

2020009433

Vespista

OFFICINA DEL

Numero 46 | Novembre/Dicembre

TUNING

PX200E
1985

L'icona Italiana che appassiona



Bimestrale - N. 46 - € 5,90

P.L. 29-10-2020

Super Veloci 180 SS

Due conservatissime Super Sport

QUATTRO RUOTE
IN VESPA 400 A CORTINA

RADUNI
SUL GROSSGLOCKNER IN RALLY



GREEN
L'ELETTRICO SARÀ IL FUTURO?



La Vespa malgrado la sua semplicità meccanica è stata da sempre utilizzata anche per correre in pista.



Inquadra
il codice QR
visita il nostro sito



www.whiteoneracing.com

Può un motore originale essere adatto alle gare? A quanto pare sì...

LA VESPA, SEBBENE IDEATA QUALE MEZZO DI LOCOMOZIONE POPOLARE E TUTT'ALTRO CHE SPORTIVO, HA BEN PRESTO STIMOLATO NEL PUBBLICO DEI SUOI POSSESSORI SENTIMENTI DI AGGREGAZIONE E COMPETIZIONE, TANTO DA SPINGERE LA STESSA PIAGGIO A COSTITUIRE UNA SQUADRA CORSE PER CIMENTARSI IN GARE DI VELOCITÀ IN CIRCUITO E NON.

A cavallo tra gli anni 70 e 80 è poi fiorito il mercato delle elaborazioni dedicate alla Vespa, mercato che è andato scemando negli anni 90 per espandersi nuovamente in uno straordinario crescendo dai primi anni 2000 in poi, quando è riesplora la moda della Vespa, divenuta mezzo d'epoca. Così, lo scooter Piaggio è tornato protagonista di un ampio ventaglio di competizioni in Italia e all'estero. L'affidabilità dei propulsori

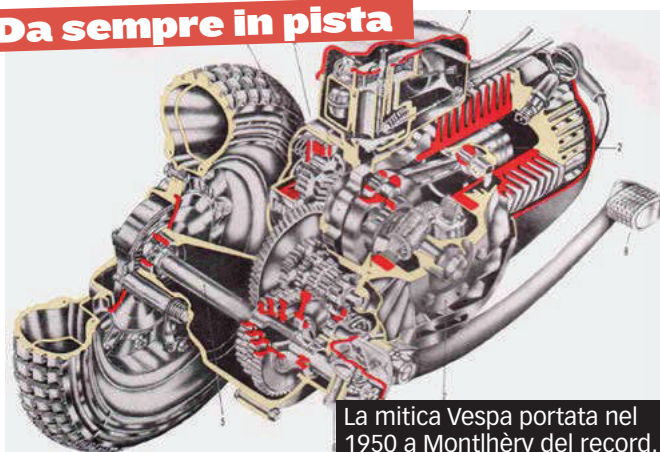
di Pontedera, anche grazie ai racconti di numerosi rider estremi, primo tra tutti il compianto Giorgio Bettinelli, è leggendaria, sebbene debba essere attribuita non tanto alla particolare qualità dei materiali e a un impeccabile assemblaggio, come molti erroneamente ritengono, quanto alla modesta potenza specifica e a una razionalità progettuale, questa sì, davvero geniale. Vogliamo ora raccontarvi della nostra collaborazione con un Team spagnolo, che ci ha permesso

di rivivere l'atmosfera delle competizioni iberiche degli anni '80, care al famoso Andrea Pinasco. Come forse qualcuno saprà, ormai da un paio di anni su YouTube pubblichiamo video che riassumono esperienze e studi costati tempo e pensiero, offrendo gratuitamente un aiuto agli appassionati per risolvere i loro problemi di ambito motoristico: in uno dei nostri video, il #7 (<https://youtu.be/e5xLxpTJWP0>), abbiamo mostrato come ottimizzare il motore originale

Piaggio 200cc, portandolo dagli originali 10,5cv alla ruota (12 dichiarati all'albero) a circa 14 alla ruota, senza usare kit aftermarket e senza comprometterne l'affidabilità, tramite l'asportazione di materiale dai pezzi originali e la variazione dei diagrammi di aspirazione, travaso e scarico. Visto il successo di questo video, rilevante per i nostri standard, nel video #80 (<https://youtu.be/uHtqn9BBXIY>) abbiamo illustrato analoghe modifiche da apportare ai motori Large Frame e 125-150cc e nel video #94 (<https://youtu.be/42EIHbkyFHI>) agli Small Frame corsa lunga. Dopo la pubblica-

zione del video sull'ottimizzazione del propulsore Piaggio 200cc, siamo stati contattati dal team spagnolo "Grow Scuderi", che corre nel campionato nazionale di endurance nella categoria 200 Original, dove si utilizzano solo motori con componenti Piaggio modificati. Gli amici spagnoli, messi in pratica con profitto i "trucchetti" appresi dal video #7, ci hanno chiesto una marmitta originale ritoccata per adattarla al motore modificato secondo le nostre indicazioni. Noi non solo siamo stati ben lieti di preparare lo scarico (per i dettagli vi rimandiamo al video #91 ([P_8K2yc\), ma ci siamo resi disponibili a fare qualcosa in più, ovvero unire le forze dei nostri due team, fornendo loro, oltre alla marmitta, anche i principali componenti elaborati, per competere come W1R - GrowScuderi, replicando le modalità di collaborazione che in Italia abbiamo con il team "Hot wheels" di Siena e il team "Volsci" di Velletri\). Dunque, quali sono le modifiche da apportare ai pezzi originali per incrementare la potenza del motore di un buon 30% senza comprometterne l'affidabilità? I motori Piaggio, come già accennato, seppur robusti rispetto alla potenza erogata,](https://youtu.be/Pqhn-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Da sempre in pista



La mitica Vespa portata nel 1950 a Montlhéry del record.

Seguiteli su YouTube

lima più piano!!!



Molto seguiti ed interessanti i video di WhiteOne Raging pubblicati sul loro canale.

VespaAzzurra



Vespa preparata da Andrea Pinasco che ha trionfato negli anno '80 in Spagna.

Team Spagnolo



Il team Grow Scuderi al completo, che corre nel campionato nazionale di endurance nella categoria 200 Original

MONDO RACING

sono nati per equipaggiare mezzi economici e venivano realizzati in catena di montaggio badando più al contenimento dei costi di produzione che non all'accuratezza delle lavorazioni, come attestato per esempio dall'imperfetta raccordatura tra carburatore, relativa scatola e carter, oppure dalla rozza fresatura operata al fine di estendere la fase di aspirazione evitando di modificare gli stampi già utilizzati per precedenti modelli (la famosa "trapanata").

Descrizione delle lavorazioni

Al team spagnolo abbiamo fornito l'albero motore modificato, il gruppo termico elaborato con il relativo spessore da montare tra carter e cilindro, il dissipatore in rame alettato da interporre tra testa e cilindro, la testa spianata e la marmitta. L'albero mo-

tore è stato lavorato per aumentare il ritardo di aspirazione (circa 15 mm sulla relativa spalla) e quindi nuovamente bilanciato a ore 12:00 tramite asportazione di materiale dalla opposta spalla lato volano. Per quanto riguarda il gruppo termico, siamo intervenuti sia sul pistone, alzando le finestre laterali di alimentazione dei travasi principali fino a circa 7 mm dalla fascia inferiore e smussando accuratamente lo spigolo superiore della finestra di alimentazione del terzo travaso, sia sul cilindro, alzando la luce di scarico e ritoccando l'imbocco del terzo travaso. Lo spessore da 1 mm sotto al gruppo termico, che occorre per portare la fase di travaso poco oltre i 120°, non è sufficiente ad ottenere anche un'adeguata fase di scarico, la cui luce è stata appunto ulteriormente alzata per arrivare a

177°, cosa utilissima anche per scongiurare il rischio di surriscaldamento. Abbiamo realizzato un dissipatore in rame alettato da 0,6 mm di spessore da montare tra testa e cilindro. La testa è stata spianata eliminando completamente lo scalino presente in origine, al fine di ripristinare il rapporto di compressione. Gli interventi sulla marmitta hanno riguardato l'eliminazione del fondello del tubo forato nella camera principale e il montaggio di un terminale da 18 mm di diametro in luogo dell'originale da 16 mm. Naturalmente in questo genere di elaborazioni, ove il regolamento lo consentisse, l'adozione di una semiespansione (per esempio Sip Road, Polini Original o magari la stessa W1R Torque) garantirebbe un ulteriore, notevole incremento delle prestazioni. ●

In azione

La Vespa 200 Original dotata di propulsore Piaggio 200cc in pista.





In piega

Ecco sempre la 200 Original che affronta un curvone in gara.



Motori affidabili

Con modifiche apportate ai pezzi originali per incrementare la potenza del motore di un buon 30% senza comprometterne l'affidabilità.

MONDO RACING

Albero modificato



Ecco il dettaglio della smussatura interna della spalla di aspirazione.

Lato frizione



In questa foto vediamo nel dettaglio sempre l'albero dal lato frizione.



Lato Volano

In quest'altra invece sempre l'albero ma dal lato del volano.



Il pistone

In rosso la parte da asportare dal pistone, su entrambe le finestre laterali.

Dettaglio



Lo smusso della finestra fronte scarico sul pistone.

Il cilindro

Lo smusso del condotto fronte scarico sul cilindro.





Vai di lima

Modifica della luce di scarico per aumentarne la fase.



Dissipatore

Realizzato in rame antidetonante alettato da 0,6 mm di spessore da montare tra testa e cilindro.

Priva di scalino



La testa è stata spianata eliminando completamente lo scalino presente in origine, al fine di ripristinare il rapporto di compressione.

2° Classificati



Il trofeo conquistato dal team W1R - Grow Scuderi nel campionato spagnolo.



Scarico

Modifiche che hanno riguardato l'eliminazione del fondello del tubo forato nella camera principale e il montaggio di un terminale da 18 mm di diametro in luogo dell'originale da 16 mm.