



VESPA PRIMAVERA 125 E 150 ABS
VESPA SPRINT 125 ABS

NUOVA SICUREZZA SULLE VESPA PIÙ GIOVANI

A pochi mesi dalla loro presentazione, Vespa Primavera e Vespa Sprint si evolvono ancora con l'adozione del sistema di frenata ABS

Vespa conferma così la sua avanguardia tecnologica che sempre ne ha segnato la storia e si presenta come uno dei veicoli più moderni, avanzati e sicuri del panorama mondiale

A pochi mesi dall'esordio, Vespa Primavera e Vespa Sprint, che rappresentano le versioni moderne del mitico "Vespino", sono disponibili anche con sistema di frenata ABS. Sulla versione 125 di Sprint e sulle versioni 125 e 150 di Primavera, le Vespa cosiddette "small body", arriva una ulteriore evoluzione tecnica volta all'incremento della sicurezza.

Il bloccaggio della ruota anteriore durante una frenata intensa o a causa di asfalto scivoloso rappresenta, in generale, la più importante situazione di pericolo per conducente e passeggero di moto e scooter. L'adozione del **sistema antibloccaggio ABS** interviene proprio per scongiurare questo pericolo, rendendo il viaggio sempre piacevole e completamente sicuro.

La ruota anteriore di Vespa Primavera ABS e Vespa Sprint ABS è dotata di un **sistema rilevamento giri** – un sensore e una ruota fonica – che misura istantaneamente velocità e decelerazione della stessa rispetto a quella del veicolo. Il sensore dialoga con una **centralina elettroidraulica** che attiva il sistema **ABS** qualora la ruota decelerasse bruscamente, **scongiurando il bloccaggio** e quindi la perdita di controllo del mezzo, garantendo così stabilità e una frenata efficiente anche su fondi a basso coefficiente d'attrito.

Questo sofisticato sistema di sicurezza, sviluppato appositamente per le Vespa "small body", ha anche il pregio di essere leggerissimo, lasciando così praticamente inalterato il peso in ordine di marcia del veicolo, come da tradizione Vespa tra i più contenuti in assoluto. Il nuovo sistema ABS contribuisce a innalzare il già elevato livello di sicurezza che le nuove Vespa Primavera e Vespa Sprint garantiscono. L'**accurata progettazione dei vari componenti** ha permesso di ottenere livelli di rigidità mai raggiunti senza alcun svantaggio nel peso della struttura. Rispetto a Vespa LX e Vespa S (i modelli che Vespa Primavera e Vespa Sprint hanno rispettivamente sostituito), la rigidità della scocca aumenta del 36%, mentre quella a flessione longitudinale addirittura del 154%. I vantaggi sono tangibili nella sicurezza e nel piacere di guida su strada, dove si scopre una Vespa con qualità dinamiche e valori di **stabilità e maneggevolezza eccezionali**. Inoltre Vespa Primavera e Vespa Sprint hanno introdotto un **nuovo tipo di sospensione anteriore**, la quale prevede un sistema completamente ridisegnato in grado di dimezzare gli attriti di scorrimento, aumentando il comfort di marcia e la capacità di assorbimento delle imperfezioni stradali. A ottimizzare la sicurezza su strada concorrono anche le **nuove dimensioni dei cerchi ruota**, sia di Vespa Primavera sia di Vespa Sprint.



Vespa Primavera

La nuova Vespa Primavera nasce facendo propri tutti i valori che, quarantacinque anni fa, decretarono il successo della prima versione della Primavera. La prima Vespa a portare questo nome fece infatti la sua prima apparizione nel 1968 e fu una rivoluzione: piccola, agile, spinta da un motore brillante, Primavera mise le ali a più generazioni e rimase ininterrottamente in produzione fino al 1982, diventando un modello mitico ma anche uno dei più clamorosi successi commerciali nella storia di Vespa.

Giovane, innovativa, tecnologicamente all'avanguardia, agile e dinamica, attenta alla salvaguardia dell'ambiente nel quale è protagonista, la sua erede di oggi – ancora una volta chiamata Vespa Primavera – ritorna protagonista del proprio tempo, ereditando tutta la freschezza e la gioia di vivere della sua progenitrice.

Design radicalmente nuovo, nuova scocca totalmente realizzata in acciaio, nuove dimensioni, sempre agile ma ancora più stabile e confortevole, Vespa Primavera rinasce – spinta dalle modernissime ed ecologiche motorizzazioni 125 cc e 150 cc 4 tempi 3 Valvole – **incorporando alcune delle soluzioni stilistiche e tecniche di Vespa 946,** il modello più prezioso, costoso e tecnologicamente avanzato mai concepito nella storia di Vespa.

Vespa Sprint

Vespa Sprint è la declinazione più moderna dell'idea sportiva di Vespa.

Ricca delle più avanzate dotazioni tecniche e completamente ridisegnata per ottenere livelli superiori di stabilità e maneggevolezza, Vespa Sprint nasce all'insegna del **piacere di guida,** per rendere divertente anche il tragitto di ogni giorno.

Dalla metà degli anni '60 una nuova generazione di Vespa sportive invase le strade europee. Erano piccole, scattanti, agilissime e moderne, come la mentalità delle ragazze e dei ragazzi alla guida. Generazioni che cercavano la libertà e inseguivano la velocità delle idee, che proprio in quegli anni stavano cambiando il mondo, trovarono così le loro ali.

Vespa Sprint raccoglie così l'eredità di una tradizione di vitalità e gioventù. È concepita come evoluzione del progetto Vespa Primavera e si presenta ai ragazzi di tutte le età esaltando gli stilemi di sportività che il suo nome, leggendario per nascita, evoca.

Vespa Sprint nasce con un corpo piccolo e leggero ma comodo e protettivo, realizzato tutto in acciaio ed è caratterizzata da una linea giovanissima, segnata da un grintoso fanale rettangolare. **È dotata di grandi ruote da 12", con spettacolari cerchi in lega di alluminio ed è spinta da tre modernissime ed ecologiche motorizzazioni declinate in due cilindrate.** La versione 125 cc adotta un monocilindrico 4 tempi con distribuzione a 3 valvole e dotato di iniezione elettronica, che costituisce uno dei punti di riferimento mondiali per bassi consumi e rispetto dell'ambiente.



Vespa Primavera 125 e 150 ABS – Scheda Tecnica

Vespa Primavera	125 cc	150 cc
Motore	Monocilindrico 4 tempi a iniezione elettronica	
Alesaggio/corsa	52/58,6 mm	58/58,6 mm
Cilindrata	124,5 cc	154,8 cc
Potenza max all'albero	7,9 kW a 7.700 giri/min	9,5 kW a 7.750 giri/min
Coppia max	10,4 Nm a 6.000 giri/min	12,8 Nm a 6.500 giri/min
Distribuzione	Monoalbero a camme in testa SOHC, 3 valvole	
Alimentazione	Nuova Iniezione Elettronica PFI (Port Fuel Injection)	
Raffreddamento	Ad aria forzata	
Lubrificazione	Carter umido	
Avviamento	Elettrico	
Frizione	Automatica centrifuga a secco con tamponi smorzatori	
Cambio	Variatore automatico CVT con asservitore di coppia	
Struttura portante	Scocca in lamiera di acciaio con rinforzi strutturali saldati	
Sospensione anteriore	Monobraccio con molla elicoidale e monoammortizzatore doppio effetto – corsa assiale 78 mm	
Sospensione posteriore	Molla elicoidale con precarico regolabile in 4 posizioni e monoammortizzatore idraulico a doppio effetto - corsa assiale 70 mm	
Cerchio ruota anteriore	In lega di alluminio pressofusa 2,50x11”	
Cerchio ruota posteriore	In lega di alluminio pressofusa 2,75x11”	
Pneumatico anteriore	Tubeless 110/70-11”	
Pneumatico posteriore	Tubeless 120/70-11”	
Freno anteriore	A disco in acciaio \varnothing 200 mm con comando idraulico. Sistema antibloccaggio ABS monocanale	
Freno posteriore	A tamburo \varnothing 140 mm con comando meccanico	
Lunghezza/larghezza	1.860/735 mm	
Altezza sella	780 mm	
Passo	1.340 mm	
Capacità serbatoio carburante	8 litri	
Emissioni gassose e acustiche	Omologata secondo Multidirettiva Euro3	



Vespa Sprint 125 ABS – Scheda Tecnica

Vespa Sprint 125	
Motore	Monocilindrico 4 tempi a iniezione elettronica
Distribuzione	Monoalbero a camme in testa SOHC, 3 valvole
Alimentazione	Nuova Iniezione Elettronica PFI (Port Fuel Injection)
Raffreddamento	Ad aria forzata
Lubrificazione	Carter umido
Avviamento	Elettrico
Frizione	Automatica centrifuga a secco con tamponi smorzatori
Cambio	Variatore automatico CVT con asservitore di coppia
Struttura portante	Scocca in lamiera di acciaio con rinforzi strutturali saldati
Sospensione anteriore	Monobraccio con molla elicoidale e monoammortizzatore doppio effetto – corsa assiale 78 mm
Sospensione posteriore	Molla elicoidale con precarico regolabile in 4 posizioni e monoammortizzatore idraulico a doppio effetto - corsa assiale 70 mm
Cerchio ruota anteriore	In lega di alluminio pressofusa 3,00x12”
Cerchio ruota posteriore	In lega di alluminio pressofusa 3,00 x12”
Pneumatico anteriore	Tubeless 110/70-12”
Pneumatico posteriore	Tubeless 120/70-12”
Freno anteriore	A disco in acciaio ø 200 mm con comando idraulico. Sistema antibloccaggio ABS monocanale
Freno posteriore	A tamburo ø 140 mm con comando meccanico
Lunghezza/larghezza	1.860/735 mm
Altezza sella	790 mm
Passo	1.340 mm
Capacità serbatoio carburante	8 litri
Emissioni gassose e acustiche	Omologata secondo Multidirettiva Euro3