

LA *Vespa* 150 Sprint Veloce del 1969

“VESPA 150 Sprint Veloce – Numero di esemplari prodotti VLB1T: 218.1190”



Verde Ascot MaxMayer 1.298.6307
(Foto e dati colore ricavati dal sito vespaclub.com)

“La Sprint Veloce è in pratica una versione di maggiore cilindrata rispetto alla 125 GTR, e di quest'ultima conserva il medesimo aspetto stilistico. Il faro è tondo con diametro da 130 mm ed è dotato di una ghiera cromata.

Il manubrio ha al centro il nuovo marchio Piaggio blu esagonale.

Il fanalino posteriore dispone di un coperchio verniciato in tinta con la carrozzeria” (1)

“Dopo alcuni anni di produzione della Vespa 150 Sprint, Piaggio rinnova il modello non solo nell'aspetto ma anche nel nome, che diventa ancora più accattivante con l'aggiunta della dicitura *Veloce*.

L nuova Vespa è molto più potente e veloce della precedente, merito soprattutto dell'acquisizione della terza luce di travaso nel cilindro, che aumenta il riempimento e, di conseguenza, le prestazioni.

La linea squadrata della *Sprint Veloce* dà un tocco di modernità al modello, che non si distacca troppo dal precedente modello *Sprint*; il mezzo è molto apprezzato per le sue doti velocistiche.

Il parafrangente è dotato di una crestina di alluminio lucido, l'unico fregio estetico di questo modello. Le targhette anteriore e posteriore con la scritta del modello, sono in alluminio pressofuso ed hanno il carattere in corsivo mentre, successivamente, diventerà in stampatello. Lo scudo anteriore è rifinito con un bordo in lega di alluminio, lucido.

Il clacson, fissato al copri sterzo, come nella maggior parte delle Vespa, in questo modello è cromato.

Il successo della Vespa è dovuto in parte alla voglia di non cambiare in continuazione i modelli stravolgendone di volta in volta le linee.

Come hanno fatto altri grandi gruppi con modelli storici, come il maggiolino della Volkswagen o la BMW con le sue moto dal motore boxer, anche la Piaggio ha creduto nella potenzialità della sua invenzione continuando a produrre lo scooter più conosciuto nel mondo per decenni, senza distaccarsi troppo dal prototipo del 1945.



Altro punto di forza dell'azienda era la tipologia di costruzione, con lo stesso tipo di telaio e motore, diversificando solo pochi particolari. Con la 150 Sprint Veloce la fabbrica toscana raggiunge importanti livelli di produzione, sia nella tecnologia che nello stile, con quel tocco di minimalismo che da sempre ha contraddistinto la Vespa nel Mondo.

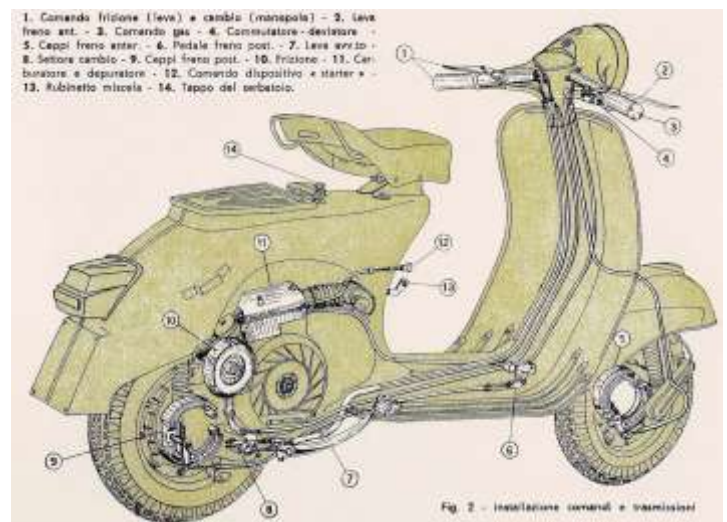
La sacca laterale sinistra è adibita a porta oggetti e lo sportellino d'accesso è protetto dalla serratura con chiave di sicurezza.

La prima serie prodotta aveva le manopole ed i profili della sacche laterali e guarnizione del clacson color grigio chiaro mentre, nelle serie successive, queste parti diventano nere (come il fondo del contachilometri n.d.r.)



Anche in questo modello, le raccomandazioni del costruttore, riportate sul libretto di uso e manutenzione della Vespa, sono chiare e dettagliate. Durante il periodo di rodaggio, per i primi 200 km, si raccomanda di non accelerare al massimo della potenza.

Le dimensioni massime sono larghezza 67 cm, lunghezza 177 cm, altezza da terra 104 cm, peso totale a vuoto 89 kg. Le caratteristiche più importanti del motore sono: Alesaggio e corsa 57 mm, rapporto di compressione 1/7,5 anticipo accensione 22°, candela di accensione 225W della scala Bosch o Marelli.



Due pagine illustrano l'impianto elettrico, con schema ed i valori in Volt e Watt delle lampade. Nelle due ultime pagine sono riportati i dati per l'identificazione del veicolo ed il luogo sul quale erano stampati questi dati identificativi. (2)



Foto riprese dal Volume 3 di **Vespa Tecnica di Leardi, Frisinghelli, Notari** - CDL Edizioni

Particolari della scritta, logo e bordo scudo. Inoltre è visibile, nella vespa della prima serie, le manopole grigie ed il contachilometri con fondo bianco



Foto riprese dal Volume 3 di **Vespa Tecnica** di **Leardi, Frisinghelli, Notari** - CDL Edizioni

Nella prima immagine si nota la scritta posteriore in corsivo ed il fanalino posteriore, di grandi dimensioni, che presenta un coperchio verniciato con lo stesso colore della carrozzeria. Nella seconda immagine si nota il motore.

“Il propulsore della Sprint Veloce è il classico ipercollaudato motore a due tempi a cilindro orizzontale e distribuzione rotante con l’importante e rivoluzionaria introduzione di una terza luce per l’ammissione nel cilindro, in modo da aumentare il riempimento. Questa modifica, oltre ad aumentare la potenza ai bassi regimi, incrementa notevolmente la velocità, che tocca la punta massima di 97 km/h. L’accensione è a volano magnete a 6 V, la bobina di alta tensione era posizionata all’esterno per migliorare il raffreddamento. Il cambio è a 4 velocità con inserimento a crociera tipico dei motori della Vespa, il cui comando avviene agendo sul manicotto di sinistra del manubrio. La frizione è, come al solito, a dischi multipli a bagno d’olio. Il carburatore è racchiuso all’interno della scatola che funge anche da depuratore dell’aria (dalla scatola fuoriesce solo un pernio con innesto a taglio per la regolazione del minimo n.d.r.). L’aspirazione avviene passando attraverso la parte interna della scocca.



Immagine pubblicitaria tratta dal sito **motorbox.com**

Pratica e comoda, anche con la Sprint Veloce si possono affrontare lunghi percorsi senza affaticarsi. La posizione di guida è molto comoda, adatta a persone di una certa statura, per la notevole altezza da terra della sella. Le generose dimensioni di questa, possono ospitare comodamente due persone.

Sotto la sella c'è un comodo vano e, tra gli accessori, si può richiedere il portapacchi. Il grande faro anteriore rende sicura la guida anche durante la notte. Il fanalino posteriore ha una grande trasparente rosso per essere meglio individuato da chi proviene da dietro. Il consumo, piuttosto contenuto, permette di effettuare almeno 370 km con un pieno, qualità molto apprezzata dagli scooteristi da turismo. Nonostante le caratteristiche sportive di questa Vespa, il rumore dello scarico è molto contenuto. Ottimi i freni e le sospensioni.



Immagine pubblicitaria tratta dal Volume **60 anni di Vespa** di **Giorgio Sarti**, Giorgio Nada Editore

Chi ha visto il film *Caro diario*, di Nanni Moretti, non può non ricordare le scanzonate evoluzioni del regista-attore in sella alla sua Sprint Veloce per le strade di Roma.

Immagini abituali per una Vespa, spesso sfruttate per campagne pubblicitarie all'insegna di spensieratezza, voglia di libertà, evasioni dal traffico, orizzonti felici... Traguardi che una Vespa degli anni '60 è in grado di offrire anche ai giorni nostri. (3)

Derivata dalla precedente 150 Sprint, la nuova Sprint Veloce fu introdotta sul mercato alla fine degli anni sessanta con aggiornamenti estetici e di meccanica. Queste la più importanti modifiche alla carrozzeria: il manubrio, derivato dalla 180 Rally, era diverso nelle dimensioni e nel design, i profili in alluminio decorativi del parafango e delle sacche laterali furono eliminati, il fanale posteriore fu sostituito con uno in plastica più grande e dalla forma più moderna e la gamma dei colori fu ampliata. Per elevarne le prestazioni il motore subì alcune modifiche, delle quali la più importante fu l'introduzione nel cilindro della terza luce di travaso (per la prima volta su una Vespa). Anche il depuratore dell'aria e la marmitta vennero adeguati alle nuove soluzioni applicate. (2)



Immagine di Nanni moretti, nel film *Caro Diario* (su una Vespa 150 Sprint Veloce seconda serie) tratta dal sito **wuz.it**

- (1) (Articolo tratto dal sito **elogioallavespa .it**)
- (2) (Articolo tratto da **”Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli”**)
- (3) (Articolo ricavato da **Motociclismo d’Epoca 10/2005**)