

ENSAYO SOLO MOTO

Vespa T-5 Sport

La Vespa más joven

Vespa siempre ha sido un líder de ventas en el sector de las dos ruedas. Pero desde hace algún tiempo las cosas no han sido tan prósperas para el número uno italiano, debido a las innovaciones y gran gama de modelos de pequeña cilindrada que ofrece la competencia. Pues dentro de la gama de los 125 c.c. encontramos un extenso mercado, en el cual hay variedad de modelos para todos los públicos y gustos, estando más a la orden del día los modelos deportivos y dejando un poco al margen los modelos tranquilos y de aire ciudadano. Vespa con su afán de evolucionar y no perder su ya conocido liderazgo, ha ido modificando e introduciendo nuevas técnicas en la construcción de sus productos, hasta conseguir una Vespa-cañón. Una Vespa fuera de serie, pero de serie, con unos acabados y equipamiento de gran calidad, los cuales no tienen nada que envidiar a las motos japonesas, y unas magníficas prestaciones desconocidas en la marca.



Albert Boronat
Santi Díaz

SOLO MOTO



UNA LINEA EN VANGUARDIA



En primera vista no notaremos gran diferencia de las tradicionales Vespas, pero a medida que nos acercamos vamos descubriendo grandes modificaciones, aparte de otros detalles nada despreciables, que le dan a la nueva T-5 un aire totalmente nuevo.

Como ya es tradicional en la marca, el chasis no ha perdido las líneas de los primeros modelos diseñados por el creador de la marca, «Il Dottore D'Ascanio».

El motor sigue siendo un monocilíndrico de dos tiempos de transmisión directa a la rueda trasera, pero totalmente modificado en su interior, el cual porta mucho más nervio y unas prestaciones realmente

brillantes que a más de uno dejarán sorprendido. Por otra parte, es muy de agradecer todos los accesorios, todos ellos incluidos en el precio, excepto uno, lo cual nos ofrecerá una moto muy completa sin necesidad de desembolsar más dinero aparte.

ACABADOS DE LUJO

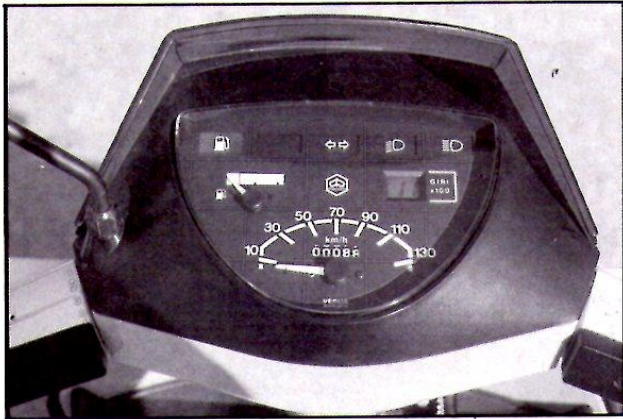
Todos los detalles de la T-5 han sido sumamente cuidados, pero más que ninguno ha sido el revolucionario cupulino, el cual está compuesto por tres piezas fabricadas en ABS, las cuales alojan un faro rectangular de grandes dimensiones,

que con una bombilla de 45 W. nos proporcionará un buen haz de luz para que al acechar la noche no tengamos ningún problema de conducción. El cupulino además está dotado de un pequeño parabrisas, aunque no sirve de mucho a la hora de cubrirnos del viento, quedando muy decorativo: albergando también un tablero de instrumentos en forma de media luna, de respetables dimensiones, en el cual encontramos cinco testigos luminosos que cumplen las siguientes funciones: Indicador de reserva de combustible, intermitentes, luz de carretera, luz de cruce y una quinta luz para instalar cualquier otro testigo luminoso a

gusto del usuario. También encontraremos un indicador de nivel de gasolina, un cuentavuelvas digital de cuarzo líquido, velocímetro y cuentakilómetros: en el mismo cupulino se halla un soporte donde va instalado el retrovisor.

Los mandos del acelerador y cambio de marchas son de un tacto agradable, siendo el último mucho mejor que el de anteriores modelos. Los conmutadores instalados en ambos lados del manillar, constan de los siguientes interruptores: en el lado derecho encontramos un pequeño botón para el claxon y junto con éste se halla el conmutador para cambiar de luces de carretera a luces de cruce, (aquí, en la versión ELESTART que dispone de arranque eléctrico, se halla dicho botón milagroso) y en el lado izquierdo se encuentra el interruptor de los intermitentes, los cuales es-

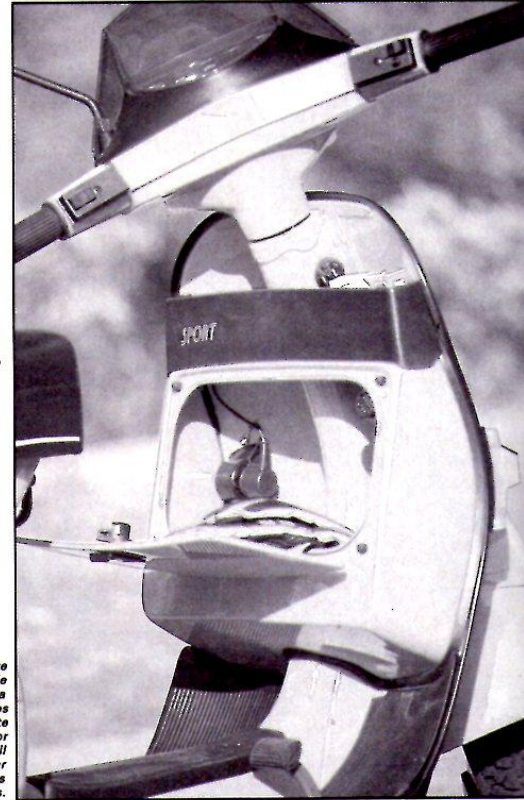
ENSAYO SOLO MOTO



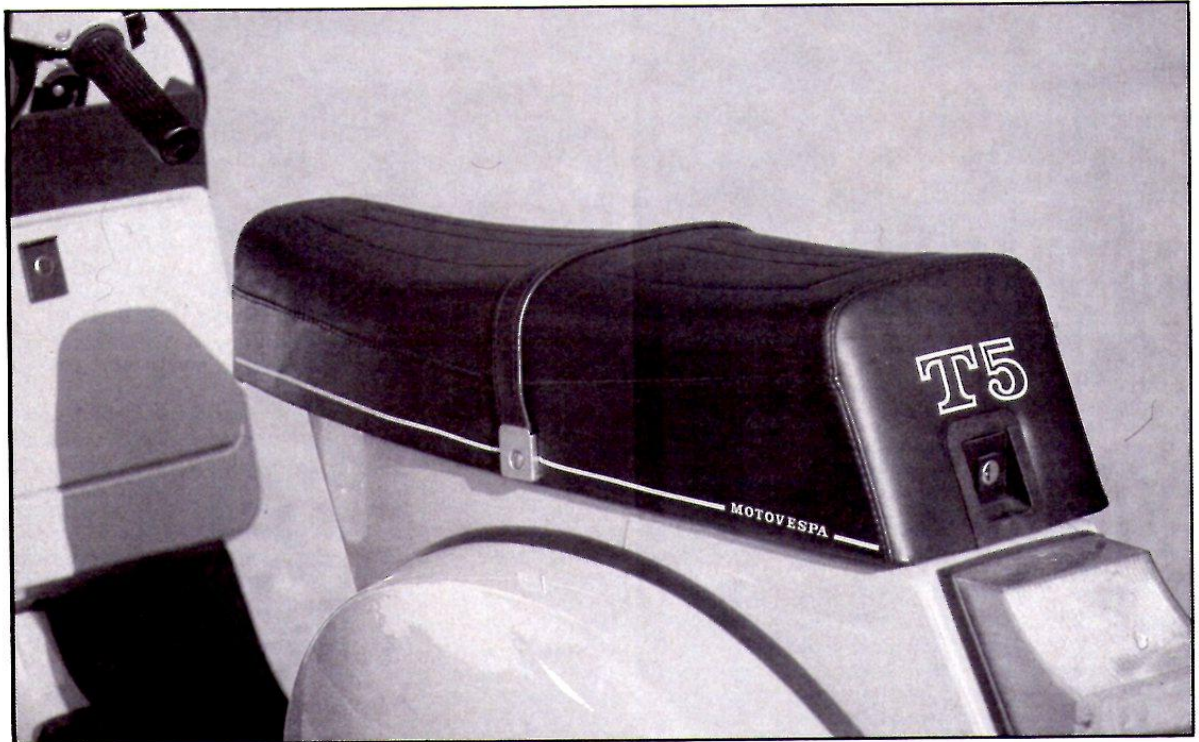
Comple-tísimo tablero de instrumentos que nada tiene que envidiar a cualquier superbikes japonesa.

tán dotados de un avisador acústico muy escandaloso que está instalado dentro del cofre portaobjetos, siendo muy fácil su desconexión si nos molesta. El cláusor se encuentra instalado en la barra de la dirección, mediante el cual podemos bloquear la dirección hacia el costado izquierdo, siendo de fácil acceso. Sobre el cofre que es el mismo que en otras versiones se halla una pequeña guantera que nos será muy útil para poner pequeños objetos.

En la parte baja de la chapa frontal se ha acoplado un spoiler de agradable diseño el cual le da a la T-5 un aspecto más agresivo. El sillín es muy confortable sobre todo para el acompañante, debido a que dispone de más acolchado. Debajo del sillín se encuentra el depósito de gasolina con una capacidad de 8 litros, en el cual hay que decir que ha sido un gran error el cambiar el tapón de la gasolina, que va roscado y es muy resbaladizo de accio-



El cofre dispone de una bandeja portaobjetos en su parte posterior muy útil para llevar pequeños objetos.



Asiento súper-comodo y confort para los ocupant de la T-5 Sport.



El nuevo cupulino le da un aire más joven y deportivo a la nueva Vespa.



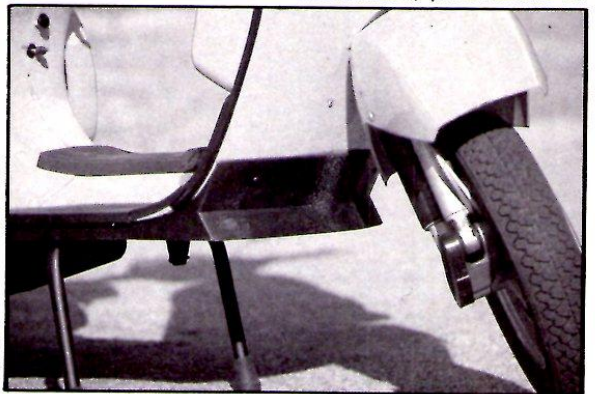
Los tapacubos de las ruedas son opcionales y de agradable diseño.

nar a mano desnuda. Por otra parte el piloto trasero es de nuevo diseño y de mayores dimensiones para ser fácilmente vistos y así tener más seguridad. Las tapas laterales son las mismas que la ya conocida Vespa 200 c.c., pero dotadas muy ingeniosamente de un sistema de apertura desde su interior, no siendo tan agradable para los amigos de lo ajeno. También hay que decir que la tapa lateral derecha que tiene la misión de cubrir el motor, está al igual que la tapa protectora del cárter motor totalmen-

te insonorizada con fieltro de algodón. También hay que decir que pueden ser adaptados a las ruedas por su parte izquierda, unos tapacubos opcionales, con los que completaremos esta gran lista de acabados, de buen diseño y calidad.

T-5 ASI LO INDICA

Pero ha sido el motor la parte que ha sufrido las mejoras más radicales, con una casi total remodelación de la parte termodinámica, pues ha sido re-



Hasta dispone de un spoiler en el frontal inferior.

FICHA TECNICA

VESPA T 5 SPORT

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico, dos tiempos, refrigerado por aire forzado. Distribución: Por válvula rotativa y lumbreras cruzadas, a través de cinco transfers. Diámetro x carrera: 55x52 m/m. Cilindrada: 123,5 cc. Compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 12,2 CV a 6.700 rpm. Velocidad lineal pistón: A régimen de potencia máxima = 11,6 metros por segundo. Zona Roja: En las 7.000 rpm. Par máximo: 1,3 kgm. a 6.400 rpm. Alimentación: Un carburador Dell'Orto S1 24. Lubricación: Por mezcla gasolina aceite al 2%. Opcional en el modelo Elestart por mezcla separada automática. Puesta en marcha: Por palanca y opcional en el modelo Elestart por motor eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Transmisión secundaria: Directa por engranajes a la rueda posterior. Caja de cambios: De cuatro velocidades.

PARTE ELECTRICA

Generador: Volante magnético de 12 V. 80 W. Batería: Sólo disponible en el modelo Elestart. Encendido: Electrónico. Faro: Rectangular con bombilla 45/50 W. Ráfagas: No dispone de mando de ráfagas.

RUEDAS

Llantas: De chapa estampada, en medidas 2,10x10 delante y detrás. Neumáticos: Michelin S 83 en medidas 3,50x10 delante y detrás.

FRENOS

Delante: Tambor de 160 m/m. Detrás: Tambor de 160 m/m. Pastillas freno: De composición normal.

CHASIS

Tipo: Monocasco autoportante en chapa estampada de acero, en forma de cuna abierta. Basculante: Bascula todo el motor. Suspensión delantera: Por monoamortiguador hidráulico. Suspensión posterior: Por monoamortiguador hidráulico anclado al motor y chasis.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 1.770 m/m. Anchura total: 690 m/m. Altura total: 1.020 m/m. Altura asiento: 810 m/m. Distancia entre ejes: 1.220 m/m. Distancia al suelo: 150 m/m. Peso en vacío: 85 kilos. Peso en orden de marcha: 93 kilos. Relación peso potencia: 6,96 kg. por CV.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 8 litros. Reserva gasolina: 1 litro. Cáster motor: 1,5 litros aceite transmisiones.

Precio	240.160 Ptas. matriculada, IVA incluido.
Garantía	Seis meses.
Fabricante	Moto Vespa, S.A., Julián Canarillo, 6. 28037. Madrid. Tel. (91) 204 13 40

PRESTACIONES

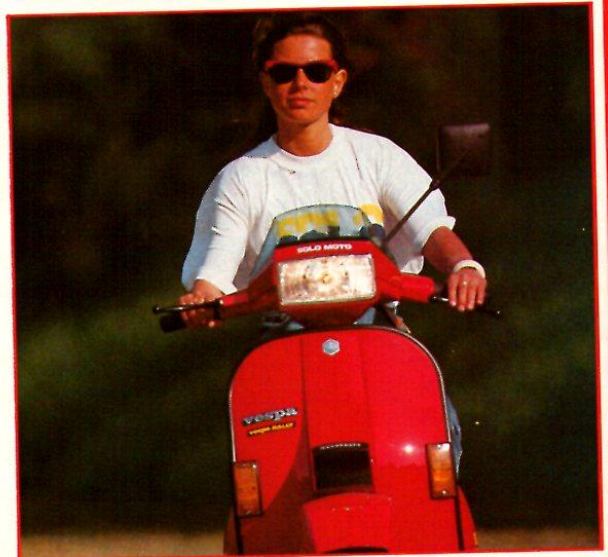
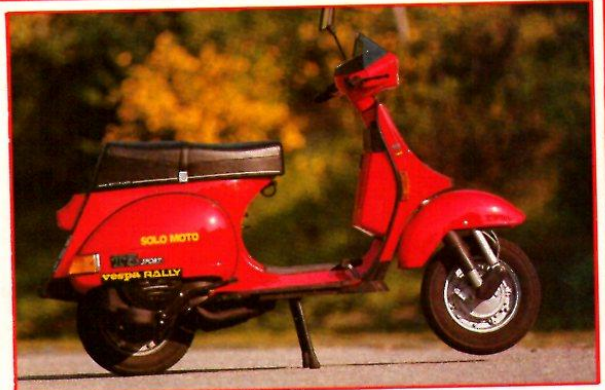
Velocidad Máxima:	Agachado: 102 km/h.	Erguido: 95 km/h.
Aceleración	400 metros salida parada: 21,31 s.	1.000 metros sal. parada: 42,21 s.
Frenada	A 50 km/h: 10,5 mts.	A 80 kms/h: 25 mts.
Reprís	100 metros	200 metros
Desde 50 km/h en 4. ^a	5,88 s.	10,70 s.
Desde 50 km/h en 3. ^a	5,43 s.	9,39 s.
Consumos	Autopista	Carretera
Por ciudad	A 60 kms/h: 4,3 l.	A 80-90 kms/h: 4,9 l.
4,5 litros	A 90 kms/h: 5 l.	Cond. deportiva: 5 l.

A FAVOR

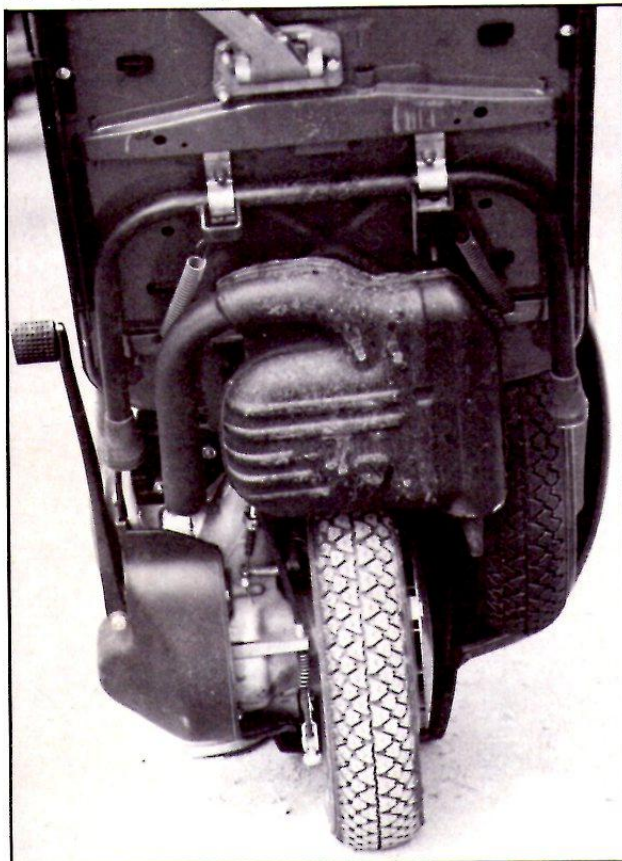
Comodidad de marcha
Frenada.
Prestaciones de Vespa superior.
Consumo espartano.
Tablero de instrumentos.
Detalles y acabados muy cuidados.
Iluminación nocturna.

EN CONTRA

Cláxon ridículo
Tapón gasolina.
Chivato intermitentes escandaloso.
Retorno puño del gas.
Montaje complicado tapas laterales.



ENSAYO SOLO MOTO



El escape es un tubarro disfrazado. El cárter motor está protegido e insonorizado.

novada y dotada de mayor potencia, gracias a sus cinco transfers (de ahí su nombre de T-5) por los tres de que disponen las antiguas. El cilindro ha sido construido íntegramente en aluminio y por su interior está recubierto de níquel y carburo de silicio, para ofrecer un menor desgaste, ruido de funcionamiento y mejorar la lubricación. La relación de compresión ha sido aumentada con un 11,3: 1, y un diámetro por carrera más supercuadrado: 55 x 52 milímetros. También ha sido equipado con un carburador Dell Orto tipo SI 24/24 con difusor de 24 milímetros de diámetro, con lo que el motor nos proporcionará una potencia máxima de 12,2 CV a 6.700 rpm., llegando a lanzar a la T-5 a una velocidad máxima cronometrada de 102 Km/h promedio de recorridos ida y vuelta.

El cambio de marchas está dotado de 4 velocidades, con

engranajes de toma continua y transmisión directa a la rueda. Por otra parte también ha sido recubierto el selector del cambio y parte del cárter con un protector de plástico insonorizado con fieltro de algodón que a la vez que cubrirá el motor de posibles golpes al bajar los bordillos por la parte derecha de la moto, nos proporcionará un mayor confort de marcha al reducir el ruido mecánico del motor. El tubo de escape, de apariencia tranquila viene a realizar las funciones de un tubarro, pero a diferencia de estos produce un pequeño silbido nada molesto y de acuerdo con las normas establecidas, para no ser víctimas de los agentes del orden público.

EN RUTA

La nueva T-5 SPORT es una 125 c.c. con unas prestaciones

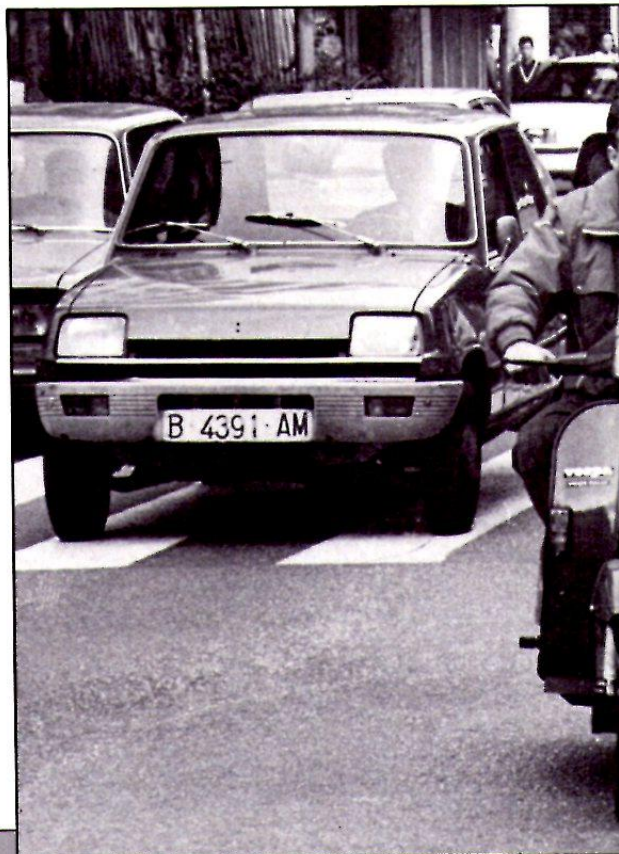
realmente sorprendentes, que nada tienen que envidiar a su hermana de 200 c.c. En carreteras con muchas curvas se disfrutará mucho, pues llevando el motor alto de vueltas podemos aprovechar los casi 13 C.V. que nos entrega el motor a 6.500 rpm., aunque se puede pasar de este régimen, pues el robusto motor puede aceptar mucho más. En curvas rápidas se manifiestan meneos propios de este tipo de vehículos. La misión de los pequeños neumáticos (Michelin M 83) es perfecta, pues le dan un buen agarre, tanto en seco como en mojado.

Su estabilidad es perfecta siempre recordando que se trata de un scooter, pues en curvas rápidas podemos notar meneos muy comunes en este tipo de vehículos. La suspensión ha sido dotada de dos monoamortiguadores hidráulicos de doble efecto y de muelles helicoidales concéntricos de flexibilidad

variable que proporciona un inmejorable confort de marcha sobre todo tipo de asfalto, aunque con sus minúsculas ruedas de 10 pulgadas, siempre se verá muy comprometida su conducción sobre terreno bacheado. Los frenos son de tambor a expansión interna de zapatas en ambas ruedas, formando dos dispositivos independientes, y además el tambor delantero va provisto de un mecanismo de autocentrado de zapatas, lo que les da una progresividad de frenada muy aceptable para ser un scooter, aunque el freno posterior es muy fácil de clavar. Gracias a todos estos eficaces sistemas podremos disfrutar de una conducción mucho más segura.

LA CIUDAD SU TERRENO IDEAL

Pese a desenvolverse muy bien por carretera, la verdadera vocación de la T-5 SPORT es la ciudad, pues así lo ha de



mostrado. Con unos consumos muy espartanos y unos mantenimientos mínimos, que la hacen una moto ideal para este tipo de terreno. Provista de una tercera rueda de recambio, la cual es una gran ventaja sobre sus competidoras, ya que nunca nos dejará tirados por un simple pinchazo, ya que la sustitución de sus ruedas es sumamente sencilla, el motor está totalmente cubierto lo cual hace que sea excepcionalmente limpia, del mismo modo que el escudo de chapa estampada delantero nos protegerá en los días de lluvia de darnos unos grandes remojones.

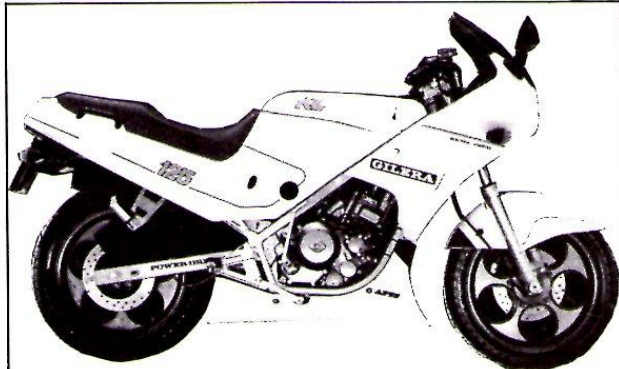
ARRASARA EN SU CATEGORIA

Los responsables de Moto Vespa, seguramente han pensado y seguramente será cierto, que con la creación de la

Además de una ciudadana ejemplar, también se comporta muy aceptablemente por carretera.



nueva y revolucionaria Vespa T-5 SPORT, seguirán conservando el número uno de líder en el sector de la motocicleta del mercado español, además de recuperar parte del mercado perdido frente a las nuevas y deportivas motocicletas de 125 c.c., y realmente nosotros podemos afirmar anticipadamente que lo conseguirán, pues esta vez se han superado, fabricando una Vespa a la altura de las circunstancias de la exigencia de la juventud actual. Una Vespa supercompleta, con todo lo necesario para que sus futuros propietarios no tengan que gastarse un duro en accesorios inútiles, y que seguramente será la moto más vendida durante este año. Ahora, sólo cabe esperar que las cifras lo demuestren, pues la T-5 Sport con sus acabados casi japoneses, su potente, brioso y más joven motor, su bonito diseño más deportivo y un sinfín de detalles más, volverá a cautivar a los fanáticos más jóvenes de Vespa.



GILERA 125 KZ

HITECH. PURA RAZA
LA MAS AVANZADA DEL MUNDO

¡¡VEN A PROBARLA !!

**SOMOS
EXPERTOS
EN MOTOS
DE VERDAD**

MOTOR- CITY

C/ BRAVO MURILLO, 61
C/ LOPEZ DE HOYOS, 82

Teléfs. 253 30 94 – 253 32 76
Teléfs. 261 88 40 – 262 72 69

MADRID