

ENSAYO VESPA 74 PRIMAVERA

LA "PRIMAVERA" DE LOS 16 AÑOS

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



ESPECIAL 74

En este número publicamos dos ensayos interesantes para el público de los "16"; es decir, los A-1. Se trata de la Vespa Primavera 74 c.c. y la nueva versión de Bultaco, sobre la Sherpa 74. Dos motos totalmente distintas para un público que, siendo diferente, tiene en común la misma edad. De cualquier modo, es de desear que la Administración española prevea en breve un decreto por el cual la edad mínima para circular con ciclomotor sea la de catorce años (este año, 1.300.000 personas, aproximadamente, tendrán catorce años) y la de dieciséis para hacerlo con 125 c.c. Un decreto este muy importante y esperado, pero que no será puesto en vigencia inmediatamente. De momento, ahí va nuestro trabajo sobre dos excelentes 74 c.c.—SOLO MOTO.



El escudo frontal es ahora algo más estrecho, con lo que se logra una estética más estilizada, a la par que la estrechez mejora la maniobrabilidad.

Empezar a hablar ahora sobre las excelencias de los «scooters», sobre su manejabilidad, robustez, etcétera, es llover sobre mojado. Cada vez que hemos tenido ocasión de ensayar una Vespa hemos tenido que recurrir a estos ineludibles tópicos.

La nueva Primavera 74 no aporta, ciertamente, grandes novedades con respecto a su hermana de 125 c.c., pero sí unas interesantes mejoras tanto estéticas como mecánicas con respecto al anterior modelo de 74 c.c.

Creo, y lo digo sin temor a equivocarme, que los «vespistas» sufrieron un desengaño cuando se ofreció la primera versión de la Primavera 74. El nombre Primavera lo asociábamos a los tres transferts, al nuevo escape, etc., y la única variación que la Primavera 74 ofrecía era la carrocería pintada de azul metalizado, el velocímetro y los mandos, y el faro rectangular. En cuanto al motor, permanecía inamovible.

Algo más de un año hemos tenido que esperar para que Vespa lanzara la Primavera 74 T-3, con

el motor y la carrocería mejorados y con unas prestaciones que la ponen a la altura de la 125 SL, es decir, la de motor de dos transferts.

Nos tropezamos, una vez más, con una absurda legislación que no permite a los menores de dieciocho años llevar máquinas de cilindrada superior a los 75 c.c. y con una máquina de 75 c.c. que supera con creces a los anteriores modelos de 125 c.c. Un peso similar, idéntica maniobrabilidad e idéntica estética. ¿Dónde está, entonces, la causa que obligue el que una vespa 125 no pueda llevarse a los dieciséis años?

Ciertamente, no la hay, y es más, es mucho más fácil conducir la Primavera 125 que la 75 c.c. La razón es sencilla: sin hablar de potencia (lógicamente, la T-3 125 será más potente que la T-3 74), la 74 c.c. obtendrá la potencia útil a más vueltas que con la 125 c.c.; esto se traduce en un mayor consumo y también en una menor durabilidad de la parte motriz, ya que debe trabajar más «forzada». Afortunadamente, la

mecánica de las Vespa está fuera de toda duda en cuanto a durabilidad se refiere, pero el público de dieciséis años también tiene derecho a la «elasticidad» de un motor que le dé unas buenas prestaciones, y hoy por hoy un motor de 74 c.c. no puede darlas. Parece, pues, ilógico aprobar para los dieciséis años una máquina casi idéntica a la 125, pero con unas prestaciones más difíciles de obtener; sin embargo, la legislación está aquí y los hombres de Moto Vespa se han visto obligados a acatarla.

Otro aspecto que se deriva de lo anterior es el consumo. Contrariamente a la opinión de muchos, un motor de 74 c.c. no tiene por qué gastar menos que uno de 125 c.c.; todo lo contrario. El motor de 125 podrá afrontar subidas en tercera velocidad que el de 75 c.c. deberá hacerlo en segunda y a tope de vueltas, con lo que el consumo será mayor en el de 74 c.c.; 50 c.c. de diferencia pueden aportarnos muchos beneficios, y la necesidad de que el carné A-1 sea válido hasta los 125 c.c. es un hecho irrefutable.

Dejemos nuestras elucubraciones particulares sobre la necesi-

dad del cambio y describamos esta nueva 74 T-3 Primavera.

IGUAL, PERO CON MENOS MOTOR

En este titular se encierra toda la verdad y nada más que la verdad. La 74 Primavera es idéntica exteriormente a su hermana de 125 c.c. La variación estriba en el diámetro del pistón, con el fin de disminuir el cubicaje hasta los 74,02 c.c.; el diámetro de dicho pistón es ahora de 43 mm., para una carrera de 51 mm. (motor de carrera larga).

Si vamos a enumerar las variaciones de esta T-3 con respecto a la anterior, lo más sustancial del bastidor es la estrechez del «escudo» frontal, aproximadamente en dos centímetros, al igual que la plancha inferior, con lo que se consigue una línea frontal más estilizada, a la vez que cuesta menos «tocar plancha» en las curvas. La rueda de repuesto, opcional, se ha trasladado a la parte delantera (como en las antiguas 150 S), mientras que la «maleta-portabultos» está ahora en la parte trasera izquierda. Sigue manteniendo la cavidad bajo el asiento, tan útil para llevar bujías, documentos, etc. El asiento es ahora de mayor mullido, pero algo incómodo para el pasajero, que tiene



«Cuadro de mandos», sencillo, discreto, pero completo. El velocímetro se ilumina al conectar las luces.

la impresión de caerse hacia atrás, ya que la parte trasera cede.

Hasta aquí las variaciones estéticas con respecto a la anterior Primavera 74, aunque estas variaciones ya las lleva la 125 que desde hace meses circula por nuestras carreteras. Por cierto, algo que me dejaba en el tintero: la pintura es asimismo la de la 125, color gris metalizado.

MOTOR: TRES TRANSFERTS Y UNA VALVULA ROTATIVA

Los motores de Vespa en las versiones de 75 c.c. y 125 c.c. hace ya tiempo que adoptaron el



Caja portabultos en la parte trasera izquierda, y bajo ella el «tubarro», idéntico al de la Primavera 125, y que con un discreto sonido ayuda a mejorar las prestaciones.

COMPORTAMIENTO: COMO LA 125, PERO... SIN BAJOS

Para nadie tiene secretos el poner en marcha una Vespa. Abrir gasolina, accionar estrangulador de aire si el tiempo es frío y ya podemos iniciar la marcha. Al principio, y esto es normal en todas las Vespas, el selector de velocidades, situado en el puño izquierdo, es algo duro de accionar y parado en un semáforo cuesta bastante colocar el punto muerto. Al cabo de algún tiempo todo vuelve a la normalidad y el mando se vuelve más suave.

Esta 74 se comporta de maravilla en ciudad, pero en las subidas es necesario hacer patinar el embrague para que el motor coja vueltas. Hay que estirar bastante todas las velocidades para que empalmen sin excesiva caída de vueltas, ya que el motor no podrá recuperar si la relación es larga. Por esta misma razón, en ciudad, si queremos llevar un ritmo alegre tendremos casi que olvidarnos de la cuarta, ya que con la tercera (que, por cierto, se estira mucho) obtendremos mejores aceleraciones. La cuarta la deberemos emplear únicamente en las bajadas o cuando la moto esté embalada, o bien en autopista; eso sí, tras haber estirado mucho la tercera. La velocidad máxima la podemos cifrar en 75 kilómetros/hora reales en terreno plano, mientras que los 50 kilómetros/hora ciudadanos son poco menos

que eternos. A esa velocidad, y contando con la excelente maniobrabilidad de esta 74 Primavera, pocos rivales tendremos en la ciudad. Sobre la estabilidad, ninguna queja al respecto, mientras que la frenada es más que suficiente. Lástima la elasticidad, que nos obliga a que el régimen de giro del motor sea alto y el consumo suba hasta los cinco litros (en tres pruebas de 100 kilómetros nos dio la misma cifra), pero, eso sí, en ciudad y siempre a to-

pe, sin dar el más mínimo respiro al motor.

A la espera del carné A-1 verdadero para 125 c.c., estos 74 c.c. son un excelente compromiso, pero con el pistón de 125 c.c. la cosa cambia una enormidad.

Esperemos que «alguien» nos oiga y el A-1 125 c.c. sea una realidad. No se perjudicaría a nadie. Los moteros y la industria nacional lo agradecerían.

SANTI ROIG

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Bastidor: Carrocería monocasco estampada en chapa de acero, de línea abierta.

Dirección y suspensiones: Tubo de acero unido al buje portarueda delantera; suspensiones delanteras y traseras provistas de muelle helicoidal y amortiguadores de doble efecto.

Sillín: Biplaza.

Ruedas: Intercambiables, con llanta estampada en tubo de acero 2,10 x 10". Neumáticos de 3 x 10".

Frenos: De expansión interna.

Carburante: Mezcla aceite-gasolina al 2 por 100.

Capacidad depósito: 5,6 litros (un litro de reserva).

Autonomía: Más de 280 kilómetros.

Distancia entre ejes: 1.180 mm.

Anchura manillar: 680 mm.

Longitud máxima: 1.735 mm.

Altura máxima: 1.005 mm.

Altura mínima estribo: 225 mm.

Radio mínimo: 1.650 mm.

Peso en vacío: 78 kilos.

Motor: Monocilíndrico, de dos tiempos; distribución rotativa y tres lumbreras de paso; embrague de discos múltiples en baño de aceite.

Diámetro por carrera: 43 x 51 mm.

Cilindrada: 74,02 c.c.

Relación de compresión: 9,25:1.



sistema de válvula rotativa, con lo que se obtiene una mejor respuesta a bajas vueltas, a la par que se disminuye el porcentaje de aceite en la mezcla, ya que el engrase ahora es mejor; pero lo que sí es novedad en esta 74 es el empleo de tres lumbreras de paso. Esta innovación, unida al nuevo escape (casi podríamos decir «tubarro»), hacen que esta 74 tenga un nuevo carácter.

El motor sigue siendo monocilíndrico, con transmisión directa a la rueda, embrague por discos múltiples en baño de aceite y una relación de compresión de 9,25:1, con un carburador de 19 mm. de diámetro.

El engrase será al 2 por 100, con lo que el índice de polución será también bajo y no habrá que temer a la «Patrulla Verde».