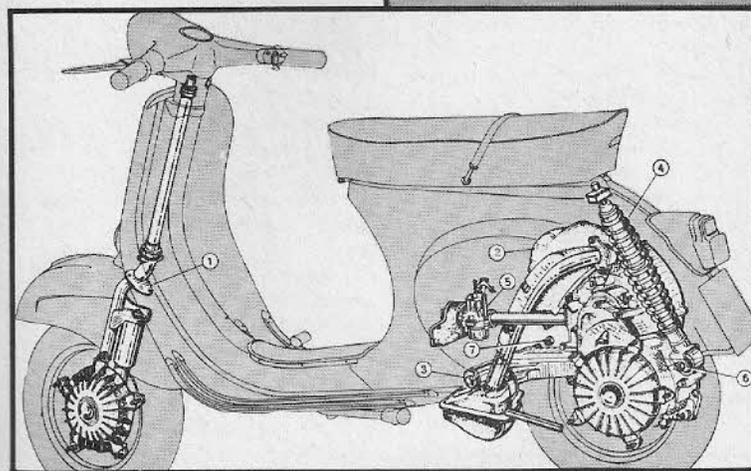
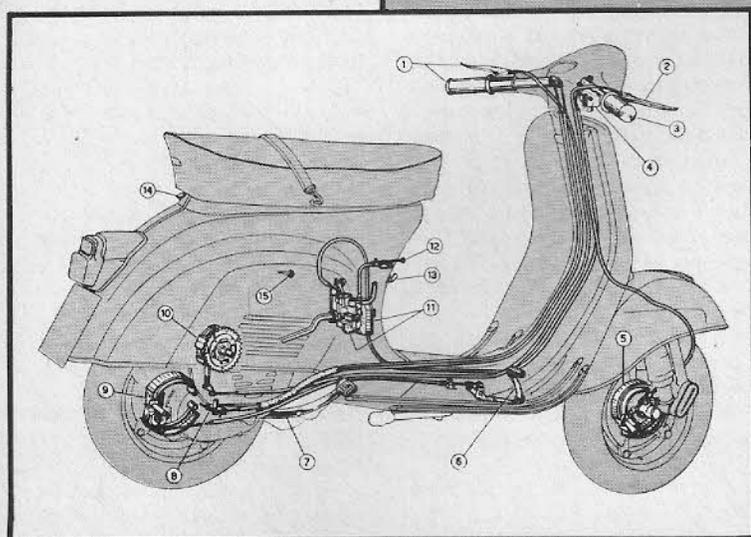


# VESPA 125 SL

## ¿LA MEJOR SOLUCION EN LAS CIUDADES?

El SCOOTER reúne ventajas... Del AUTOMOVIL: limpieza, autonomía. De la MOTO: agilidad, rapidez, dos plazas. Del CICLOMOTOR: poco gasto, fácil aparcamiento.



Arriba la radiografía de la Vespa desde su lado derecho, con indicación de los mandos y transmisiones. Absolutamente todo queda perfectamente escondido, pudiéndose decir que la máquina es completamente limpia.

En esta otra radiografía se aprecia la curiosidad de las suspensiones. Sobresale el gran muelle-amortiguador trasero que es único y que debe soportar el movimiento basculante de rueda y motor conjuntamente. El grupo articula por el eje 3.

Creo que todo el mundo conoce más o menos como es la estructura de los scooters en general, y de la Vespa en particular. Pero, de todas formas, no estará de más recordar las peculiaridades que caracterizan a estos vehículos, que aun siendo de dos ruedas, difieren sensiblemente de las motos clásicas.

Es curiosa la evolución llevada a cabo por el scooter, este "extraño" tipo de moto con carrocería completa, que surgió de una crisis y está renaciendo a expensas de otra. El scooter fue, hace ya varias décadas, la solución para aquellos que no podían llegar —económicamente se entiende— al entonces caro y raro automóvil. Ahora el automóvil ha pasado a ser un vehículo super-popular, pero lo que escasea en nuestros días es, sobre todo en las ciudades, el espacio para circular y aparcarse con dicho automóvil y la gasolina, cuyo precio se está poniendo como para pensárselo antes de entrar en una gasolinera. (Corren rumores de una nueva subida, que podría incluso llegar a las ¡50 ptas. litro!)

Pues bien, con las limitaciones antes aludidas de gasto y espacio, el scooter, que como decimos en los titulares reúne algunas de las ventajas del automóvil y lo supera netamente en otros aspectos, debe convertirse —junto con la moto y el ciclomotor, según preferencias— en el vehículo idóneo para las grandes urbes. Sin embargo, el scooter supera al ciclomotor en algunos puntos, como son la posibilidad de llevar pasajero —prohibido en el ciclomotor—, la mayor rapidez, gracias a su mayor cubaje y a las cuatro relaciones del cambio, y la mayor limpieza para el usuario, que se beneficia de esta carrocería casi total que le aísla completamente del motor, transmisión, etc. En cambio el scooter conserva sobre todo si se trata de uno como el que nos ocupa de solamente 125 c.c., un gasto de combustible pequeñísimo, muy inferior al de cualquier moto, ridículo frente al del automóvil menos glotón y semejante al de un ciclomotor.

En contra, ha tenido hasta ahora el scooter de pequeña cilindrada la dificultad de que, al estar autorizado a los dieciséis años tan sólo el de 75 c.c. y ser necesario el permiso A-1, muchos prefieren el ciclomotor, que no necesita examen alguno y solamente se pierden 25 c.c. de cubaje. Si como todos esperamos "lo de los 125 c.c. a los 16 años" está al caer, que podría muy bien venir acompañado de la autorización de llevar ciclomotores de 50 c.c. a los 14, esta Vespa 125 SL que aquí os presentamos y los vehículos similares, adquirirían su máximo apogeo. La circulación urbana, los transportes públicos y la polución, lo agradecerían y mucho.

¿Se extraña todavía alguno de vosotros de la proliferación de este tipo de vehículos que se está viendo en los últimos meses?

### Chasis monocasco

No existe aquí un chasis multitubular, sino que se trata más bien de un monocasco de chapas soldadas. El bastidor tiene forma de "omega", que se ensancha en su parte posterior y se une a la trasera del chasis, constituida a su vez por dos semichasis que se ensanchan por abajo para

dar cabida al motor y a la rueda trasera. El semichasis derecho lleva una tapa desmontable para poder acceder al motor.

Por delante este chasis adopta una forma de "escudo", característico en los scooters, que en este modelo lleva además una maleta con cerradura. El depósito de gasolina se aloja en la parte superior trasera del chasis, debajo del sillín.



Una bella instantánea con una bella conductora para un vehículo superpráctico. La Vespa 125 SL.



10. La suspensión delantera. La barra que queda más hacia delante, es la articulada columna de dirección. Detrás suyo el amortiguador hidráulico que permite bascular el eje de la rueda.

11. El piloto trasero, que puede aceptar la rueda de recambio, a base de insertar una pieza que se vende junto con ésta.

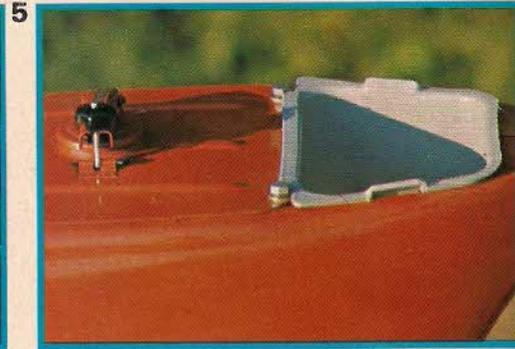
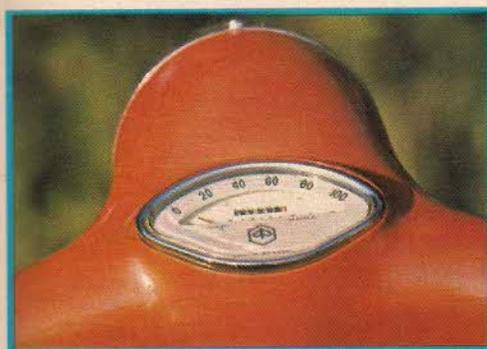


nexiones, cables, fundas, etc., queda perfectamente escondido dando una extraña sensación de limpieza... más cercana del automóvil que de la moto. Los cables que van hacia el motor van alojados por dentro del chasis, en una especie de columna central.

Naturalmente no hay horquilla, sino que la dirección es a base de un tubo único de acero curvado, que tiene soldadas en la parte final superior unas escuadras para la fijación del amortiguador —único— y del guardabarros de la rueda delantera. En su extremo inferior un buje para el eje de giro del cubo oscilante de la rueda delantera.

### Suspensiones, ruedas y frenos

La suspensión delantera está formada por un muelle helicoidal y un amortiguador hidráulico de doble efecto, montados



2. La estética de las Vespas es inconfundible. Puede gustar o no, pero nadie puede negarle personalidad y tradición propias.

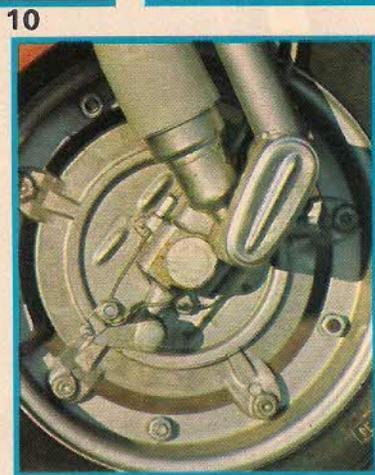
3. El único instrumento de lectura es un velocímetro cuentakilómetros. Por cierto, de no mucha precisión.

4. En la parte derecha del manillar, el acelerador, el freno delantero y el bloque de mandos para luces, paro y claxon. A la izquierda va únicamente embrague y cambio. Como puede verse, la ausencia de cables, tensores, fundas, etc., es total.

5. Levantando el sillín se tiene acceso a este cajón portaobjetos y al tapón de gasolina. El cajón de plástico se saca fácilmente dejando un agujero por el que se accede al carburador y filtro.

6. El práctico cofre delantero, con cerradura —¿fácil de forzar?— en el que caben buen número de objetos. Incluye una funda con varias herramientas en su interior.

7. Siguiendo con los accesorios para transporte de objetos, esta anilla con abertura articulada, es ideal para llevar colgado cualquier tipo de bolso, cesto, etc.



8. Sacando la tapa desmontable del lado derecho, se ve parte del motor. La parte redonda que salta a la vista, es el rotor que fuerza la refrigeración de cilindro y culata. Por debajo asoma el cárter que cubre el cambio, de donde sale la palanca de puesta en marcha.

9. El mando del starter y el grifo de gasolina.



### Manillar peculiar y dirección sorprendente

El manillar es una pieza "monobloque", en aleación ligera y lleva incorporado el faro y un velocímetro-cuentakilómetros. En la parte derecha está el bloque de mandos (luces, claxon, paro), freno delantero y acelerador. En la izquierda, embrague y el cambio manual. Todo tipo de co-

axialmente. (Ver esquema y fotos).

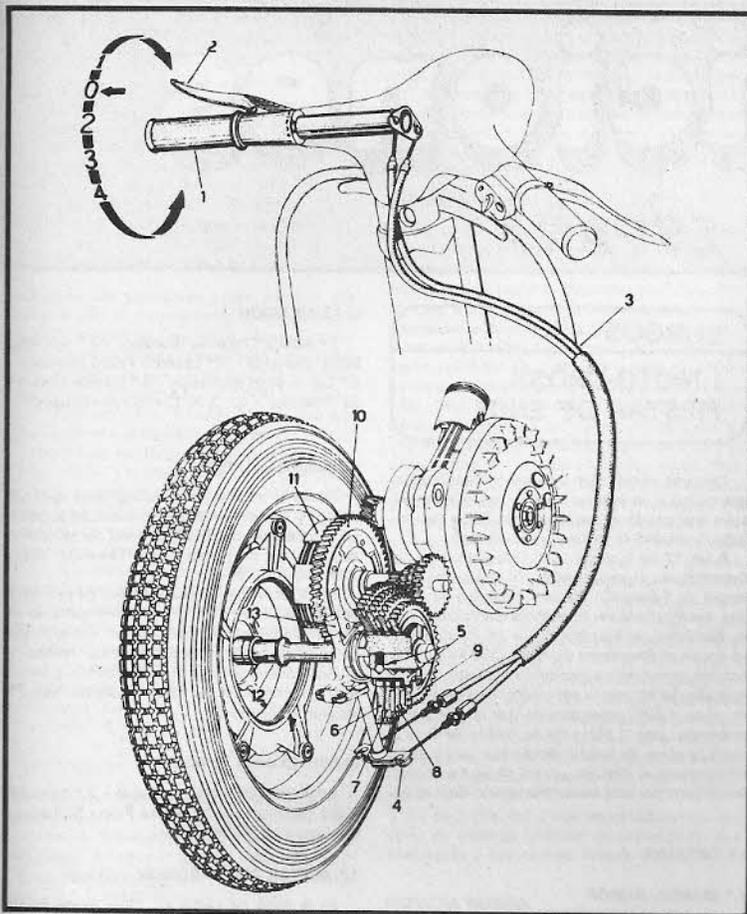
La suspensión trasera está compuesta por un único grupo de muelle bicónico helicoidal y amortiguador hidráulico. En su parte superior está fijo al chasis y en la inferior al semicarter del lado del embrague. (Ver esquema).

Otra de las particularidades —ventajas— de los scooters es la facilidad con que las ruedas son desmontables de su alojamiento. El sistema es lo más parecido al automóvil, ya que al haber sólo un amortiguador en ambas —no hay horquillas— y estar montadas éstas sobre tambores, con sacar las cinco tuercas que las sujetan es suficiente, siendo además intercambiables.

Los frenos son, por supuesto, de tambor con aletas de refrigeración y mando por cable. El mando del trasero se consigue accionando un pedal que queda justo debajo del pie derecho.

Siguiendo con la parte exterior de la Vespa, tenemos un sillín biplaza, abatible hacia su parte delantera, dejando entonces a la vista el tapón del depósito de combustible y un cajoncito portaobjetos muy práctico. Levantándolo se accede al carburador y filtro de aire.

En la parte delantera, donde quedan más o menos las rodillas, ya hemos dicho que hay una maleta metálica solidaria con el chasis, que es super-práctica, ya que es



**Detalle del cambio. Véase el ingenioso sistema de dos cables, para transmitir el mando, y cómo el eje secundario es el mismo de la rueda trasera, evitando así la transmisión secundaria.**

### Cómo funciona la Vespa 125 SL

No hay que descubrir ningún secreto. La Vespa es un vehículo sin problemas y también sin ambiciones. Su único deseo es ofrecer un funcionamiento práctico y eficaz y, por supuesto, barato. No hay que buscar ni grandes velocidades ni promedios espectaculares, pero con el peso de este modelo y con el motor de 125 c.c., sus prestaciones son realmente buenas. Se muestra alegre en la arrancada y capaz de mantener un ritmo vivo. La agilidad es fuera de lo común gracias a sus ruedas pequeñas y la manejabilidad otro tanto.

La posición de conducción es supercómoda, por supuesto si no se pretende ganar velocidad a base de ir aplanado, que no es el caso. Sentado en la postura normal, con el cuerpo casi erguido, los mandos, el manillar y el pedal del freno quedan perfectamente en su sitio.

La moto arranca perfectamente bien, en frío o caliente, siempre y cuando conservemos los elementos delicados —bujía,

platinos, filtro, etc.— en buen estado de funcionamiento y utilicemos la mezcla adecuada para no facilitar un exceso de engrase. El cambio funciona correctamente, con la única precaución de que los cables de mando estén bien tensados, y el embrague también es correcto. Quizá no demasiado progresivo —¿faltan más discos?— El freno trasero responde correctamente, aunque ya sabemos de la tendencia a clavar la rueda por lo pequeño de su diámetro. El delantero ya es otro cantar, porque el sistema de suspensión provoca que cuando frenamos primero sintamos una extraña sensación de flotación para acabar finalmente frenando. Es la costumbre a las horquillas habituales, pero frenar, frena correctamente.

En cuanto a su estabilidad, esto ya es más difícil de calibrar, porque por supuesto se trata de un vehículo completamente distinto a las motos habituales. ¿Se aguanta en curvas? Pues, sin buscar límites espectaculares, yo diría que mucho, y sino sólo hay que ver las inclinadas que algún experto habitual en scooters consigue.

En definitiva, calibrando bien lo que debe ser este tipo de vehículo, no podemos sino decir que la 125 SL consigue unos resultados realmente muy buenos y que en este modelo, en particular, se consigue un idóneo equilibrio entre peso, volumen y motor.

capaz de admitir gran número de objetos bajo llave. Allí están ubicadas las herramientas que suministra la casa, bastante completas para las reparaciones de más emergencia.

El caballete para aparcar la moto es central, siendo facilísimo poner la moto en posición estática.

Por supuesto que hay una cerradura que bloquea el manillar, aunque no una que podría servir de corte de energía eléctrica, lo que supondría una medida más de seguridad que nunca sobra. Tampoco sería una modificación a rechazar, que el sillín, o por lo menos el tapón de gasolina, estuvieran bajo llave.

Finalmente digamos que el mando del starter y el grifo de la gasolina quedan en la parte del chasis debajo del sillín. Igualmente son mandos exteriores que quedan aislados totalmente de las partes sucias de la moto.

### El motor también con peculiaridades

Nada de particular tiene en sí el motor. Un monocilíndrico, dos tiempos, de carrera corta y 125 c.c. de cubaje. Admisión clásica, alimentación por carburador (Arbeo de 16 mm.) y filtro de pequeñas dimensiones instalado en el interior del bastidor. Pero existen diferencias notables en la refrigeración y la transmisión.

La refrigeración es por aire, pero debido a que el motor se halla ubicado en un compartimiento más o menos cerrado, se utiliza un ventilador —más bien se trata de una especie de rodete semejante al de las bombas hidráulicas— que gira solidariamente con el motor y que, a través de un deflector de chapa, dirige de forma forzada el aire fresco hacia las aletas del cilindro y culata. Un sistema que garantiza una refrigeración formidable. Ingenioso, práctico y... limpio, ya que así el motor puede estar bien guardado.

Las otras diferencias notables estriban

en las transmisiones. Del cigüeñal al eje primario del cambio, se consigue a base de engranajes helicoidales —esto ya es usado en muchas motos—, pero de la salida del cambio al eje de la rueda, la particular ubicación del cambio —ver esquema— permite que ¡el eje sea el mismo! Ahorrándonos así la transmisión secundaria. El embrague queda como paso intermedio entre el cigüeñal y el cambio y es del tipo clásico de discos de acero.

Esta situación del grupo motriz provoca la tan consabida suposición de que todo el peso del motor queda cargado sobre la parte derecha, pero en realidad la Vespa ha evolucionado mucho y se ha ido consiguiendo un reparto de pesos mucho mejor, que hace que hoy en día esto ya no se note en absoluto.

El cambio, al ser mandado desde el puño izquierdo, requiere dos cables que hacen el efecto que se consigue con el pie —hacia arriba o hacia abajo, con el empuje o la planta—, en los cambios de pie. Si los cables están bien reglados, no hay ningún problema.

### ¿Por qué no arranque eléctrico?

En conjunto la moto es limpia de acabado, aunque sin excesos ni refinamientos. Lástima porque, con un par de detalles muy al uso en nuestros días, la Vespa adquiriría un nuevo atractivo. Por ejemplo, no sería nada descabellado dotarla de intermitentes —los hay de fabricación nacional de muy poco volumen y peso— y de un refinamiento mayor como sería el arranque con motor eléctrico. Esto último no es ninguna utopía, porque en Italia se vende ya un modelo de 50 c.c. de Vespa —y se está preparando otro de 125 c.c.— con motor de arranque. Con instalar una pequeña batería —espacio lo hay de sobras— tendríamos un vehículo dotado de la máxima sofisticación y con el máximo de elementos prácticos. ¿Os imagináis?

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Cilindros: 1  
Ciclo: 2 tiempos  
Diámetro: 55 mm.  
Carrera: 51 mm.  
Cilindrada: 121,1 c.c.  
Potencia refrigeración: 4,5 CV a 4.500 r.p.m. por aire.  
Engrase: mezcla en la gasolina, aceite de marca al 2%  
aceite en el cambio-embrague 250 gr. CS 2T  
Alimentación: carburador 16 mm.  
Puesta en marcha: por palanca kick

### EQUIPO ELECTRICICO

Encendido: volante magnético y bobina de alta tensión  
Avance: 24°-26°  
Bujía: Firestone F 36; Bosch W 240 T1; Champion L 81

### TRANSMISION

Primaria: engranajes helicoidales  
Secundaria: directa  
Embrague: discos múltiples  
Cambio: cuatro velocidades  
Relaciones 1.º: 1/14,74  
2.º: 1/9,80  
3.º: 1/7,06  
4.º: 1/5,31

### PRESTACIONES (según catálogo)

Velocidad máxima: 80 km/h  
Pendiente máxima: 30%  
Consumo: 2 litros/100 km  
Capacidad depósito: 5,6 litros  
Reserva: 1 litro  
Autonomía aproximada: 280 km

### BASTIDOR

Chasis: carrocería estampada en chapa de acero  
Suspensiones: delantera, por muelle helicoidal y amortiguador hidráulico de doble efecto. Trasera, por muelle cónico helicoidal y amortiguador hidráulico de doble efecto  
Ruedas: intercambiables, llanta de chapa de acero, 3" x 10"  
Frenos: de tambor, delantero: 44 mm<sup>2</sup>, trasero: 56 mm<sup>2</sup>

### DIMENSIONES

Altura máxima: 995 mm.  
Longitud máxima: 1750 mm  
Anchura máxima: 680 mm.  
Distancia entre ejes: 1175 mm.  
Radio mínimo de giro: 1650 mm.  
Peso total en vacío: 82 kg.  
Presiones neumáticos: 1,3 kg/cm<sup>2</sup> (del.) / 1,9-2,3 kg/cm<sup>2</sup> (tras.)