

## LA *Vespa* 180 SS del 1964

“VESPA 180 SS – VSC1T 1964 Numero di esemplari prodotti: 35.700



Blu Pavone MaxMayer 1.298.7220

(Foto tratta dal sito [Vespaclub.com](http://Vespaclub.com) e dati ricavati dal volume **60 anni della Vespa** di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore

“In sostituzione della GS 160, che non era stata particolarmente apprezzata, la Piaggio propone il modello 180, decisamente più performante. Denominato Super Sport, ha una velocità massima di 105 Km/h e risulta il più veloce tra gli scooter di quegli anni. La linea è più squadrata e moderna, arricchita da alcuni tratti della GL (come il faro trapezoidale). Rispetto alla 160 risulta abbassata la sospensione posteriore, e alzato il manubrio mediante l'allungamento del tubo dello sterzo. I cofani laterali e il parafango anteriore sono più spigolosi e presentano fregi lineari in alluminio. Con la 180 SS viene utilizzata per l'ultima volta nel motore l'aspirazione controllata dal pistone. Nel successivo modello 180 Rally si passerà infatti al sistema con valvola rotante.” (1)

“La 180 Super Sport rientra senza dubbio nella sfera delle Vespa più performanti mai costruite dalla casa di Pontedera: con i suoi 105 km/h di velocità massima, si posiziona ai vertici della categoria. La parte frontale è molto simile alla 150 GL, della quale adotta il manubrio ed il gruppo ottico di forma trapezoidale.

Lo scudo anteriore è poco più stretto e bombato, nuovo anche il bauletto porta oggetti munito di serratura

La Vespa 180 Super Sport, inizia ad essere prodotta verso la fine del 1964: messa in commercio al prezzo di £. 185.000, vede, in pochi mesi, la costruzione di 2.119 esemplari. Molto ambita dai collezionisti, la Super Sport ha fatto sognare intere generazioni di ragazzi che non potevano permettersi di acquistare la bellissima e sportivissima Vespa.

Le colorazioni disponibili erano diverse (Blu Pavone, Biancospino, tre tonalità di Rosso) tutte in stile anni Sessanta.

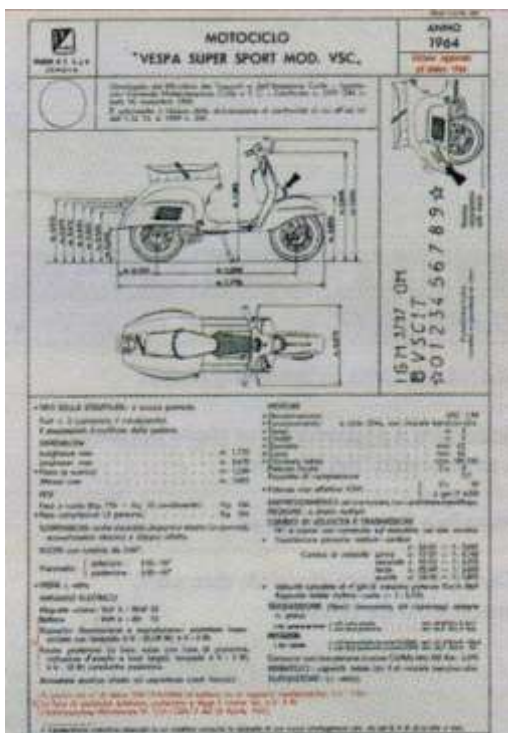


Il modello fotografato, appartiene alla seconda serie perché, come si può notare, è privo del quadretto di accensione sul manubrio.

Il contachilometri, di forma ovale, arriva a 120 km/h come il modello 160 GS, dal quale ha preso il 90% della meccanica.

Il grande gruppo ottico posteriore, di marca Siem, è lo stesso usato anche su altri modelli Vespa: la scritta Super sport, fissata al carrozzeria poco più in alto, è in lega di alluminio pressofusa e lucidata.

Le sacche posteriori ed il parafango anteriore, presentano modanature in alluminio lucido.



La scheda tecnica della 180 Super Sport, riporta per le dimensioni, i seguenti dati: lunghezza massima 1,770 m, larghezza massima 0,67 m, altezza massima 1,065 m. il peso a vuoto dello scooter è notevole, 116 kg, che può aumentare fino a 256 con pilota e passeggero.

L'impianto elettrico a volano magnete da 6 V e 35 W, nelle prime serie comprendeva anche la batteria.

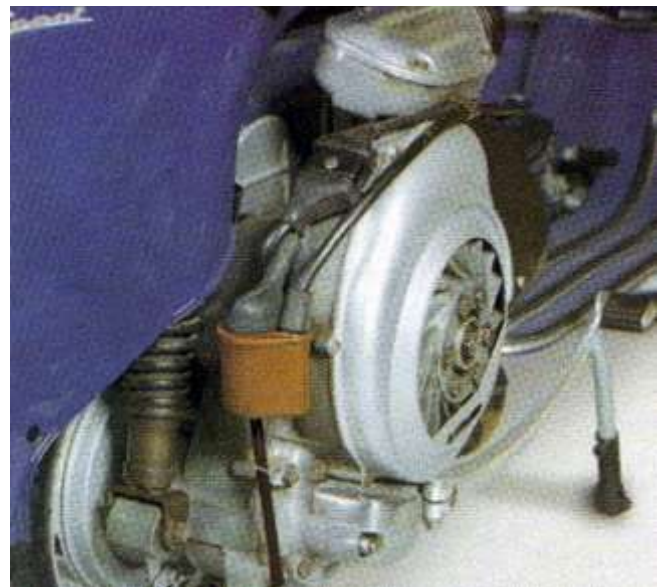
Il gruppo ottico anteriore ha la lampada biluce da 6V 25/25W, il fanalino posteriore ha la lampada da 6V 3W per la posizione e 6V 10W per la luce dello stop.

La potenza massima dichiarata è di 10 cv a 6250 giri al minuto, per una velocità di 105 km/h con una sola persona a bordo.

Il serbatoio del carburante contiene 9 litri di miscela.

Molto potente, il motore deriva dalla 160 GS e differisce da questo per l'alesaggio, che sulla 180 è di 62 mm con corsa invariata a 60 mm. il cambio ha 4 velocità e la frizione, come di consueto, ha dischi multipli in bagno d'olio. Particolare ed unica la marmitta, di forma piatta, con il terminale sul lato destro. L'impianto elettrico è a 6V con bobina di alimentazione interna ed alta tensione esterna per un miglior raffreddamento. Il carburatore, con diffusore centrale da 27 mm, è dotato di start per l'avviamento a freddo.

L'ammortizzatore idraulico è fissato sul motore, con la sola interposizione di un silent block.



Il nuovo bauletto porta oggetti dietro lo scudo anteriore, è più squadrato e munito di serratura e, per semplificare le operazioni, la chiave è uguale a quella della chiusura bloccasterzo. La ruota di scorta, fissata sotto la sacca sinistra, ha una mezzaluna in materiale plastico per proteggere la parte bassa.



La ruota di scorta, segno distintivo della Vespa, su questo modello trova riparo dagli agenti atmosferici, sotto la sacca laterale sinistra.

Anche la parte che sporgeva al di sotto, era riparata.

La sospensione anteriore aveva la molla contenuta all'interno dell'ammortizzatore idraulico, sistema già utilizzato con successo sulla 160 GS

L'ultima serie della Vespa Super Sport era dotata, inoltre, di quadretto di accensione al centro del manubrio

## COMPORTAMENTO SU STRADA

Scattante nel traffico e veloce sulle strade extraurbane, la Super Sport si faceva apprezzare in tutte le occasioni. L'aumento della cilindrata, contribuì ad accrescere il tiro a bassi regimi. Ottime la tenuta di strada e le sospensioni, la frenata, anche con il passeggero o su percorsi di montagna. Il consumo è un po' superiore rispetto al solito, ma questo è lo scotto che si deve pagare con l'aumento delle prestazioni del propulsore." (2)



(1) (Articolo tratto dal sito "Elogioallavespa.it")

(2) (Articolo tratta da "Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli")