

2020009433

Numero 44 | Luglio/Agosto

Vespiata

OFFICINA DEL

Vespiata

Vicenza, l'igna che appassiona

RESTAURO

Vespa
Moped
USA 1979

CONSERVATA



125 VM1T
1953



Tuning & Special

PX 150 E 1980 VESPA TRICOLORE

TUNING
WHITEONE RACING

DOSSIER
2° PUNTATA VESPA 50 1963 - IL TELAIO

VIAGGIARE
AL KRYSTALLRALLY

Sprea
EDITORI

Bimestrale - N.44 - € 5,90



P.I. 27-06-2020

**Foto di gruppo**

Della serie tutti insieme appassionatamente: la squadra WhiteOne Racing al completo.

Endurance Race in Vespa

DA QUESTO NUMERO ENTRIAMO NEL MONDO DELLE COMPETIZIONI ESTREME PER PILOTI E MEZZI CON LA COLLABORAZIONE DI WHITEONE RACING.

In piega

Ecco la Small Frame in azione, nata dalla collaborazione tra WhiteOne Racing e i ragazzi di Hotwheels.

A tanti dei lettori sarà probabilmente capitato di fare viaggi anche lunghi in Vespa, che comportino una preventiva e accurata messa a punto del mezzo nonché un certo grado di programmazione per gestire tappe e rifornimenti; un numero molto esiguo di appassionati avrà anche provato il brivido e la fatica di correre al massimo delle possibilità del mezzo e delle capacità di guida e per ore ed ore, percorrendo molte centinaia di km e interrompendo la galoppata solo per brevissime soste di rifornimento. Ecco, tale secondo scenario è simile a quello che si spiega dinanzi ai partecipanti alle competizioni di endurance. Innanzitutto, desideriamo ringraziare l'Officina del Vespista per averci offerto l'opportunità di esporre la nostra esperienza nei campi di gara e nella preparazione dei motori da corsa.

WhiteOne Racing è dal 9 gennaio del 2019 una a.s.d. impegnata nel motorsport, soprattutto nelle corse per Vespa. L'avventura ha avuto inizio nel 2016 al fianco del Team MdM (Gianluca Marri) quando, solo a scopo ricreativo, noi (Damiano Bianchi e Francesco Guerriero) abbiamo unito le forze per condurre un'esperienza nuova: elaborare un motore per partecipare al campionato europeo (E.S.C.). In quella occasione siamo entrati in contatto con i ragazzi dello scooter-club Hotwheels Siena, di cui faceva parte Francesco Manganello, il pilota prestato al Team MdM per correre a Pomposa. Si è trattato di un incontro causale ma fortunato, che ha avviato una collaborazione e un'intesa che sono andate consolidandosi nel tempo e che, fino ad oggi, ci hanno visto condividere molteplici tappe agonistiche. Più di recente,

abbiamo stretto un solido legame anche con lo scooter-club Volsci di Velletri. Dal momento dell'incontro con gli Hotwheels, la nostra presenza nel mondo delle corse in Vespa non si è mai interrotta e abbiamo collezionato partecipazioni nazionali ed internazionali, conseguendo discreti piazzamenti in varie gare di velocità, accelerazione e resistenza. Certo, l'endurance ci affascina in modo particolare proprio la lunga durata della prova, che richiede, in sede di elaborazione del motore, di saper coniugare la potenza e affidabilità. Disporre di una potenza mirabolante ha un'importanza relativa, mentre riuscire ad arrivare al traguardo senza problemi meccanici risulta in definitiva la carta vincente. Per quanto attiene al tipo di motori da preparare, abbiano il nostro ambito d'elezione nelle categorie sottoposte a limita-

zioni regolamentari, dedicandoci alle quali possiamo ugualmente applicare le nostre conoscenze, senza l bisogno di impegnare capitali troppo rilevanti per l'acquisto dei pezzi o, peggio ancora, per la realizzazione artigianale di diversi particolari. La nostra vocazione per le derivate di serie è motivata dal fatto che, pur essendo destinate alle corse, queste Vespe sono le parenti più prossime di quelle che circolano sulla pubblica via e in sella alle quali abbiamo percorso con soddisfazione centinaia di migliaia di Km. Infine, nella scelta della categoria in cui competere non va sottovalutato il fattore piloti: altro è sfruttare al massimo in pista uno scooter di una potenza compresa, a seconda dei casi, tra i 15 e i 25 cv, altro è farlo con uno che di cavalli ne abbia 45 o 50. Infatti, in genere, i team di maggior successo nella categoria open

Il propulsore delle piccole scocche



Vista del motore Small Frame senza il gruppo termico.

L'aspirazione



In questa foto si può vedere il particolare del pacco lamellare della Small Frame

Passiamo alle grandi



Ecco la Large Frame WhiteOne Racing - Volsci in azione.

MONDO RACING

si avvalgono di piloti professionisti. Abbiamo dunque affrontato con questo spirito anche la stagione sportiva appena conclusasi, gareggiando appunto nella categoria delle derivate di serie, sia con la Vespa Small Frame che con quella Large Frame. Tale categoria prevede numerose limitazioni e nello specifico:

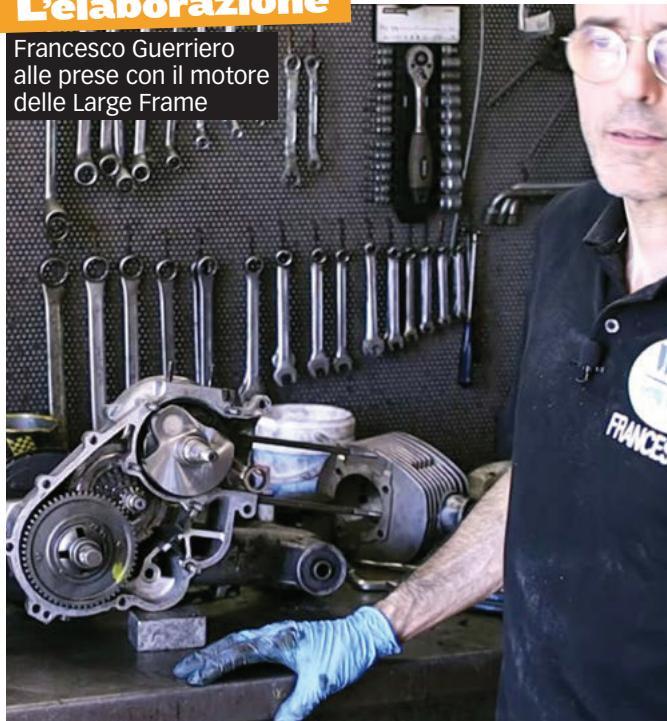
Vespa small derivate dalla serie (O DS)

Sono considerati Small Frame, i telai piccoli come quelli appartenenti alle PK, Primavera, con qualsiasi tipo di modifica.

- Carter originale Piaggio, LML, SIP e Parmakit che possano ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (sono pertanto esclusi i carter tipo Quattrini o Pinasco perché necessitano di albero motore specifico)
- Collettore di aspirazione avvitato in almeno 2 dei punti di fissaggio originali; è vietato saldare i collettori al carter
- Ammissione al carter (lamellare o regolata dalla spalla dell'albero)
- Cilindri di ghisa raffreddati ad aria
- Testata con candela laterale

L'elaborazione

Francesco Guerriero alle prese con il motore della Large Frame



- Cilindrata massima 142 cc, Il gruppo termico deve essere stato realizzato in una tiratura minima di 100 pezzi, dedicato al mondo Vespa, di libera vendita sul mercato.
- Alesaggio massimo 58,3 mm
- Corsa massima 54 mm
- Carburatore diametro max 24 mm
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti
- Marmitta di tipo stampato a camere (no espansione) alloggiata sul lato sinistro del motore tipo Gianelli, Polini, Malossi, Sito. Il tipo di collettore di scarico è libero ma il corpo della marmitta non può essere modificato in alcun modo (ad esempio eliminando o alterando le paratie e le camere interne o la volumetria)
- Accensione di tipo libero (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi) purché non programmabile

Rispettando questo regolamento, abbiamo scelto la seguente configurazione del motore:

- Gruppo Termico: Cilindro Polini 130 in ghisa, pistone malossi 57.5mm, Testata parmakit rdp. Fasi 127/187, squish 0,9mm rdc 12:1
- Albero Motore: BGM c.54 biella 105 con spalla frizione lavorata a

- mannaia e spinotto saldato a laser
- Carter Motore: SIP scootersharp (no saldature)
- Marmitta: Proma (1985) con collettore giannelli endurance
- Carburatore: Dell'Orto Phbl 24mm
- Cambio: Primaria 25/72, Cluster DRT 10-14-17-20, secondario Piaggio 58-54-50-46
- Frizione: Fabbri FB36
- Aspirazione: kit lamellare MRP per cuspidi Rd350 con collettore auto-costruito
- Accensione: Polini rdp
- Potenza massima: 17,4cv a 7790giri (misurata al banco prova)

Vespa large frame derivate dalla serie (O DS)

Sono considerati Large Frame, i telai "grandi", come quelli appartenenti alla PX, TX, PE, VNB, SPRINT, ECC. con qualsiasi tipo di modifica.

- Carter originale Piaggio o riproduzione purché con ammissione a valvola rotante
- Ammissione a valvola rotante come sul motore originale
- Cilindro di ghisa o di alluminio raffreddati ad aria
- Cilindrata libera, Il gruppo termico deve essere stato realizzato in una

Per una migliore resa

Ecco il pistone a 2 fasce della Large Frame, sostituito al mono fascia



Spettacolo in pista

Se non siete mai andati a vedere una gara, fatelo, ecco una Small frame W1R-Hotwheels in azione



Tanta emozione

Assistere alle gare, alle pieghe e al rumore delle espansioni merita, ecco la Large Frame W1R-Volsci in azione



MONDO RACING

tiratura minima di 100 pezzi, dedicato al mondo Vespa, di libera vendita sul mercato.

- Alesaggio libero
- Corsa libera
- Carburatore diametro massimo 28 mm tipo Dell'orto SI o riproduzioni in commercio (Spaco, Pinasco, ecc.)
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti
- Marmitta di tipo stampato a camera (no espansione) tipo BGM Big Box, Sip Road, Megadella, ecc.

- Accensione di tipo libero (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi) purché non programmabile

Rispettando questo regolamento, abbiamo scelto la seguente configurazione del motore:

- Gruppo termico: Malossi MHR c.60, fasi 127/187, squish 1mm, rdc 12:1
- Albero Motore: Tameni c.60 biella 110 fase 120/75 con spinotto saldato a laser

- Carter Motore: Piaggio px200 mix (no saldature)
- Marmitta: Polini Original
- Carburatore: SI 26/26 ER con airbox maggiorato
- Cambio: Primaria 22/64, Cluster 12-13-17-20, secondario Piaggio 57-42-38-36
- Accensione: Originale con centralina aggiuntiva kytronik
- Potenza massima: 23cv a 7500giri (stimata).

Si riparte



Ecco la partenza dopo il pitstop, come nelle gare di classe superiore, della Large Frame

Torno in pista



In questa foto il pilota spinge per la partenza dopo il pitstop della Small Frame.

Podio Small Frame Pomposa 500

Arrivo: 2° posto. Piloti:
Mingarelli Flavio - Boscolo
Mattia - Facchini Vincenzo.



Risultati ad oggi nelle competizioni Vespa in ordine cronologico:

- **ESC 2016 Run&Race - Circuito di Pomposa - 16-17 settembre 2016**
Team: MdM Corse by W1R - Pilota: Manganelli Francesco Cat.: Smallframe Limited - Arrivo: 12° posto
- **Italian Ten Race 2017 - Castelletto di Branduzzo - 15 luglio 2017**
Team: W1R - Hotwheels - Piloti: Manganelli Michele - Manganelli Francesco - Facchini Vincenzo - Cat.: Smallframe Limited - Arrivo: 2° posto
- **Spring Race 2018 - Salisburgo - 14 aprile 2018**
Team: W1R - Hotwheels - Piloti: Manganelli Michele - Manganelli Francesco - Facchini Vincenzo - Cat.: Smallframe Limited - Arrivo: 2° posto
- **Italian Dragster Cup 2018 - Monza - 29 aprile 2018**
Team: WhiteOne Racing - Pilota: Di Blasi Simone - Cat.: Vespa C8 - Arrivo: 3° posto
- **Italian Dragster Cup 2018 - Monza - 30 settembre 2018**
Team: WhiteOne Racing - Pilota: Aresi Davide - Cat.: Vespa C8 - Arrivo: 4° posto
- **Challenge Scootentole Endurance - Magny-Cours - 6-7 ottobre 2018**
Team: W1R - Hotwheels - Piloti: Manganelli Michele - Manganelli Francesco - Facchini Vincenzo - Cat.: Smallframe Prototype1 - Arrivo: 8° posto

- **Italian Ten Race 2019 - Motodromo Castelletto di Branduzzo - 29.06.2019**
Team: W1R - Hotwheels - Piloti: Tiberti Giacomo - Boscolo Mattia - Facchini Vincenzo - Cat.: Smallframe derivate dalla serie - Arrivo: 1° posto
- **Pomposa 500 - Circuito di Pomposa - 21.09.2019**
Team: W1R - Volsci - Mingarelli Marco - Palma Michele - Fredali Emanuele - Cat.: Largeframe derivate dalla serie - Arrivo: 1° posto
- **Pomposa 500 - Circuito di Pomposa - 21.09.2019**
Team: W1R - Hotwheels - Piloti: Mingarelli Flavio - Boscolo Mattia - Facchini Vincenzo - Cat.: Smallframe derivate dalla serie - Arrivo: 2° posto
- **VespaRevolution 2019 - Circuito di Ottobiano - 19.10.2019**
Team: W1R - Hotwheels LARGE - Piloti: Moreno Meucci - Facchini Vincenzo - Cat.: Largeframe derivate dalla serie - Arrivo: 1° posto
- **VespaRevolution 2019 - Circuito di Ottobiano - 19.10.2019**
Team: W1R - Hotwheels SMALL - Piloti: Boscolo Mattia - Pianigiani Massimo - Cat.: Smallframe derivate dalla serie - Arrivo: 2° posto
- **Trofeo National de Resistencia - Iberscooter 2019**
Team: Grow Scuderi - W1R - Piloti: Carlos Gomis - Alejandro Sánchez - Miguel Ángel Cayuela - Cat.: 200 Original - Arrivo: 2° posto

Podio Large Frame Pomposa500

Arrivo: 1° posto. Piloti:
Mingarelli Marco - Palma Michele - Fredali Emanuele.

