

VESPINO GL

Vespa, Piaggio, dos nombres que a todos nos suenan y que enseguida relacionamos con el popular scooter italiano debido a la preocupación económica de una casa de aviones. Sí, aunque parezca extraño, el scooter más vendido del mundo tiene su origen en la marca aeronáutica Piaggio, la cual, una vez finalizada la última conflagración mundial y dada la crisis existente en la demanda de productos aeronáuticos militares, buscó la salida en algo fácilmente vendible y funcional que llenara el vacío económico producido por la crisis bélica.

Así, pues, nace la Vespa en el año 1946, presentando unas soluciones tan de vanguardia que aún hoy en día dejan asombrados por su simplicidad. El desmontaje de las ruedas, basado en el tren de aterrizaje de los aviones, era algo que hasta la fecha de su presentación nunca había sido visto. Dos amortiguadores simplemente, uno anterior y otro posterior, colocados uno en el lado opuesto del otro; un motor descentrado (tuvo sus detractores y sus controversias en la cuestión estabilidad); transmisión directa a la rueda por medio de engranajes; distribución por medio de válvula rotativa y un sinfín de etcéteras más.

Un scooter que, salvando las distancias, fue algo así como el 600 para la SEAT. ¿Quién no ha conducido, o por lo menos no ha hecho de paquete, en una Vespa? Me parece que se pueden contar con los dedos.

Llega la era del ciclomotor y Vespa decide diseñar un vehículo que se adapte a las reglamentaciones de los ciclomotores, pero este modelo debe ser algo nuevo, algo distinto a lo hasta ahora visto, algo así como la Vespa, pero en versión ciclomotor.

Los técnicos de la marca trabajan sin descanso y, al fin, el Vespino ve la luz. Algo verdaderamente nuevo, diferente, funcional y, en fin, veamos cómo es el Vespino.

EL VESPINO, ALGO DISTINTO

Su línea, aun siendo diferente y desde luego más estilizada, re-



siones, la rueda queda libre, con un sistema igual al empleado en los automóviles. Debemos reconocer que es el sistema más funcional que se haya aplicado a los vehículos de dos ruedas.

El desmontaje de la rueda delantera se realiza por el sistema tradicional, que no representa más que desconectar el cable de freno delantero, desatornillar el eje y proceder a la extracción de la rueda según el método tradicional. Es por esto que la firma italiana lo ha conservado. demos negarle a esta máquina una confortable posición de conducción. Todo parece estar a mano y, de hecho, lo está.

La maneta de freno delantero en la parte derecha y el freno trasero en la izquierda, tal como se emplea en los ciclomotores que, no teniendo cambio de velocidades, no necesitan palanca de embrague. Destaquemos en el aspecto negativo de estos mandos la ausencia de bolas de gran diámetro en los terminales de las manetas, solución que debiera

conectador de la transmisión (u giro hacia arriba lo conecta y operación inversa lo desconect adosado a este puño hay un e pejo cuya función es más o cumplir con la reglamentació que otra cosa, ya que se muest del todo ineficaz.

Prosiguiendo con el manilla nos daremos cuenta que es sim lar al empleado en los model de Vespa 160, de líneas un tan angulares pero de gran actua dad, y albergando en su interi todos los cables, incluso los de



A pesar de que la Vespino no es ninguna novedad, pues ya lleva muchos años en cartelera, siguen teniendo una línea actual. Su conducción es lo más simple que hay, y su entretenimiento mínimo.

cuerda muchísimo a la de la Vespa. Ausencia de aristas, línea elegante, cableado escondido, etc.

Adopta del modelo Vespa el manillar, el faro y una derivación de la rueda trasera, que a nuestro modo de ver es fantástica, ya que todos sabemos lo engorroso que es su desmontaje. Para ello hace falta desmontar la cadena, desenroscar el eje, extraerlo y, por fin, la rueda queda libre. En el Vespino no, ya que únicamente con la extracción de cuatro tornillos, sin necesidad de "tocar" las transmi-

Hablemos ahora de su posición de conducción, para proseguir luego con una descripción más detallada de sus órganos motrices.

La concepción que hasta la aparición del Vespino teníamos de un ciclomotor, era la de un chasis en tubo de acero, de poca sección, o de una realización en chapa estampada; un depósito de combustible situado delante del conductor, cables tanto de freno trasero como de delantero, asimismo como descompresor y estrangulador de aire (en el caso de que lo tuvieran) a "la vista", pero nunca escondidos. Y éstos son, junto con otros muchos, los detalles que nos sorprenden. No po-

ser empleada obligatoriamente en todas las máquinas con el fin de lograr una mayor seguridad del conductor en caso de accidente. A la derecha, y colocada en posición inclinada a la de la maneta de freno delantero (si consideramos a ésta en posición paralela al suelo), hallaremos la palanca del descompresor, siendo ésta de menor longitud y de utilización obligatoria en la operación de puesta en marcha. En la izquierda encontraremos la del estrangulador de aire, muy útil en tiempo frío. Ambas están muy logradas en el factor de accesibili-

En la parte izquierda el puño de gas, y en la izquierda del des-

conexión eléctrica. La parábola faro es del tipo trapezoidal, sus tuyendo a la circular que equip ban los primeros modelos de firma (su efectividad está fuera toda duda; la conducción noctu na no acarrea ninguna clase problema). Complementando conjunto manillar encontram un velocímetro cuentakilómetr (total) graduado hasta los 60 kil metros/h. Es curioso señalar q este velocímetro tiene una zo "roja" a partir de los 50 km/h, que muestra un interés del fab cante por respetar las normas circulación, ya que los velocím tros acostumbran a tener un eri aproximado del 10 % (genera zando).



Vayamos ahora al confort, que es sin duda una de las principales ualidades de este ciclomotor.

De entrada sólo podemos lecir del asiento (en el modelo GL se trata de un biplaza) que es omodísimo, muy impermeable y jue ayuda en gran parte a manteer la estética general de la májuina. Buen acierto.

La suspensión delantera se ha onfiado a unos amortiguadores elescópicos hidráulicos, que dan lena satisfacción en cualquier ondición de uso. La trasera es nediante un solo amortiguador, ccionado por un brazo oscilante muelle de simple efecto, Cumle y es sin duda uno de los resonsables del confort general que nvuelve a esta máquina.

Los guardabarros son muy enolventes, estando el trasero incorporado, mejor dicho, formanlo parte del bastidor; formado ste por un tubo de acero rectan-Jular curvado, que en su parte interior lleva soldado un tubo en londe se alojan los cojinetes de a dirección; en su parte posterior leva una ménsula con un perno londe se fija la cabeza superior lel amortiguador trasero, al nismo tiempo que sirve para la ijación del sillín, portaequipajes y uardabarros trasero.

En la parte inferior el tubo lleva los soportes: el anterior, para ijar el depósito de combustible, y l anterior para fijar el grupo notor-transmisión. Toda esta

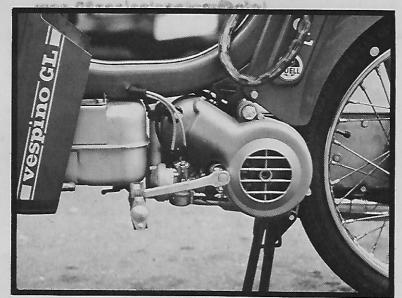
parte va protegida por un cubremotor, en materia plástica (en los anteriores modelos era metálica), abatible hacia adelante.

Pasemos ahora a los neumáticos y ruedas, dejando para el final lo más representativo del Vespino, el motor.

Nos han dejado bastante sorprendidos los neumáticos empleados en el Vespino GL. Aunque parezca broma, su corte es del todo "racing", opinión que conocido piloto y colaborador de nuestra revista. El dibujo y la curvatura del neumático es algo que no estábamos acostumbrados a

ver, la calidad de la goma corrobora este primer efecto y, por ende, la estabilidad es magnífica. ¡Felicidades por la decisión! Realizados por la firma Pirelli, son de dimensiones, tanto el delanterao como el trasero, de 2 1/4 x 18" "calzados" sobre llantas sin perfil, realizadas en hierro cromado, muy duraderas, aunque nosotros preferiríamos las de aluminio, por su menor peso.

La frenada se realiza a través nos ha sido confirmada por un de unos carretes cilíndricos de expansión interna y simple leva, con un diámetro de 90 mm el delantero y 150 mm el trasero, con una superficie de frenada efectiva



El motor se refrigera por ventilación forza-

de 28,8 cm² y 25,7 cm² respectivamente.

Un agradable color rojo (más bien granate) metalizado sirve como colofón al aspecto estético de este "conjunto-chasis".

EL MOTOR, UNA TECNICA REVOLUCIONARIA

No es sensacionalismo el calificar la técnica de este motor como revolucionaria. Empecemos por un encendido electrónico de la marca Femsatronic. La instalación eléctrica es alimentada en corriente alterna mediante un generador de 28 W, tensión nominal de 6 V.

En el encendido electrónico, además de las bobinas de alumbrado, encendido y el estator, está colocada otra especial que manda el disparo del conmutador electrónico, en el cual están colocados los componentes que generan la chispa.

Tanto los elementos montados en el estator como los del conmutador están alojados en sendos bloques de resina termoestable que les protege de los agentes atmosféricos y de posibles averías mecánicas. La iluminación, como ya hemos dicho antes, es correcta, estando dotado el conmutador de luces de: luz corta, carretera o larga, botón de paro y claxon, efectivo aun con las luces conectadas.



El velocímetro y cuentakilómetros, de 50 a 60 km/h marcan zona roja. El conmutador de luces es bastante cómodo y senci-

La admisión se ha confiado a un carburador de 12 mm de diámetro con difusor, pudiendo variar según modelo en las marcas IRZ o Dell'Orto. Y en la alimentación se encuentra la diferencia del Vespino hacia sus más directos oponentes, ya que ésta se realiza mediante el sistema de válvula rotativa.

Este sistema, empleado ya en las primitivas Vespa, funcionaba mediante un orificio practicado en el cigüeñal, que al coincidir con otro en el cárter (todo esto explicado "grosso modo") realizaba la admisión cuando el pistón iniciaba su carrera hacia la parte superior, es decir, cuando comprimía, aspirando la mezcla hacia el interior del cárter (no del cilindro, por supuesto).

En los modelos Vespino, el sistema de orificio en el eje cigüeñal se ha sustituido por otro en el contrapeso del cigüeñal, mostrándose tan efectivo como el anterior, pero con la ventaja de adaptarse al modelo del ciclomotor. Toda una técnica derivada de la competición y empleada en un elemento tan simple como puede ser un ciclomotor.

Sus menores elementos mecánicos, una remota posibiidad de desrreglaje (unido esto a un encendido electrónico prácticamente de puesta a punto perpetua) y una economía mecánica, ya que emplean menor cantidad de piezas que en los ciclomotores convencionales, significa uno de los mayores logros para la firma Piaggio. El sistema de filtraje del aire, mediante una rejilla a la que se acopla un tubo de goma comunicando al interior del chasis, tiene una óptima silenciación y, a la par, admisión de aire sin elementos nocivos (arena, polvo, etc.).

Pero no todo acaba aquí, ya que la transmisión es otro asunto importante a tratar.



La transmisión secundaria es por correa tapada con una carcasa de plástico. Un solo amortiguador asegura la estabilidad de la Vespino.

El grupo motor-transmisión está situado en la parte central del vehículo, debajo del bastidor, unido al mismo por dos casquillos cilíndricos alojados en los semicárteres y por un tornillo pasador que hace de eje oscilador del grupo.

Las oscilaciones del grupo son compensadas por el amortiguador trasero, unido por su parte superior al chasis, y por la inferior al semicárter con la interposición de silentblocks.

La transmisión del motor está formada por un variador de velocidad, que consta de dos semipoleas, una fija al eje del cigüeñal y otra móvil sobre un buje fijo al mismo eje.

La semipolea móvil lleva en su interior dos guías que alojan cinco rodillos que, al moverse radialmente por efecto de la fuerza centrífuga, desplazan esta semipolea sobre el buje fijo, variando el diámetro motriz de la correa trapezoidal.

La correa trapezoidal transmite el movimiento de la polea secundaria al embrague y la secundaria, formada como la anterior por dos semipoleas, una fija a un buje y la otra desplazable sobre éste.

El embrague es del tipo centrífugo y está montado sobre el mismo eje que la polea secundaria. Sobre el buje de esta polea va fijada una brida con tres zapatas móviles. Por efecto de la fuerza bricantes de ciclomotores. Buen detalle.

El filtro de aire, como ya hemos dicho, tiene la toma de aire en el interior del bastidor, siendo completamente silencioso.

El engrase del motor es por mezcla de aceite gasolina (de 96 no) para los acoplamientos: pistón, cilindro y eje de pistón bielacigüeñal-cojinetes de cigüeñal. El grupo reductor de engranajes trabaja en baño de aceite.

Digamos por fin que la refrigeración se efectúa por el sistema forzado, con un ventilador incorporado al volante, y canalizado por un deflector a las aletas de cilindro y culata.

VAMOS A PROBARLO

Ya nos hemos referido antes a la cómoda posición de utilización. Con la llave de gasolina hacia adelante (en el medio es cerrada, y hacia atrás reserva), y apretando el descompresor, hacemos una leve presión sobre los peda-

centrífuga, las zapatas se hacen solidarias con la caja del embrague, transmitiéndose el movimiento al grupo reductor y al eje de la rueda trasera.

Todos estos mecanismos van cubiertos por una tapa de plástico fijada por tornillos especiales que la hacen fácilmente desmontable.

La alimentación se realiza por medio de un depósito de 3,3 litros de capacidad, siendo 0,7 para la reserva. La mezcla es del 2 %, y es curioso resaltar que ya que la marca desaconseja la utilización de mezcladoras automáticas, incluye entre las herramientas un recipiente graduado según la cantidad de aceite empleada para la cantidad de gasolina. Un ejemplo a seguir en todos los fa-

les. Media vuelta y el Vespino comienza a ronronear (de haber tenido dificultades habríamos podido accionar el estrangulador de aire). Se estabiliza el ralentí tras unos cuantos acelerones en frío y bajándola del caballete nos disponemos a experimentar la agradable aventura que representa la conducción del Vespino.

Suavidad, así hemos titulado el ensayo y es que realmente es el calificativo que merece. Podemos olvidarnos del cambio de marchas, por ende del embrague. Nuestro ciclomotor remontará todas las pendientes que le pongamos por delante (sin abusar, por supuesto) sin la más leve duda. Echamos a faltar el brío de los modelos dotados de cambio

de marchas, pero ya sabemos que el confort del automatismo exige ese precio y realmente valo la pena.

Las vibraciones prácticamente son inexistentes; apoyados en los pedales, ya que este ciclomoto carece de estriberas, podemos gozar del paisaje (o de las aglo meraciones, ya que el ciclomoto se muestra desde nuestra opinión como la solución ideal para la aglomeraciones urbanas). Para aquellos que despreciando e confort qur proporciona el sopor te de los pedales prefieren apo yarse en la caracasa que recubro el motor, Vespa ha equipado este modelo con unas protecciones de goma, con el fin de no dañar la pintura. Detalle que agradecerái los poseedores de este modelo.

Hemos recorrido con este ci clomotor 127 kilómetros y cierta mente nos han sabido a poco Siempre tuvimos un "algo" qui nos transportara con comodidad con poco consumo (2,9 li tros/100 km en nuestro ensayo aunque el señor Güell, que ama blemente nos cedió la unidad mo tivo de nuestro ensayo, garantiz un menor consumo una vez finali zado el período de rodaje). En fir un amigo, con el que siempre pu dimos contar y que por contr nos exigió un mínimo de cuida dos, y es que tal como reza el slo gan de la firma, "Vespino respon de".

FICHA TECNICA

Motor: monocilíndrico de do tiempos, con una potencia de 2, CV. Avance del encendido 20°+1°. Diámetro: 38,4 mm. Ca rrera: 43 mm. Distribución: Po válvula rotativa. Cilindrada parcia y total exacta: 49,77 c.c. Bujías tipo y marca recomendadas Bosch 240 T/1 y Champion L-81 Datos diversos: Velocidad máx ma: 40 km/h. Pendiente máxima 20 %. Consumo según norma CUNA a los 100 kilómetros: 1, litros. Capacidad total del depós to: 3,3 litros. Reserva: 0,7 litros Dimensiones y peso: Altura máx ma: 1.080 mm. Longitud máx ma: 1.760 mm. Anchura máxima 620 mm. Distancia entre ejes 1.130 mm. Radio mínimo de giro 1.400 mm. Peso total en vacío 52,400 kg. Neumáticos 2,1/4 x 18". Presiones aconseja bles: Rueda delantera: 1, kg/cm². Rueda trasera: 2 kg/cm²

Texto: BRUNO GORINA
Y SANTI ROIC

Fotografía en color: José M.ª A