

# VESPA 75

---

# POR LOS SIGLOS DE LOS SIGLOS

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



SIN PR

Si, este podría ser muy bien el resumen de todo el ensayo. Casi, casi, lo podríamos definir como político. Me voy a explicar, Vespa es la moto que ofrece más por menos dinero, podemos decir que en su cilindrada es la dos ruedas más barata del mercado. Una realidad con la que dar lecciones a todo un ejército de economistas.

Vespa desde hace largo tiempo, es la firma que menos modificaciones de precios ha sufrido (cuantitativamente), por todo ello hemos creído que en medio de esta gran crisis económica que estamos atravesando, era el momento oportuno de probar la 74 c.c. más económica del mercado. Para empezar nos dirigimos al Sr. Guell concesionario de la firma en Barcelona, quien amablemente matriculó una de sus unidades para que pudiéramos efectuar su exhaustiva prueba.

Antes de salir a la calle con ella unos consejos, para mejorar su funcionamiento y para efectuar un poco de rodaje. Primero, no utilizar jamás mezclas extrañas, se aconseja siempre aceite al 2% en la gasolina de marca Repsol o CS. Segundo la posición de conducción debe de ser siempre con las piernas abiertas, como si estuviéramos en un sofá. Tercero, en el rodaje, no aguantar regímenes constantes, sino hacerle acelerar y desacelerar cada 100 o 200 m. aproximadamente, a fin de que todas las piezas vayan amoldándose a su funcionamiento. Cuarto, el freno prominente en un scoter es el trasero, el delantero tan solo sirve de ayuda del anterior.

nes no es preciso con lo que fallamos la marcha; me podréis decir que con un poco de costumbre estos inconvenientes se solucionan, pero no es aquí en donde reside el problema, sería de desear que al cabo de 10 km todo estuviera de acuerdo con el piloto.

Por otro lado la predominancia del freno trasero no ayuda demasiado en lo de acostumbrarse, es una forma de conducir, totalmente diferente a la de las motocicletas clásicas.

Una vez dicho esto, estaréis de acuerdo conmigo en que necesita también una valoración diferente y lo que se debe de buscar en esta moto es la gama de utilización. Esta se circunscribe, en su casi totalidad, en una utilización ciudadana; éste es verdaderamente su campo, aquí sí que no tiene competencia por parte de ninguna moto, su radio de giro su dirección ligerísima que en otros lugares pondría problemas, son ventajas que facilitan su desplazamiento en medio de las largas hileras de coches.

Ello no es obstáculo para decir que en carretera se comportó bien, teniendo en cuenta su reducida cilindrada.

Además, sorpresa!!!, en curvas se aguanta lo increíble, puedes tumbar la moto hasta que el caballete central toque en el suelo, sin ningún peligro. En bajadas, ésta seguridad te permite adelantar todo tipo de vehículos, decimos en bajadas ya que al subir una pendiente

tiguadores, hace que la moto saite en los baches y en los pisos adoquinados, produciendo una especie de rebote que afecta enormemente a la comodidad. Esta comodidad está también un poco comprometida por unas vibraciones en el manillar y en el sillín, que si bien han sido muy disminuidas en comparación con anteriores modelos, todavía denotan su presencia.

El último punto a revisar en cuanto a comodidad se refiere es el sillín, demasiado duro. Por lo demás, los consejos en cuanto a la posición eran fundamentados y no me cansaré de recomendarlos a los futuros usuarios de éste vehículo.

#### UN POCO DE TECNICA

Antes de empezar éste apartado, me gustaría recalcar la excelente calidad de los acabados, cromados, pintura, etc., todo de excelente factura. El resto de sus componentes han sido largamente comprobados a lo largo de sus incontables años de vida. Por ejemplo, el motor ha tenido diferentes utilizaciones, desde compresores, hasta sus usos en aviación, dando siempre óptimos resultados de funcionamiento, debido en gran parte al uso de una turbina para refrigeración del motor, con lo que la temperatura del mismo es constante. Por otro lado las ruedas de la Vespa, han sido copiadas directamente de



# SAS, PERO SIN PAUSAS

#### EN MARCHA

Una vez escuchados estos consejos, arrancamos la moto. Durante toda la prueba hemos podido comprobar que la puesta en marcha se efectúa siempre a la primera solicitud, e inclusive por las mañanas, sin necesidad de accionar el "starter". El cambio de marchas en la mano no nos acaba de gustar, ya que en algunas ocasio-

debemos de reducir una o dos marchas si queremos mantener el motor alto de vueltas, con ello perdemos un poco de velocidad. Esto se acentúa enormemente en caso de llevar un pasajero. Pero en fin, son las características comunes de las 74 c.c.

Las suspensiones son parte importante en su perfecta estabilidad, sin embargo, la excesiva dureza de los amor-

las de los aviones Piaggio (Trasera) y La horquilla delantera proviene, directamente de la técnica de aviación. Por todo ello decíamos que la Vespa era diferente. Ahí... nos olvidábamos de que la admisión se efectúa directamente al cigüeñal, por medio de unas depresiones causadas por él mismo. La transmisión se efectúa por engranaje helicoidal y el chasis es monocasco.

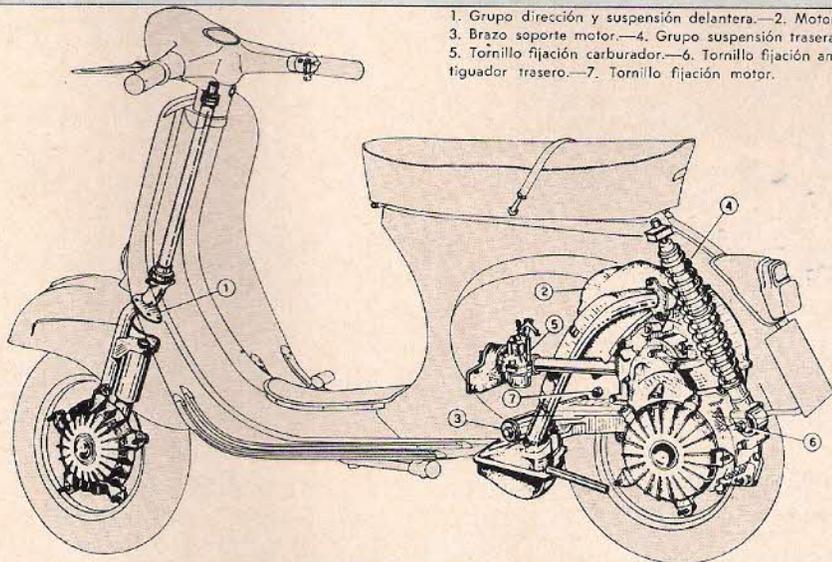
www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



1. Grupo dirección y suspensión delantera.—2. Motor.—3. Brazo soporte motor.—4. Grupo suspensión trasera.—5. Tornillo fijación carburador.—6. Tornillo fijación amortiguador trasero.—7. Tornillo fijación motor.



En lo que hace referencia a los mandos de accionamiento de luces, son muy racionales y están bien dispuestos, la bocina está un poco falta de potencia pero no se puede pedir más a una moto de éstas características que además incorpora un espejo retrovisor en serie!!!

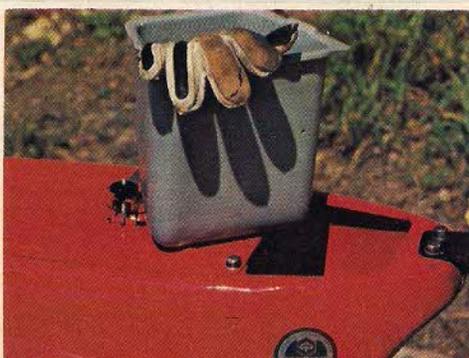
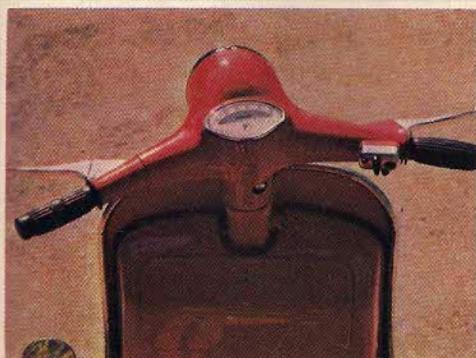
En resumen esta Vespa es una moto hecha para durar, a la que no se pueden pedir prestaciones excesivas (70 km/h) y que tienen un consumo razonable (3 litros/100 km.). Una moto económica que parece haber sido hecha ex-profeso para nuestros días. Su único punto flaco es la comodidad, la adaptación y los frenos a los que les falta mucha progresividad (el trasero, clava enseguida) y potencia, es muy difícil parar la moto en el mínimo espacio.

Por lo demás es una excelente moto de ciudad.

A los que les guste no malgastar su dinero, Vespa da más por menos.

Su precio 39.113 ptas. matriculada, el que se desmonten tan solo 5 motores de Vespa en toda Barcelona cada año (por causas mecánicas) y la garantía de un año sobre piezas, más o revisiones a los 1000 y 3000 km o a los 6 meses de funcionamiento, dentro de éste período, aseveran nuestras manifestación. Para los que no quieren gastar mucho éste es su vehículo.

Texto: P. Aumatell  
Fotos: J. M. Alguersuari



A la izquierda, el manillar con los mandos de luces, muy racionales y simples; a la derecha, debajo del asiento, el tapón del depósito y un recipiente para llevar, los botes de aceites, trapos etc., muy práctico y que por otra parte, al sacarlo nos puede servir para llevar agua etc., y al mismo tiempo una vez fuera deja el acceso directo al carburador.

Arriba podemos apreciar la posición correcta del piloto.

1. Mando del embrague combinado con el mando cambio.—2. Palanca freno delantero.—3. Puño mando gas.—4. Conmutador de luces, parada y claxon.—5. Zapatas freno delantero.—6. Pedal freno trasero.—7. Palanca de puesta en marcha.—8. Dispositivo de regulación mando cambio.—9. Zapatas freno trasero.—10. Embrague.—11. Carburador y filtro de aire.—12. Mando dispositivo "starter".—13. Llave de gasolina.—14. Pestillo cierre sillín.—15. Manilla cierre tapa motor.

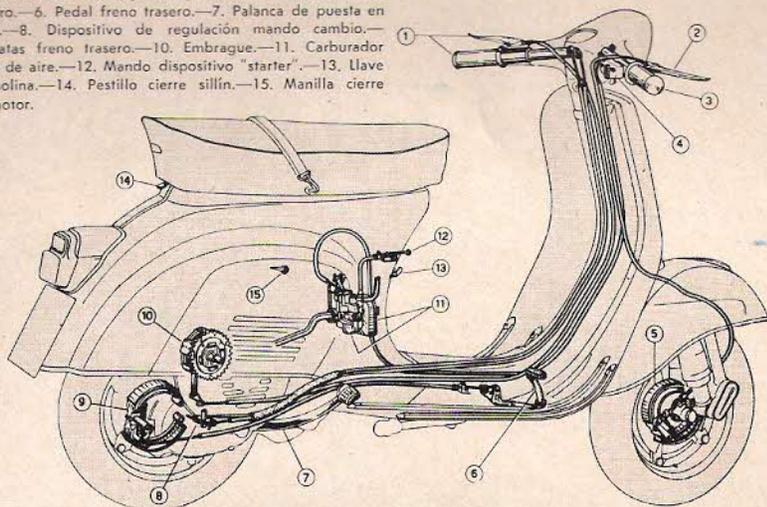


Fig. 2.—Instalación de mandos y transmisiones

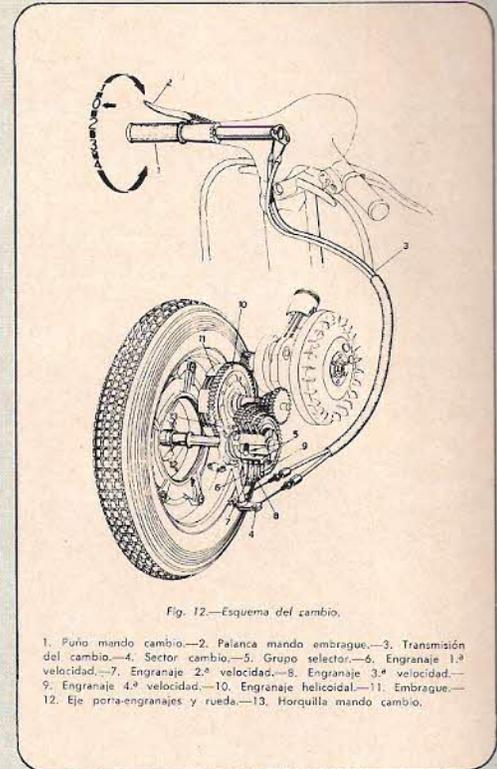
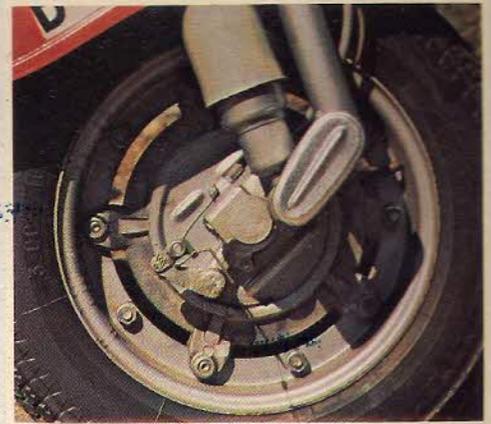


Fig. 12.—Esquema del cambio.

1. Puño mando cambio.—2. Palanca mando embrague.—3. Transmisión del cambio.—4. Sector cambio.—5. Grupo selector.—6. Engranaje 1.ª velocidad.—7. Engranaje 2.ª velocidad.—8. Engranaje 3.ª velocidad.—9. Engranaje 4.ª velocidad.—10. Engranaje helicoidal.—11. Embrague.—12. Eje porta-engranajes y rueda.—13. Horquilla mando cambio.

## CARACTERISTICAS TECNICAS:

### Motor:

Número de cilindros: 1.  
Ciclo: 2 tiempos.  
Cilindrada: 74,02 c.c.  
Potencia: 3,6 C.V. (a 5.500 r.p.m.)

### Equipo eléctrico:

Encendido por volante magnético y bobina exterior de A.T.  
Avance encendido: 25° + 1°.  
Bujía con capuchón anti-parasitario.  
Marcas de bujías: Firestone F. 36. Boch W 240 T1. Champion L. 81.

### Datos diversos:

Velocidad máxima: 80 km/h.  
Pendiente máxima: 30 %.  
Consumo (CUNA) a los 100 km.: 2 litros.  
Capacidad total depósito: 5,6 litros.  
Reserva: 1 litro.  
Autonomía aproximada: 280 km.

### Dimensiones y peso:

Altura máxima: 995 mm.  
Longitud máxima: 1.750 milímetros.  
Anchura máxima: 680 milímetros.  
Distancia entre ejes: 1.175 mm.  
Radio mínimo: 1.650 mm.  
Peso total en vacío: 82 kg.

A la izquierda tapa que deja acceso libre al motor, de fácil desmonte. Debajo, cofre de mucha capacidad para poder llevar carteras, libretas etc., y que además contiene las herramientas que vemos en la foto, con las que se puede desmontar toda la moto!!!  
Arriba, vista de la suspensión delantera directamente derivada de la técnica de aviación.

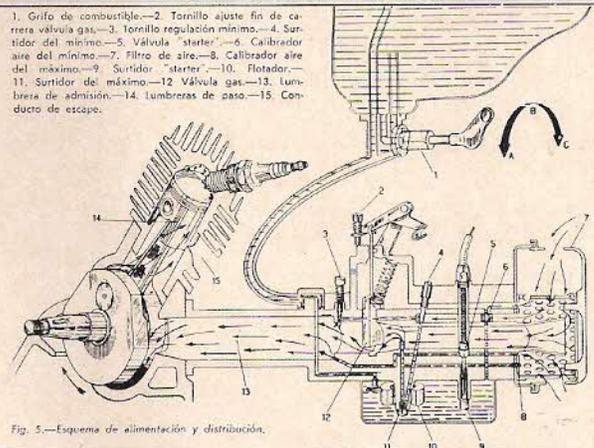


Fig. 5.—Esquema de alimentación y distribución.

## MANTENIMIENTO

ORGANOS A LUBRICAR	OPERACIONES	MOMENTO	LUBRICANTE
Motor.	Mezcla al 2 por 100. Sustituir completamente el aceite.	Al repostar. Entre los 800 y 1.000 primeros Km.	Aceite Repsol 2T.
Cambio.	Restablecer el nivel del aceite. Sustituir completamente el aceite.	Cada 2.000 Km. Cada 4.000 Km.	Aceite CS-2T.
Cables transmisiones. Transmisión cuentakilómetros.	Lubricar.	Cada 2.000 Km.	Aceite SAE-30.
Suspensión delantera. Piñón cuentakilómetros.	Lubricar.	Cada 2.000 Km.	Grasa lítica. Grupo 8.º de CAMPSA.
Selector cambio. Cojinetes dirección. Fieltro leva volante. Tubos giratorios manillar. Articulaciones palancas mandos.	Lubricar.	Cada 4.000 Km.	

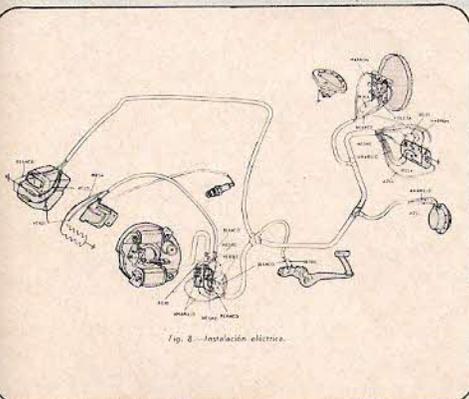
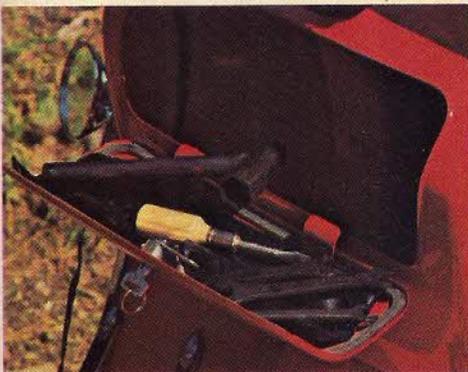
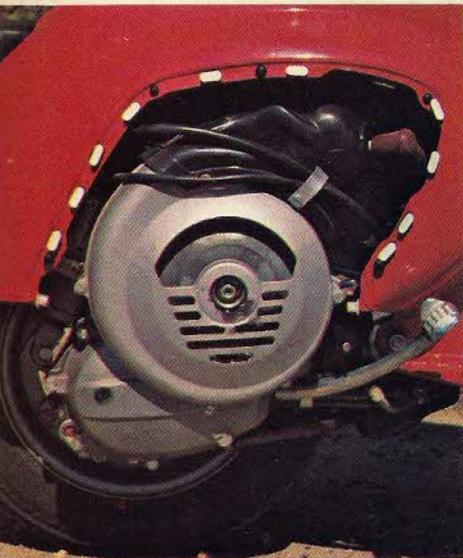


Fig. 8.—Instalación eléctrica.