

LA *Vespa* 90 Super Sprint del 1965

“VESPA 90 Super Sprint – Numero di esemplari prodotti V9SS1T: 5.308”



Rosso MaxMayer 2.268.5850

(Foto e dati colore ricavati dal sito vespaclub.com)

“Nel 1965 la Piaggio lancia sul mercato uno scooter rivoluzionario con caratteristiche spiccatamente sportive, che ammalia tutti gli appassionati. Il telaio, derivato dalla Vespa 50, è modificato nello scudo anteriore, ridotto per aumentare il coefficiente di penetrazione.

Il parafango anteriore diventa più snello ed allungato in avanti e il manubrio è molto più stretto del solito, e leggermente inclinato verso il basso.

Piccolo ma potente come pochi altri, è un vero gioiello della meccanica. Derivato da quello della Vespa 50, subisce importanti modifiche: in particolar modo si è lavorato su cilindro e testata ridisegnati per aumentarne le prestazioni.

Anche l'albero motore è diverso, sia come manovellismo sia nell'anticipo della distribuzione rotante. Nuovo anche il cambio che adesso ha quattro velocità.

Il carburatore e il depuratore dell'aria sono stati sostituiti da altri più performanti, in particolare il carburatore è un Dell'Orto con diffusore massimo da 16 mm. Rinforzata anche la frizione, a dischi multipli in bagno d'olio, come di consuetudine su tutte le Vespa. Questa ed altre importanti modifiche, come la speciale marmitta ad espansione, studiata per questo modello, fanno girare questo propulsore ad un regime massimo di 6.000 giri al minuto, incrementando notevolmente la potenza massima che ora è di 5,87 cv.

La vista laterale mette in risalto la linea sportiva dello scooter: la parte centrale è stata riempita con la ruota di scorta, dotata di borchie e, con il bauletto portaoggetti che serve anche da fissaggio superiore per la ruota di scorta.

Il modello fotografato è una prima serie e si riconosce dalla staffa di fissaggio della ruota di scorta inferiore (nei modelli successivi questa è molto più bassa) e dalla forcella anteriore, che nella parte bassa ha una fusione di alluminio diversa rispetto ai modelli successivi.



Nonostante il motore sia un piccolo concentrato di potenza, la guida risulta facile in tutte le condizioni. Buona anche la ripresa a bassi giri. Il suono argentino, caratteristico della marmitta ad espansione, rende la 90 SS inconfondibile.

Le sospensioni, aiutate in parte dal grande diametro delle ruote da 10", sono all'altezza del veicolo e, anche durante i viaggi in due, raramente vanno a fine corsa.

Buona la tenuta di strada e l'accelerazione, che lasciava di stucco anche scooter di maggior cilindrata. Sufficiente la frenata anche se il freno anteriore era difficilmente utilizzabile.



Il bauletto è il particolare che caratterizza maggiormente questo scooter.

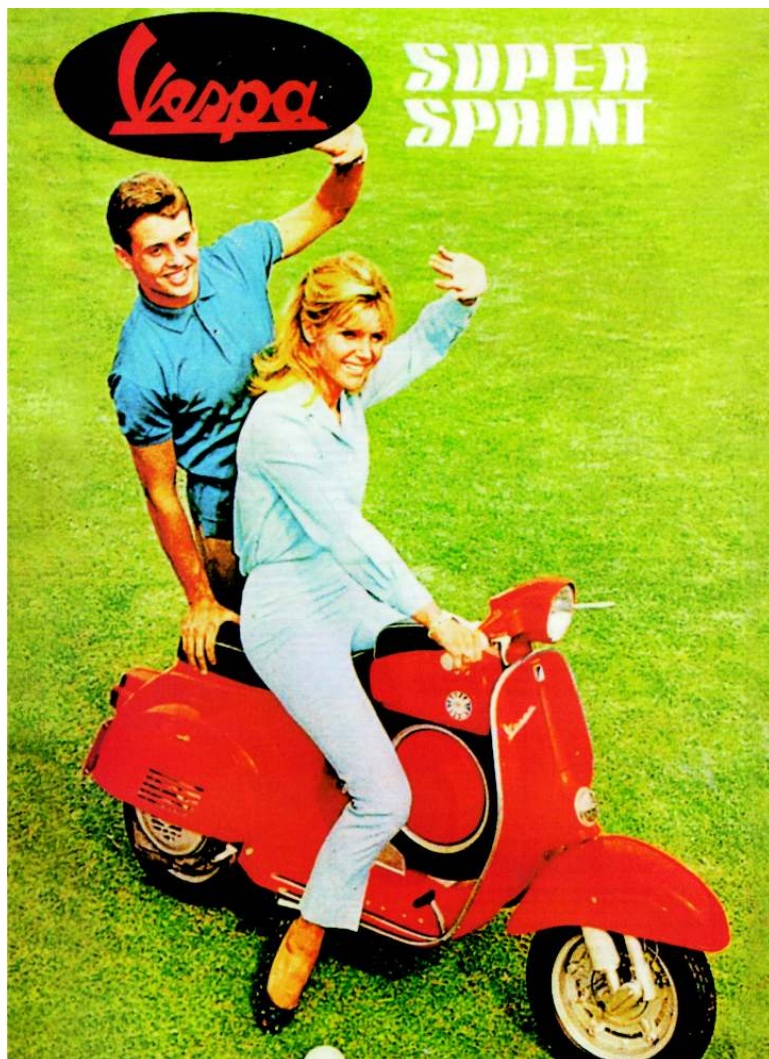
L'imbottitura sopra lo sportellino di accesso, che serve quando il pilota è in posizione distesa, dona maggior sportività a questa bellissima Vespa.

Una volta aperta la serratura si accede al bullone che serve a fermare la ruota di scorta. I primi modelli di 90 SS prodotti avevano ai lati del bauletto, 2 decals con la scritta "90 Super Sprint", che poi furono sostituite con emblemi recanti la stessa dicitura, ma in resina, alloggiati in un bassorilievo ricavato al momento dello stampaggio delle due fiancate.

La sella è il secondo particolare rilevante di questa Vespa. L'apertura è nella parte anteriore, al contrario di ogni altro modello, per non urtare il bauletto.

Presentata nel 1965, a due anni di distanza dalla Vespa 50 dalla quale derivava la Vespa 90 SS diventò subito il sogno, a volte irraggiungibile, anche in virtù del prezzo elevato (£. 137.000) di molti ragazzi degli anni sessanta.

Lo scudo anteriore molto stretto, il manubrio inclinato verso il basso come le moto da corsa, il bauletto portaoggetti e la marmitta cromata a vista, davano a questa Vespa una *grinta* mai vista prima su una Vespa di serie. Dopo la vittoria al Motogiro d'Italia, per incrementare il desiderio nei giovani, la Piaggio si inventò una fantomatica scuderia **GPS** (Gruppo Piloti Speciali) identificata con un adesivo verde attaccato allo scooter". (1)



(1)

“Le prestazioni sono interessanti, ma inferiori a quelle che un aspetto così sportivo pare promettere: la velocità massima supera di poco i 90 Km/h. Ma il fascino di "questa Vespa così poco Vespa" suscita il fascino di tutti i sedicenni e di coloro che amano la guida sportiva di uno scooter. Da questo punto di vista per le 90 SS non esistono rivali; e lo dimostra anche nelle gare alla quale prende parte, dal Giro d'Italia alla velocità in circuito come, ad esempio, sulle piste di Vallelunga ed Imola. Per non parlare delle gimkane, dove la SS primeggia sempre grazie alla sua straordinaria maneggevolezza.” (3)

COME RICONOSCERE LA 90 SS

Sono state costruite complessivamente 5.308 Super Sprint, tutte distinte dalla sigla del telaio V9SS1T così divise per anni e numerazione progressiva:

1965	dal 1001 al 2262
1966	dal 2263 al 4876
1967	dal 4877 al 5026
1968	dal 5027 al 5401
1969	dal 5402 al 5678
1970	dal 5 679 al 6138
1971	dal 6139 al 6309

“E’ praticamente impossibile non riconoscere la Vespa 90 SS anche senza ruota di scorta e bauletto, per l’inconfondibile forma dello scudo e lo stretto manubrio. Negli esemplari completi vanno rilevate alcune finzze: dal telaio 1001 al telaio 1239 la ruota di scorta è fissata inferiormente con due piastre di metallo e bullone passante da 14 mm mente, per i telai successivi, si trova invece il supporto curvo sagomato sulla modanatura centrale della scocca.

Dal telaio 1001 al 4554 le scritte tonde sui fianchi del bauletto sono a decalcomania; per i telai successivi sono in plastica incollata

Nelle ultime serie ('70 e '71) lo scudetto bicolore con la *P* in campo blu e la scritta *Genova* in campo azzurro, venne sostituito con il logo esagonale recante la Vespa stilizzata.

Ben cinque i colori impiegati sulle 90 SS: **Blu Pavone** per tutta la produzione, **Rosso 850** per gli anni 1965-1967; **Rosso 802** per gli anni 1968-1969; **Rosso Corallo 811** per la serie degli anni 1970-1971 e il **Biancospino 715** venne utilizzato solo per la produzione destinata all'estero degli anni 1966-1968 e il medesimo colore venne impiegato per la 50 SS prodotta solo in quella tinta.

Inizialmente costava 137 mila lire, circa 50 mila lire in meno di un Gilera 124. Un ottimo esemplare della 90 SS può valere oggi circa quattro milioni di lire.” (4)

- (1) (Articolo tratto da ”**Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli**”)
- (2) (Dati ricavati da archivio privato **Bruno Acquafresca** – S. Vincenzo)
- (3) (Articolo tratto dal sito **elogioallavespa.it**)
- (4) (Articolo tratto dalla rivista **Motociclismo** - settembre 1995)