

2020009433

Numero 49 | Maggio/Giugno

Vespista

OFFICINA DEL

Vespista

L'icona italiana

MONDO RACING



TUNING

VNB3

1962



**CORRERE
IN VESPA**

Sportellino Piccolo

50 S
1964

MOPED
PIAGGIO SI A 4 TEMPI

MODELLISMO
125 PRIMAVERA

ATTUALITÀ
75 ANNI DELLA VESPA

Bimestrale - N. 49 - € 5,90



P.I. 28-04-2021





Inquadra
il codice QR
visita il nostro sito



www.whiteoneracing.com

Quattro Vespa da Gara

DALLA WHITEONE RACING: ECCO LE NOSTRE SQUADRE CORSA SOTTO I RIFLETTORI, VEDIAMO DA VICINO LE SOLUZIONI TECNICHE CHE SI POSSONO ADOTTARE PER ESSERE EFFICACI IN PISTA.

A partire dal numero 44 della rivista vi abbiamo tenuto compagnia raccontandovi dall'interno il mondo contemporaneo delle corse vespa. Insieme ci siamo an-

che soffermati su alcuni aspetti tecnici delle preparazioni, realizzando per l'Officina del Vespista delle vere e proprie guide complementari ai video tematici che realizziamo per il nostro canale

YouTube. A questo punto, visto che ancora non lo abbiamo fatto ci sembra quasi doveroso presentarvi la nostra squadra. Anzi, per meglio dire, le nostre squadre, ovvero i teams che affianchiamo e supportiamo per curare il mezzo sotto il profilo motoristico. Questi teams, sebbene siano tra loro molto distanti sia dal punto di vista geografico che caratteriale, sono accomunati dalla medesima filosofia: anteporre sempre il divertimento al risultato. Dunque ve li presentiamo, felici di farvi osservare da vicino le diverse soluzioni tecniche adottate per i loro mezzi:

TEAM: WIR - HOTWHEELS

Il team senese dispone di 2 mezzi con configurazioni diverse perché pensate per campionati diversi; "La Nera" viene attualmente usa-

Foto di Andrea Di Blasi

La Forcella

Iniziamo dalla parte più importante per fermare una Vespa che su alcuni circuiti può facilmente superare 150km/h:

- Forcella Piaggio Zip;
- Disco flottante Polini;
- Pompa a doppio pistoncino Stage 6;
- Ammortizzatore Paioli;
- Pneumatico PMT soft PMT.





ta solo per l'allenamento, mentre "L'Arancione" è impiegata nelle competizioni dell'Italian Scooter Challenge nella categoria Derivate dalla Serie (DdS).

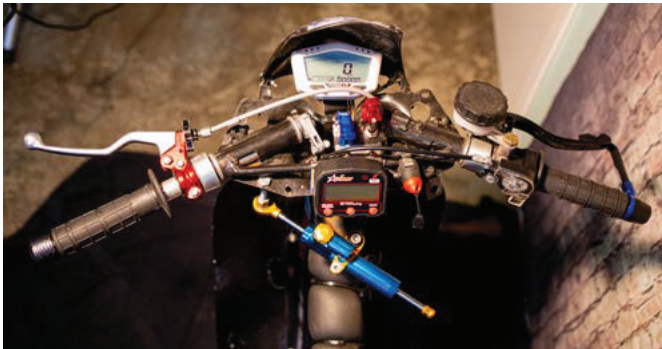
Dettagli motore de "LA NERA":

- Carter Piaggio rivisti;
- Cilindro Sp09 d.57 a scarico singolo;

- Albero spalle piene BGM c.54 biella 105 modificato;
- Collettore lamellare Parmakit modificato;
- Carburatore VHST 28;
- Marmitta calcolata MdM;
- Accensione Polini con volano Ricavato dal Pieno;
- Frizione Fabbri FB36;
- Primaria z72 + pignoni 23-24-25-26-27

- Cambio originale;
 - Cluster DRT 12-14-17-20.
- Ulteriori dettagli fotografici li troverete nella sezione album "Motore ESC 2018 Hotwheels" della nostra pagina FaceBook: **WIR - WhiteOne Racing**

VISITA LA PAGINA FB



Manubrio

Sterzo in ferro con computer di bordo, contagiri, spegnimento "a strappo", contrappesi alle estremità, comando cambio monofilo (PK HP), gas rapido e soprattutto ammortizzatore di sterzo regolabile.3 - Aerodinamica - Spoiler sotto pedana per generare la deportanza sufficiente a tenere incollata la Vespa al suolo anche ad altissime velocità.



Un occhio alle protezioni

Tampone anteriore a protezione del telaio in caso di caduta



Chi la guida

Il cavaliere con il suo destriero: il "nostro" pilota Francesco "Ukkio" Manganelli con "La Nera"

Potenza allo stato puro

"La Nera" pronta a scatenare i suoi 26 cv. Sulla Vespa notiamo gli adesivi Pinasco anche se non è dotata di loro componenti, è un omaggio del pilota Ukkio che ha vinto la 24 ore di Zuera con il Team *Pinasco*.



MONDO RACING**Dettagli motore de
"L'ARANCIONE":**

- Carter Sip rivisti; 
- Cilindro Malossi ghisa;
- Albero spalle piene BGM c.54 biella 105 modificato;
- Collettore lamellare MRP modificato;

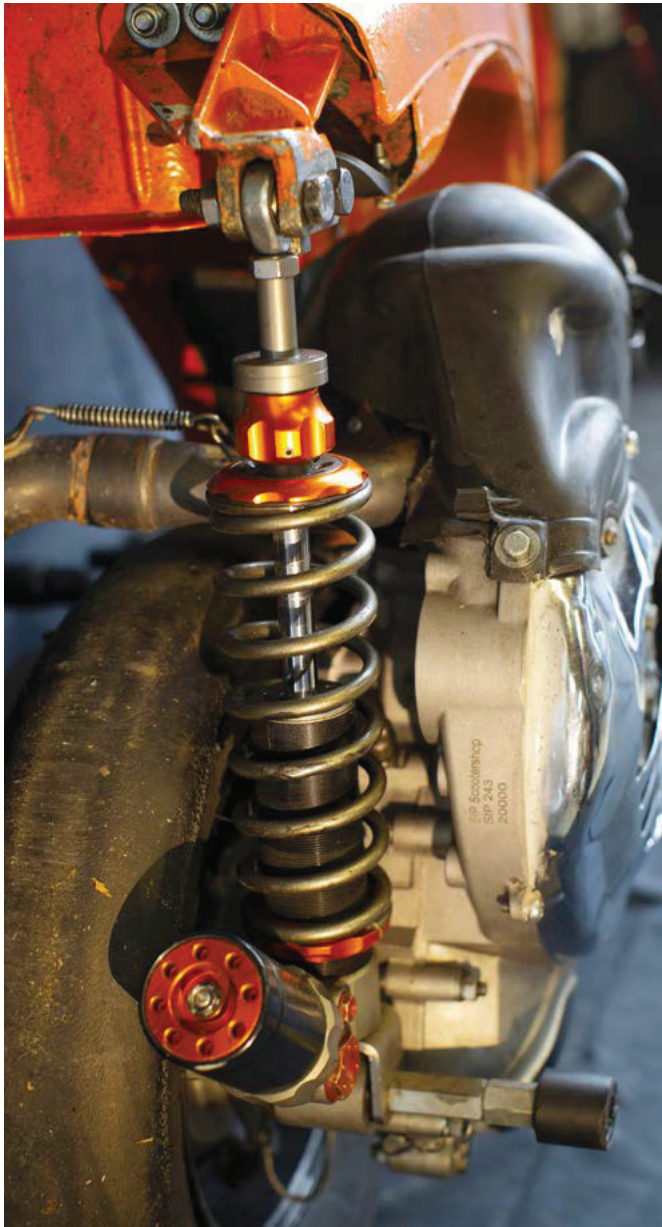
- Carburatore VHST 24;
- Proma con collettore Giannelli Endurance;
- Accensione Polini con volano Ricavato dal Pieno;
- Frizione Fabbri FB24 EVO;
- Primaria z69 + pignoni 24-25-26-27-28
- Cambio originale con 4a z47 DRT

- Cluster DRT 12-14-16-18.

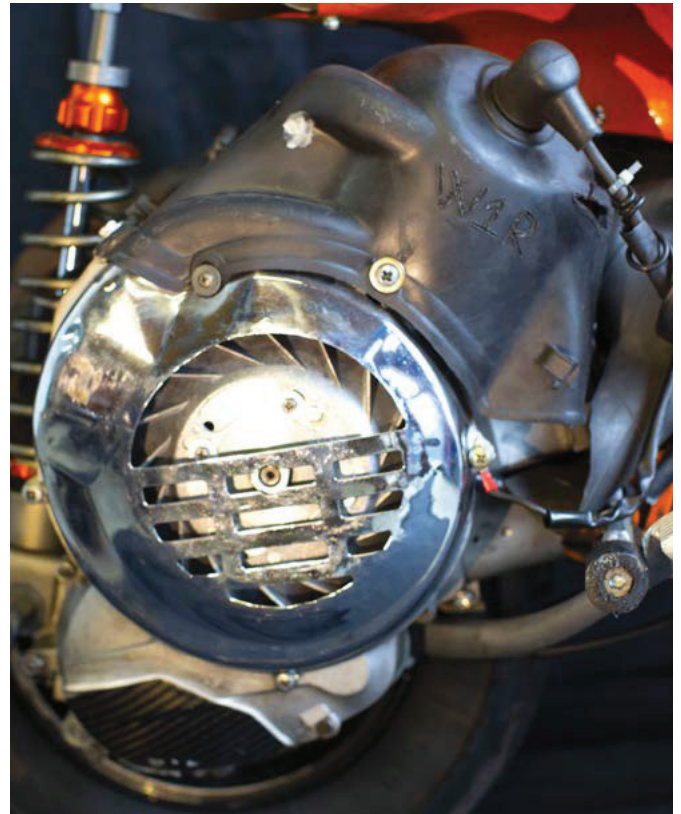
Ulteriori dettagli, troverete i video dedicati sul nostro canale

 YouTube:

**GUARDA
I VIDEO**

**Caratteristiche simili**

La forcella ha lo stesso schema di quella de "La Nera" con l'unica variante nella marca degli ammortizzatori, Stage 6 in sostituzione di Paioli. In questa foto si può notare il collegamento dell'ammortizzatore al telaio ricostruito ex-novo con collegamento tramite uniball ad interasse regolabile, stesso schema adottato anche su "La Nera". Osservando il collegamento con il telaio si può notare il tampone di protezione del motore.

**Il cuore**

Ecco il motore Derivato dalla Serie, dove si nota oltre al tampone sul braccio motore, anche un para-carter in fibra di carbonio, che lo protegge da abrasioni e/o rotture.

**Manubrio**

Più spartano ma ugualmente funzionale lo sterzo con il contagiri, il comando dell'aria, il gas rapido ed i contrappesi; il cambio anche in questo caso è monofilo.



Tutto al suo posto

Ammortizzatore di sterzo regolabile anche per "L'Arancione", che però trova posto più in basso, subito sopra il tampono di protezione che, come si vede, ha svolto il suo lavoro.



Direttamente dagli anni '80

La modesta marmitta Proma classe 1989, non lascia dubbi sulla categoria d'appartenenza. Inusuale è invece il fissaggio a "collare", adottato per motivi di sicurezza e rapidità di smontaggio.

TEAM: WIR - VOLSCI

Se fosse un film si chiamerebbe "Da Velletri col furgone": i ragazzi dei castelli romani, con base nel bar "Casa & Bottega", non si tirano mai indietro di fronte alle sfide e quando gli abbiamo proposto di correre nell'endurance, hanno accettato con entusiasmo, convertendo la vespa con cui andavano in pista per divertimento in una Derivata di Serie, ruspante ma ef-


ficace, che si è dimostrata in grado di salire sul podio fin all'esordio.

Dettagli motore de "LA LINGUACCIA":

- Carter Piaggio rivisti;
- Cilindro Malossi ghisa;
- Albero spalle piene BGM c.54 biella 105 modificato;
- Collettore lamellare MRP modificato;
- Carburatore Phbl 24;
- Proma con collettore Giannelli

Endurance;

- Accensione Polini con volano Ricavato dal Pieno;
- Frizione Fabbri FB24 EVO;
- Primaria z69 + pignoni 24-25-26-27-28
- Cambio originale con 4a z49 DRT
- Cluster DRT 12-14-17-20.

Troverete ulteriori dettagli nei video dedicati sul nostro canale  YouTube.



L'anteriore

Forcella Piaggio ZIP, ammortizzatori Stage 6, disco Malossi e convogliatore di raffreddamento.



Telaio rinforzato

Questa Vespa, acquistata usata da un Pilota che partecipava al VPI, era stata realizzata da Lauro Caforio e si distingue dalle altre per la diversa forma del rinforzo centrale, costituito da una culla in tubi di alluminio sagomati ed imbullonati alla parte più spessa del telaio in ferro. Questa soluzione garantisce un irrigidimento notevole evitando le deformazioni indotte dalla saldatura dei classici rinforzi.

MONDO RACING

**Diversa sistemazione**

Posizione arretrata e leva invertita per il freno posteriore, per agevolare la posizione aerodinamica raggiungendo comunque ai comandi.

**Rinforzato con i tubi**

Altro dettaglio della culla di rinforzo e posizione dell'ammortizzatore di sterzo.

**Il manubrio**

Semplice ma funzionale: sterzo primavera, gas rapido, comando aria al manubrio, contagiri e spegnimento "a strappo".

Pronta a scendere in pista

"La Linguaccia" nel suo habitat naturale.


**TEAM:
WIR - I COMPARI**



Come Bud Spencer e Terence Hill con la loro Dune Buggy Rossa, i due compari Marco e Michele, si sono fatti largo nel mondo dell'endurance con la loro Vespa Large Blu, il coraggio non gli manca essendo gli unici (insieme a Pina-sco) a scendere tra i cordoli con il Vespe. Negli anni passati le Large avevano una categoria dedicata, ma quest'anno (covid per-

mettendo) dovranno confrontarsi anche con le Vespa Small e con le Lambretta (small e large).

**Dettagli motore de
"LA CORSARA":**

- Carter LML a valvola rivisti;
- Cilindro Malossi 177cc ghisa;
- Albero spalle piene Tameni c.60 biella 110 modificato;
- Carburatore Si26/26;
- Marmitta W1R Torque+ oppure W1R Rpm+ in base alla pista;

- Accensione Parmakit con volano ricavato dal pieno peso 2,4Kg;
- Frizione MMW2 10 molle;
- Primaria DRT z62 + pignoni 21-22-23-24-25
- Cambio Benelli 55-38-38-34; 
- Asse cambio maggiorato Benelli;
- Cluster Benelli 12-12-16-16.

Troverete ulteriori dettagli nei video dedicati sul nostro canale  YouTube. 



Sembra quasi un normale PX

Ruspante ma veloce de "La Corsara", colpisce senz'altro l'aspetto sobrio e simile ad un mezzo originale; tuttavia sono state apportate migliorie al telaio, non numerose ma molto efficaci.



L'avantreno

Forcella anteriore degli ultimi PX ma con l'ammortizzatore Carbone HiTech che permette di abbassare di molto l'anteriore e con pneumatico PMT soft.



Anch'essa rinforzata

Schema del rinforzo centrale a doppia trave con protezione per le gambe.



Tolta non serviva

Leva d'avviamento rimossa e preselettore protetto: le curve strette a destra non lasciano scampo a questi due elementi. Al momento della foto mancavano ancora alcuni dettagli che invece sono stati usati in gara, quali la marmitta W1R, il preselettore Liztor e l'accensione Parmakit.



Il manubrio

Con pochi fronzoli, oltre all'originale c'è solo il contagiri e lo spegnimento "a strappo". Si notano però bene i rinforzi sullo scudo che riducono il rischio che possa piegarsi a seguito di una caduta.