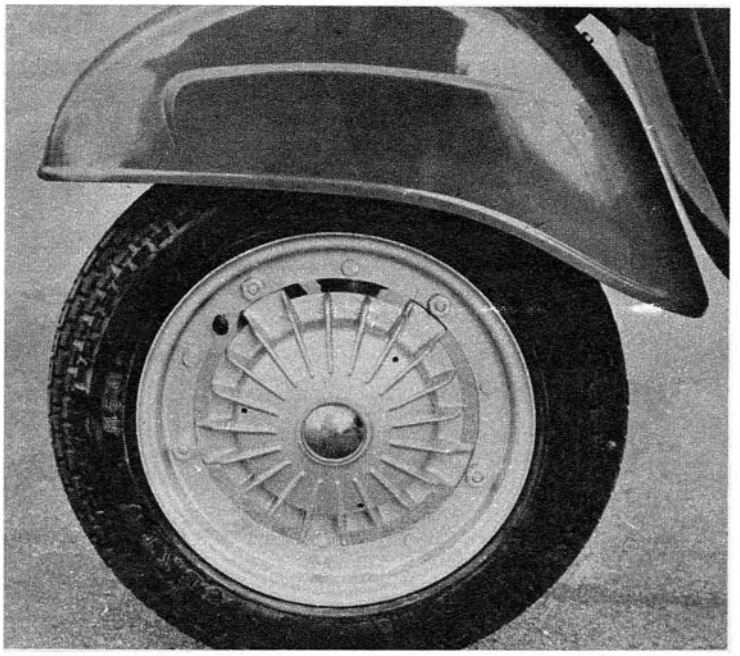


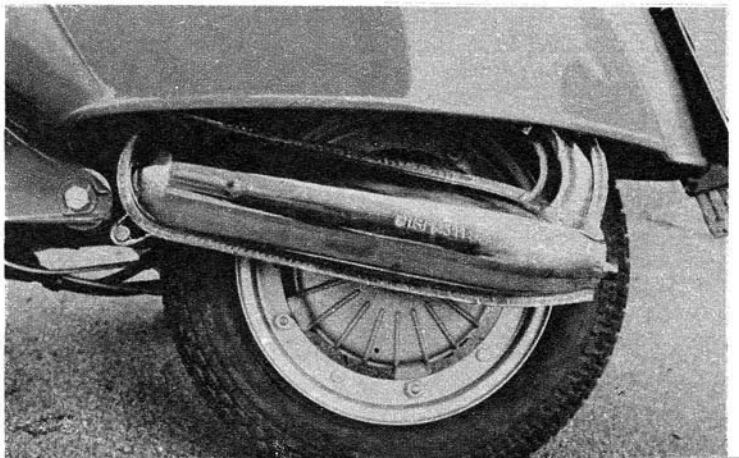


La « Super Sprint » ai raggi X: 1. gruppo sterzo e sospensione anteriori; 2. motore; 3. braccio del carter imperniato nel telaio; 4. ammortizzatore teleidraulico posteriore; 5. carburatore; 6. bullone fissaggio ammortizzatore su silentbloc; 7. bullone fissaggio motore.

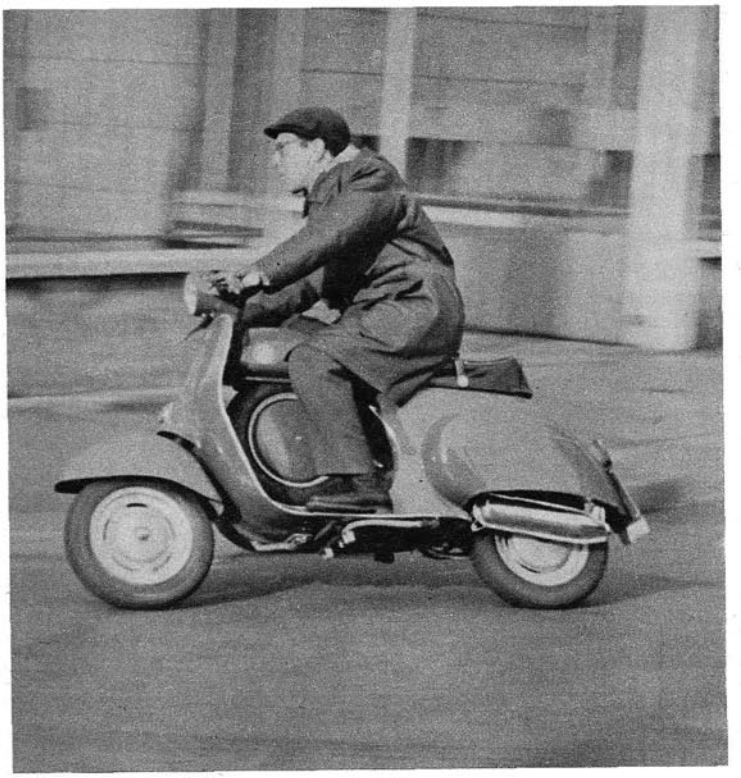


Freno e sospensione anteriori. Sul perno della sospensione si trova un ingrassatore, facilmente raggiungibile. La presa del contachilometri è invece nascosta dall'ammortizzatore. L'alettatura del tamburo è motivata da esigenze di estetica, robustezza e raffreddamento.

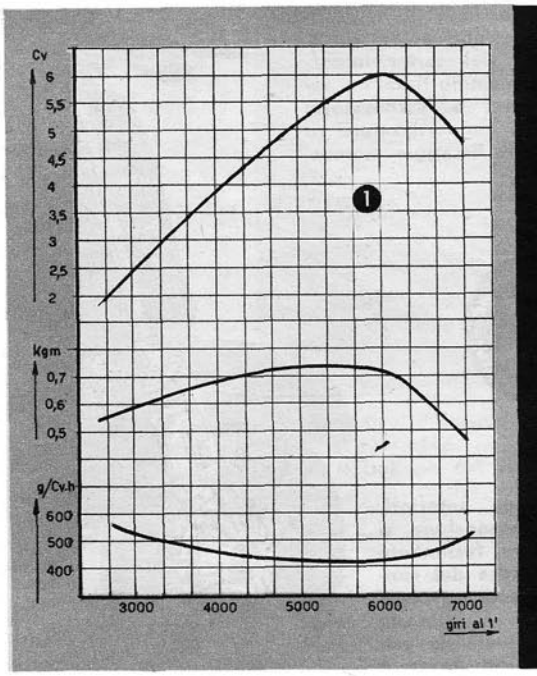




Anche la ruota posteriore ha il tamburo alettato ed è montata a sbalzo ma per poterla smontare bisogna prima rimuovere il caratteristico silenziatore cromato, che contribuisce a donare alla macchina un aspetto decisamente sportivo oltre a dare maggior sfogo allo scarico.



La razionale posizione di guida, che non stanca e permette di controllare perfettamente la macchina.



1 Le curve di potenza, coppia e consumo.

2 Diagramma delle accelerazioni: A, facendo uso del cambio; B, dalla minor velocità possibile in quarta.

3 Gli spazi di frenata, misurati dalla velocità di 70 kmh.

Caratteristiche tecniche

MOTORE

Monocilindrico a due tempi inclinato di 45° sull'orizzontale con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento forzato e distribuzione a luci incrociate con pistone a testa piatta.
Alesaggio e corsa 47 x 51 = 88,5 cc.
Compressione 8,7 : 1.
Potenza CV 6 a 6000 giri.

ACCENSIONE

Volano magnete 6V-50 W, anticipo 19° prima del PMS, distanza tra i contatti del ruttore 0,4 ÷ 0,5 mm, candela grado termico 240 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm.

LUBRIFICAZIONE

Miscela al 2% per motore; 250 grammi olio SAE 30 per frizione, etc., controllo ogni 4000 km, cambio ogni 8000 km.

ALIMENTAZIONE

Miscela al 2%, capacità serbatoio litri 5,6 di cui un litro di riserva.

CARBURATORE

Dell'Orto SHB 16/16, diametro diffusore 16 mm, getto massimo 82/100, getto minimo 38/100, getto starter 50/100, valvola gas a saracinesca, emulsionatore 175/100, filtro e presa d'aria in zona calma all'interno della carrozzeria, vite dosaggio minimo aperta di circa un giro.

CAMBIO

In blocco a quattro rapporti comandato da manopola girevole abbinata alla leva della frizione sulla sinistra del manubrio; rapporti interni, 5,800 in prima, 3,857 in seconda, 2,777 in terza, 2,090 in quarta.

FRIZIONE

Dischi multipli in bagno d'olio.

TRASMISSIONI

Primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 2,54 (denti 24/61); secondaria attraverso gli ingranaggi cilindrici del cambio, rapporti totali 14,74 in prima, 9,80 in seconda, 7,06 in terza, 5,31 in quarta.

TELAIO

Scocca portante in lamiera di acciaio stampata e saldata.

SOSPENSIONI

Anteriore a levetta oscillante con molla elicoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a doppio effetto; posteriore a gruppo motore-ruota oscillante, con molla biconica elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

RUOTE E PNEUMATICI

Ruote a sbalzo intercambiabili con cerchioni scomponibili in lamiera stampata da 2-10 e pneumatici da 3.00-10; pressione di gonfiaggio 1,25 (ant.) e 1,6 (post.) col solo guidatore; 1,25 (ant.) e 2,4 (post.) con guidatore e passeggero.

FRENI

A tamburo centrale con alettatura radiale di rinforzo a raffreddamento, diametro utile 125 x 17 mm ant., 150 x 24 mm post.

IMPIANTO ELETTRICO

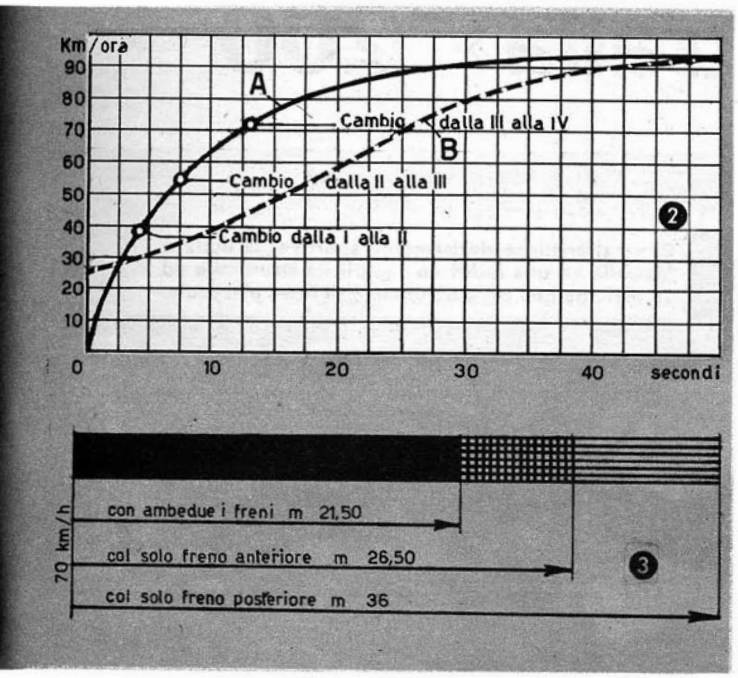
Alimentato dal volano magnete 50 W - 6 V. Fanale anteriore con lampada luce abbagliante-anabbagliante 25/25 W - 6 V, lampada luci città e posizione 5 W - 6 V, fanalino posteriore con lampada 10 W - 6 V per indicazione di frenata (stop) e lampada 3 W - 6 V per luce targa e posizione.

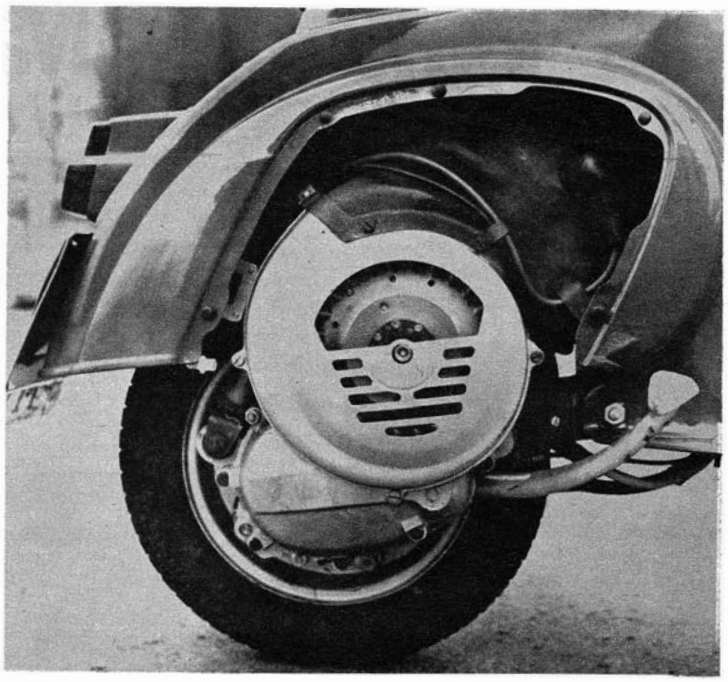
DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 1,650. Larghezza manubrio m 0,550. Altezza max m 1. Altezza manubrio m 0,880. Altezza sella m 0,740. Altezza pedana m 0,230. Altezza minima da terra m 0,180. Interasse m 1,165. Peso a vuoto kg. 77, compresa ruota scorta.

PRESTAZIONI (Norme CUNA)

Consumo 1 litro ogni 38 km.
Velocità massima 93 kmh. Autonomia 220 km. Pendenza massima superabile 30%, col solo guidatore, 22% con guidatore e passeggero.





Il blocco motore cambio, di disegno particolarmente nitido.

Il gruppo motopropulsore sezionato: 1. gruppo depuratore-carburatore; 2. pistone; 3. albero motore; 4. frizione; 5. albero di uscita del cambio e perno ruota; 6. dispositivo innesto marce; 7. volano magnete; 8. pedivella avviamento; 9. braccio del semicarter incernierato nella scocca.

CONCLUSIONE

La Vespa « Super Sprint » 90 è il primo scooter di piccola cilindrata a caratteristiche e prestazioni spiccatamente sportive creato dall'industria italiana. Conserva però le doti tipiche di questi mezzi e cioè eleganza di linee, economia d'esercizio, praticità d'uso e docilità di guida. E' quindi un modello che incontrerà largo successo particolarmente tra i giovani.