

VESPA 75

POR LOS SIGLOS DE LOS SIGLOS

www.motosclasicas80.com



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.

