

Vespa Primavera

PREGI ● Guidabilità ed estetica

DIFETTI ● Scarsa visibilità specchietti e sella rigida

Prezzi da 2.720 €

PROVA SCOOTER

RITORNO AL FUTURO

Un salto nel passato, attraverso le linee che la resero celebre nel 1968, e un passo nel futuro, grazie ai molti miglioramenti cui è stata sottoposta. È la nuova Vespa Primavera (due versioni 50, più una 125 e una 150) un nome importante che torna 45 anni dopo

di **Cristina Bacchetti**





Media

Nel 1968, con l'uscita di produzione della Vespa Nuova 125, fa il suo debutto sul mercato la Primavera: stessa linea che aveva decretato il grande successo di tutta la gamma, piccola e agile, con un motore da 125 cc più performante. Insieme alla versione ET3 (arrivata nel 1976), Vespa Primavera rimane a listino sino al 1982. La colorazione più gradita fu quella con livrea marrone metallizzato e sella beige, oggi riproposta da Piaggio con una dose di eleganza in più (Marrone Crete Senesi) e oggetto della nostra prova.

Vespa Primavera torna in produzione, 45 anni dopo

Il debutto al Salone di Milano, pochi giorni fa,

avrà fatto sorridere chi negli anni Settanta sognava quella bella motoretta col codone all'insù. Sì, perché la prima cosa che salta all'occhio è proprio questa: il codone un po' pesante degli ultimi modelli cede il posto ad una linea pulita e slanciata, come un vero pungiglione che rende giustizia al nome che porta. Anche il faro tondo, la pedana e il tunnel centrale che torna in evidenza evocano le forme della mitica Primavera. La nuova Primavera è inedita praticamente in ogni componente. La scocca in lamiera di acciaio stampata e saldata è nuova nella struttura e nuova è la forma della carrozzeria, sempre in lamiera. Rispetto alla LX cambiano le dimensioni e le rigidezze, oltre all'ergonomia che ne deriva, mentre la batteria è stata riposizionata e il sottosella è stato maggiorato. Lo scudo, la cravatta anteriore (una volta utile per la manutenzione,

oggi prettamente estetica), la ghiera cromata... tutto riporta alla mente la Vespa del 1968. I colori poi, completano il forte richiamo agli esordi del modello: dal marrone metallizzato con sella beige - già citato - al rosso, passando dal blu e dall'azzurro sino al modaiolo bianco con sella rossa o al nero. A fare da moderno contrasto con la linea vintage ci sono il nuovo faro posteriore e lo stop a LED e le luci di posizione, anch'esse a LED, integrate agli indicatori di direzione. E questa nuova Vespa debutta in un periodo positivo per il marchio: nei primi 9 mesi del 2013 sono stati venduti 146.600 esemplari nel mondo (il 21% in più rispetto al 2012). Dal 1946, anno di debutto dello scooter più famoso al mondo, sono 18 milioni le Vespa vendute, molte delle quali ancora circolanti.

Motorizzazioni: 50, 125 e 150 cc

Vespa Primavera, nelle versioni 125 e 150 cc, è spinta da un propulsore con distribuzione a 3

valvole, che debuttò nel 2012 sulla LX: un monocilindrico a 4 tempi raffreddato ad aria, con distribuzione monoalbero a 3 valvole (2 di aspirazione e 1 di scarico) e alimentazione a iniezione elettronica, studiato e costruito a Pontedera. La più giovane della famiglia monta invece un motore da 50 cc, declinato nelle versioni a 2 o 4 tempi. Il 125 cc eroga una potenza di 7,9 kW a 7.700 giri, il 150 arriva a 9,5 kW a 7.750 giri. Nel traffico - abbiamo svolto il nostro test nel centro di Barcellona - si divincola con agilità e il motore, durante la prova abbiamo avuto modo di provare la versione da 150 cc, risponde con una piacevole prontezza sia in spunto che in ripresa, risultando scattante e divertente senza che si avvertano vibrazioni e con una notevole silenziosità. La Primavera riesce a percorrere circa 47 chilometri con un litro di carburante, consumo dichiarato, che si traducono in 300 km di autonomia con un pieno del serbatoio da 8 litri. La manutenzione è prevista ogni 10.000 chilometri.

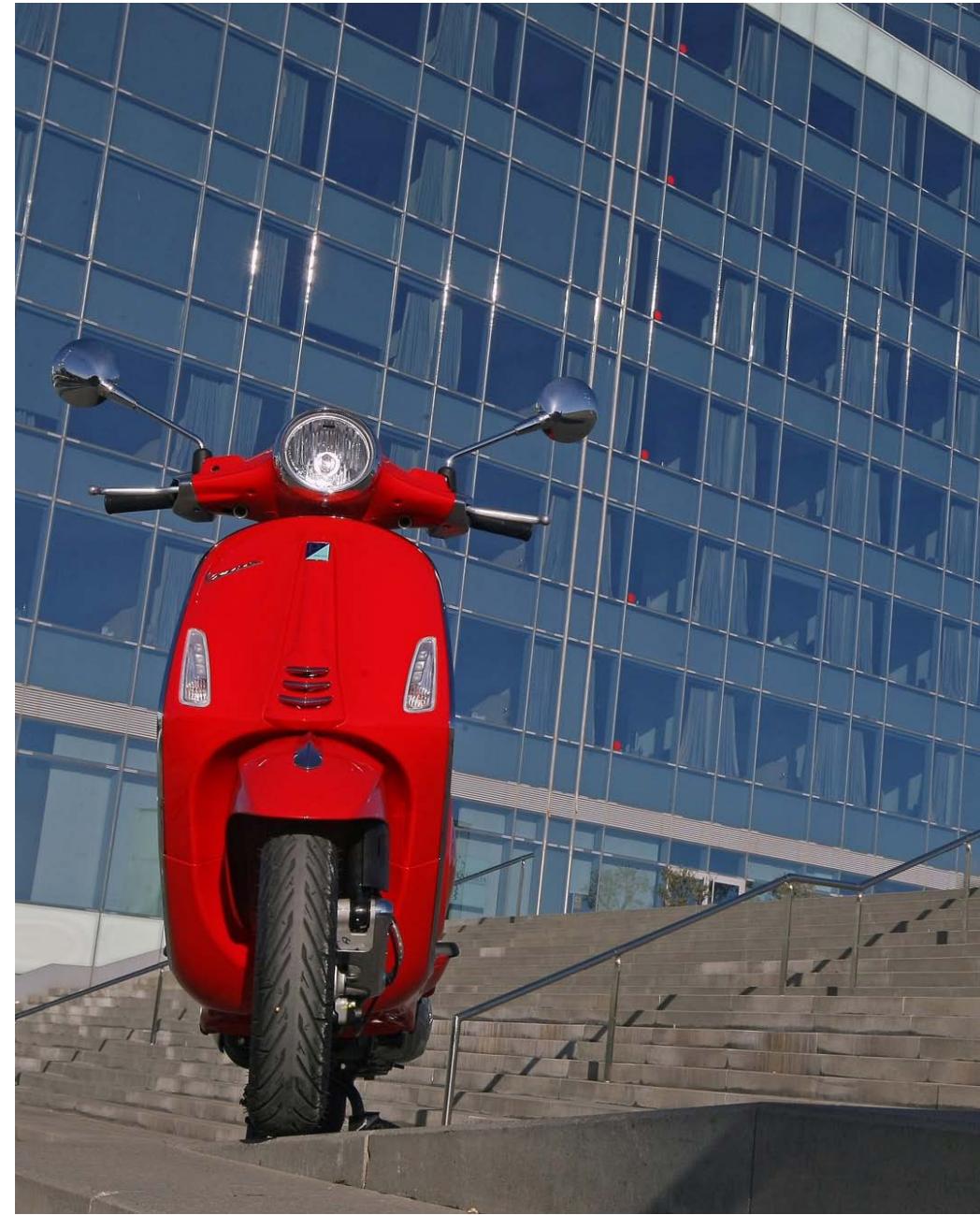




La nostra prova: una Vespa più guidabile e divertente

La prima sensazione appena in sella è quella di essere alla guida di un mezzo più grande, l'abitabilità è migliorata e il manubrio non è basso come sulle precedenti versioni, si abbassa invece la sella che è posta a 780 mm da terra. A parte la sella rigida - che si fa sentire solo sulle lunghe percorrenze - questa Vespa risulta comoda e accogliente. La nuova scocca irrigidita e le ruote più grandi (da 11") la rendono stabile e sicura, maneggevole e piacevole da guidare. Caratteristiche non così lampanti sui modelli sinora prodotti, che puntavano molto sullo stile e sulla tradizione, a discapito - seppur lieve - del comfort. Difetti che vengono completamente dimenticati sulla nuova Primavera, che aumenta la sicurezza in frenata andando a sostituire la vecchia pinza con una flottante a doppio pistone che morde un disco da 200 mm, e aumentando il diametro del tamburo posteriore da 110 a 140 mm. La frenata risulta quindi più decisa, anche se sempre blanda

al posteriore, dove non sarebbe stato male trovare un disco. L'opzione ABS, non prevista ma importante, andrebbe a completare un mezzo che si è saputo decisamente migliorare in questa sua ultima proposta. Anche le sospensioni fanno un passo avanti: quella anteriore (non si abbandona il monobraccio, ma l'ammortizzatore è ora fissato al supporto in alluminio che lo collega alla ruota tramite un perno di incernieramento, mentre sulla LX era fissato con due viti) ricalca bene le imperfezioni dell'asfalto e la sospensione posteriore singola (una molla elicoidale con precarico regolabile in 4 posizioni e un mono idraulico a doppio effetto) ammortizza bene anche l'impatto con buche e tombini. A velocità brillanti, anche in curva, Vespa rimane stabile e non mette mai in difficoltà il guidatore, lacuna riscontrata invece sui vecchi modelli con ruote da 10". La strumentazione, molto bella e fedele nel layout a quella dell'epoca, risulta leggibile in tutte le condizioni di luce grazie alla retroilluminazione azzurra e mostra le principali informazioni





necessarie: contachilometri totale e due parziali, orologio, livello del carburante. Anche i blocchetti dei comandi riportano alla mente la vecchia Primavera e l'accoppiamento delle plastiche del manubrio (ottime le finiture, come da sempre ci hanno abituato a Pontedera) torna ad essere orizzontale, altro particolare tipico del Marchio. Il vano sottosella, grazie al riposizionamento della batteria, sale di capacità da 14,3 a 16,6 litri; non male visto l'utilizzo prettamente urbano del mezzo e la mancanza di altri vani utili. Unico difetto riscontrato alla guida sono gli specchietti retrovisori tondi e cromati: indubbiamente belli e dal sapore retrò, peccano invece in quanto a efficienza e visibilità, oltre ad essere difficili da posizionare.

Dicono di lei

**Marco Lambri, Capo Centro Stile
del Gruppo Piaggio**

«Disegnare una nuova Vespa è sempre una

*La prima sensazione appena in sella è quella di essere **alla guida di un mezzo più grande**, l'abitabilità è migliorata e il manubrio non risulta basso come sulle precedenti versioni*

responsabilità per noi designer, in questo caso si trattava di sostituire la LX, un modello di grande successo. Sono passati 45 anni dalla presentazione di Primavera, uno scooter portatore di valori quali dinamismo e freschezza. Nasceva sulla scocca della Vespa 50, presentata 5 anni prima, e su quella base venne montato un motore 125 dalle alte prestazioni. La nuova Primavera si chiama così proprio perché ha delle forte attinenze con lo spirito dell'epoca, ma attraverso un modello completamente nuovo. Siamo molto soddisfatti del risultato: è compatta e dinamica, ma elegante: una vera Vespa. Rispetto alla LX è stata ripulita da alcune parti in plastica, e torna oggi ad avere la coda a punta, oltre che a migliorarsi sotto tutti i punti di vista, estetico e tecnico».







Alessandro Bagnoli, Capo Cento Tecnico Scooter del Gruppo Piaggio

«Vespa Primavera non è solo una rivisitazione estetica della LX, siamo intervenuti con molte modifiche a livello tecnico, per migliorare funzionalità e prestazioni. I punti su cui ci siamo concentrati sono il miglioramento del comfort di guida e del comportamento su strada, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza. Il nuovo sistema di attacco del motore riduce le vibrazioni, la nuova sospensione anteriore migliora il comfort, è stata ridotta la rumorosità del motore. Inoltre il telaio è stato irrobustito per una maggiore stabilità. Le motorizzazioni, poi, sono quelle più moderne appena nate in Casa Piaggio, offrono prestazioni brillanti con basse emissioni e bassi consumi».

Accessori e abbigliamento

La nuova Primavera offre una gamma di accessori per la personalizzazione: bauletto in tinta con logo Vespa cromato in rilievo (può contenere un casco integrale), disponibile anche con schienalino. Il supporto cromato per il montaggio del bauletto può essere utilizzato anche come portapacchi. Se si desidera percorrere qualche chilometro in ambito extraurbano si fa sentire il bisogno di un parabrezza: a listino quello in metacrilato anti scheggia personalizzato con logo. E' inoltre disponibile un cupolino in materiale trasparente o fumé. Terminano la dotazione straordinaria i portapacchi anteriore e posteriore cromati, il telo coprigambe con coprisella e antifurto integrati, la borsa interna per il bauletto, il cavalletto laterale e l'antifurto elettronico o meccanico sella-manubrio. Per i più modaioli non mancano la linea di abbigliamento e quella di caschi dedicati.

Disponibilità e prezzi

Vespa Primavera è nelle concessionarie e i prezzi, per le 3 motorizzazioni, sono: 2.720 euro per la 50 cc a 2 tempi, 2.820 per la 4 tempi; 3.700 euro per la 125 3V e 3.900 per la 150 3V. ■



SCHEDA TECNICA

Vespa Primavera 50 2T € 2.720

Tempi: 2
Cilindri: 1
Cilindrata: 49 cc
Disposizione cilindri: Orizzontale
Raffreddamento: ad aria forzata
Avviamento: E/P
Marce: AV
Freni: D-T
Misure freni: 200-110 mm
Misure cerchi (ant./post.): 11" / 11"
Normativa antquinamento: Euro 2
Lunghezza: 1860 mm
Larghezza: 735 mm
Altezza sella: 780 mm
Capacità serbatoio: 7 l
Segmento: 50 c.c.

ABBIGLIAMENTO

Casco Tucano Urbano
Giacca Tucano Urbano Brigitte Barbet
Guanti Tucano Urbano Softy Suede