

LA *Vespa* 150 Sprint del 1965

“VESPA 150 Sprint – 1965/67 VLB1T Numero di esemplari prodotti: 119.546 VLB2T Numero di esemplari prodotti : 1522



Grigio Azzurro metallizzato MaxMayer 1.298.0110
(Foto e dati tratti dal sito Vespaclub.com)

Molto sportivo il manubrio con incorporato il fanale dalla forma trapezoidale, rifinito con una cornice cromata fornita dalla Siem, come il gruppo ottico anteriore e posteriore.

Sulla parte sinistra dello scudo è fissata la scritta Vespa con l'aggiunta, poco consueta, del nome del modello. In alto al centro, si trova lo stemma Piaggio, che nel modello della foto è quello esagonale, introdotto dal 1967.

Lo scudo ha il bordo rifinito con una cornice in lega di alluminio, così come i profili delle sacche e del parafango: questo aveva, al centro, una crestina in alluminio lucidato.

Lo schema del motore è il classico due tempi con distribuzione rotante, cilindro orizzontale e raffreddamento ad aria per mezzo di ventola integrata al volano magnete. Il sistema di ammissione a valvola rotante comandata dall'apertura della spalla sinistra dell'albero motore, permette una drastica riduzione della percentuale dell'olio nella benzina.

“Sostituisce la GL, questa bella 150 dalle prestazioni notevoli. La linea viene ritoccata, e rimarrà immutata per molti anni, a dimostrazione della validità del progetto. Il fanale è a trapezio, il parafango anteriore e i cofani sono arricchiti da fregi lineari. L'estetica è moderna, con modanature lucide riportate che contribuiscono a slanciare la linea. Le ruote sono da 10", come ampiamente gradito dal pubblico. Il cambio è a 4 velocità e le prestazioni sono interessanti. Non vi è motivo di stupore per il grande successo commerciale conseguito dalla Sprint, un modello così riuscito da rimanere in listino fino a tutta la metà degli anni Settanta.” (1)

“Nel 1965 Piaggio aggiunge al suo già ricco listino, una nuova Vespa dal nome molto aggressivo, che ne enfatizza le prestazioni: Vespa Sprint. La scocca è uguale alla precedente GL del 1963, così come il manubrio con il caratteristico gruppo ottico trapezoidale ed il contachilometri a forma di ventaglio.

Molto bello ed unico il colore grigio azzurro metallizzato.



Il cambio è a 4 velocità per avere un frazionamento migliore ad ogni cambio di marcia e quindi diminuire la perdita di giri del motore.

La frizione, a dischi multipli in bagno d'olio, è molto robusta e facile da dosare nelle partenze.

L'impianto di accensione è a volano magnete con bobina di alta tensione esterna per un miglior funzionamento anche a caldo.

Il carburatore è alloggiato all'interno della scatola del filtro aria, l'aspirazione avviene in zona pulita passando attraverso un soffiello in gomma che entra nella parte vuota della scocca.

La marmitta di scarico, assorbe molto bene il rumore.

La sacca sinistra della Sprint, adibita a porta oggetti, ha una serratura con chiave, nello sportellino di accesso.

Il portapacchi posteriore, in lamiera stampata, può accogliere il cuscino per il passeggero.

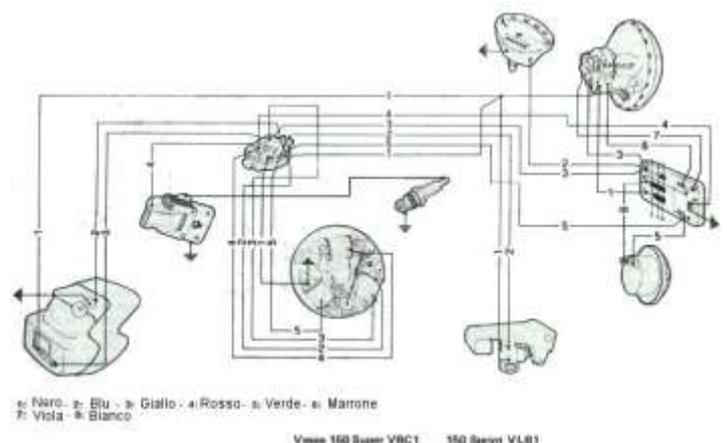
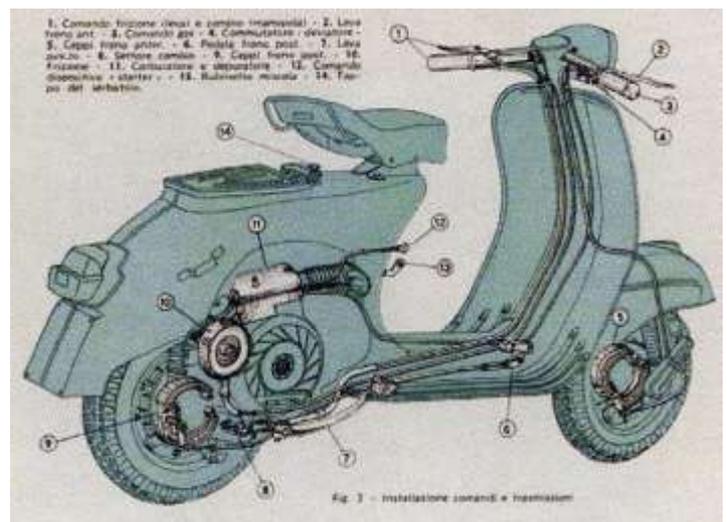
Il gruppo ottico posteriore, ha il trasparente rosso molto grande, ed incorpora il catarifrangente. Subito sopra, la scritta 150 Sprint, in lega di alluminio lucido.

Le prime pagine del libretto di uso e manutenzione, sempre fornito insieme alla Vespa, oltre alla foto a colori del modello acquistato, presentano lo scooter con disegni che fanno capire, anche ai non addetti ai lavori, la funzione dei meccanismi di comando.

Scorrendo le pagine, si trova la sezione **operazioni di normale esecuzione**, accompagnata da stupende foto in bianco e nero del dettaglio.

Le ultime pagine sono dedicate all'impianto elettrico, con tanto di schema e di disegno.

Per concludere, nell'ultima pagina, si illustra il luogo dove sono situati i dati per l'identificazione della Vespa.



Schema elettrico della Vespa 150 Sprint ricavato dal sito seigiorni.it

COMPORTAMENTO SU STRADA

Degna erede della 150 GL, la Vespa 150 Sprint è stata migliorata, oltre che nella ripresa, anche nella velocità massima che adesso è di 94 km/h. Nonostante l'incremento della velocità massima, l'ottimizzazione fatta sul motore dai tecnici di Pontedera, non ha portato nessun aumento nei consumi del carburante. Molto agile nel traffico urbano, andava in crisi solo su strade con fondo molto sconnesso, per via del ridotto diametro delle ruote. La guida risulta comunque molto piacevole. Il motore è silenzioso e i freni, molto potenti, raramente creano problemi. Solo l'anteriore va dosato per evitare il bloccaggio, in particolar modo nelle prime frenate, con i tamburi ancora freddi.

Anche l'autonomia non è stata trascurata, infatti con il pieno di carburante, si percorrono circa 370 km. Anche questa Vespa può essere equipaggiata con la ruota di scorta da fissare, nell'apposita staffa, avvitata dietro lo scudo anteriore." (2)



- (1) (Articolo tratto dal sito "Elogioallavespa.it")
- (2) (Articolo tratto da "Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli)