

Vespa

JORNAL



Av. Infante Santo, 63, R/c Drt, 1350 - 177 Lisboa
Telefone 21 396 81 31

Distribuição
Gratuita

Publicação
Bimensal

Redação, Composição e Arranjo
Gráfico de Vespa Clube de Lisboa

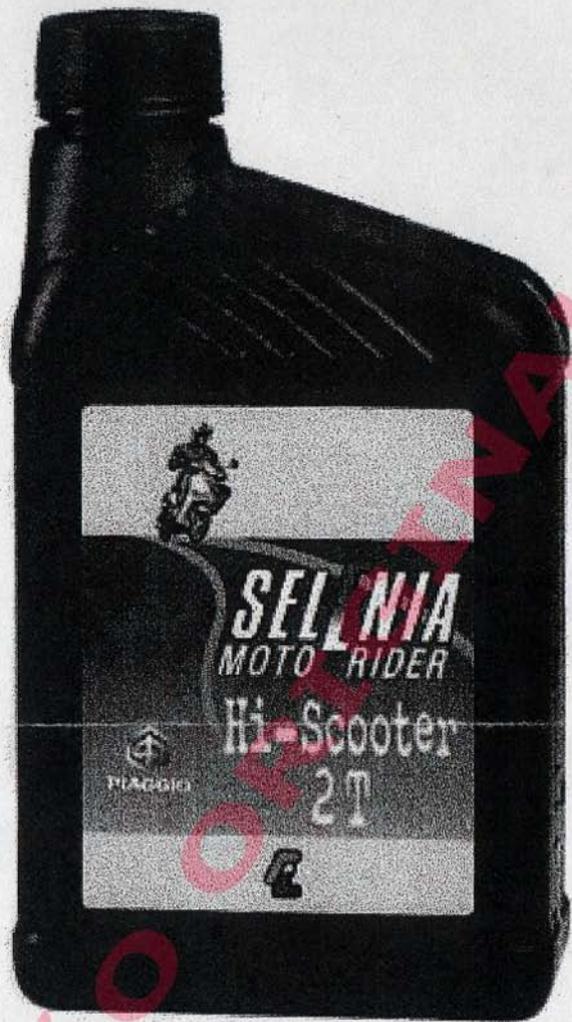
Nº2 / 2001
Mar. / Abr.

Vespa PX

200



Bem vinda !



SELENIA MOTO RIDER

Os nossos lubrificantes



De volta à estrada

Finalmente de volta à estrada, após quase seis longos meses de mau tempo.

A chuva e o frio fizeram de tudo, mais uma vez, para me tentar demover da ideia fixa de andar de Vespa no dia-a-dia, mas não conseguiram, pelo contrário motiva-me ainda mais saber que demoro o mesmo tempo para ir a qualquer lado, faça chuva ou faça sol. Coisa que não acontece com o pessoal "enlatado" (vulgarmente chamados automobilistas) apesar de por vezes eu próprio ser um deles, que demoram eternidades para chegar a qualquer lado sempre com o problema do estacionamento em mente.

Mas voltado à estrada e aos passeios de Vespa que é o que interessa, começámos o ano Vespista com o passeio até Felgueiras, um pouco molhado é verdade mas vale sempre a pena, aliás todos os passeios valem sempre a pena porque sempre ficamos com mais uma "estória" para contar, como no meu caso quem foi a Felgueiras em 1999 lembra-se concerteza da minha faena seguida de pega às "bravíssimas vacas" que me calharm na sorte? Eu não vou esquecer de certeza, não por as imagens terem ficado "imortalizadas" em video mas porque todos dias olho para a minha mão e a cicatriz continua

lá. Mas também quem é que me mandou ir meter com aqueles doces animais domésticos?

Mudamos agora de cenário e passemos para o sul, para Faro, onde a 28/29 de Abril o V. C. de Faro têm o seu primeiro passeio, sem estar integrado na mega concentração, o que quer dizer que os habitantes Algarvios vão têm as atenções centradas nas nossas máquinas sem se distraírem com outro tipo de veículos de duas rodas.

No fim de semana seguinte, 5/6 de Maio temos em Alpiarça um passeio organizado pelo nosso sócio Rodolfo Santos que também promete.

Dias 19/20 de Maio voltamos a subir até junto dos Vespistas do Norte para participarmos na sua concentração e partirmos o seu bolo..... de aniversário.

A 2/3 de Junho voltamos ao centro do País para o IberoVespa, organizado pelo V.C. de Lisboa, e que este ano têm lugar na localidade de Olhos de Agua do Alviela, concelho de Alcanena.



No mês de Julho a 14 / 15 o nosso clube vai organizar a sempre divertida Prova do Litro em sítio a anunciar

No mês seguinte vamos até França, mais concretamente Nevers / Fourchambault cidade situada a 250 km a sul de Paris, para o Eurovespa dias 23/24 de Junho, e pelo programa a festa promete ser rija, e se não for lá estaremos nós para a fazer.

Agosto dia 15. O 47º aniversário do Vespa Clube de Lisboa domina as atenções numa altura em que o Sol convida à praia e a umas "fresquinhas" para acalmarmos o calor que irradia dos nossos corpos e de outros mesmo em bikini. Já só faltam três anos para festejarmos o meio século de vida nosso clube o que "é muita fruta" sobreviver durante tanto tempo no panorama motociclista nacional, sendo mesmo o clube motociclista mais antigo do País, apesar de muita gente não saber do facto por isso aqui vai a minha pequena contribuição para que nunca caía no esquecimento.

Finalmente a 22/23 Setembro os nossos "compadres" de do V.C. de

Évora fecham mais uma vez o ano em beleza como em outros anos com o seu passeio na calma do nosso Alentejo.

E pronto vai ser assim o nosso ano de passeios Vespistas (oficiais).

Espero que tenham um ano muito productivo em km's sem acidentes, sem avarias, em "estórias" para contar aqui no nosso jornal e que acima de tudo continuem a divulgar o prazer que sentimos em conduzir uma Vespa.

Um grande "abraço"

António Paixão

Errata

Os leitores mais atentos decerto notaram que na última edição no artigo referente á nova Direcção, a organização não estava correcta, assim passamos a rectificar.

Assembleia Geral

Presidente - Carlos Dionísio

1º secretário - Pedro Pinto

2º Secretário - João Pedro Gouveia

Conselho Fiscal

Presidente - José João Fonseca

Secretário - Luís Falcão

Relator - Victor Alves

Direcção

Presidente - Nuno Vigoço

Vice-presidente - Marco Costa

Tesoureiro- Sérgio Gonçalves

Secretário - João Serra

Vogal - António Paixão

Vogal - Tiago Oliveira

Vogal - Tiago Alves



IBEROVESPA NÃO É EM CORDOBA

O Vespa Clube de Lisboa recebeu uma carta do Scooter Club de Cordoba, em que esta organização referiu que não tinha chegado a acordo com a Federação Internacional de Vespas Clubes- FIV- para organizar o próximo IberoVespa.

Segundo a carta, que está à disposição dos sócios do VCL, os problemas com a organização prendiam-se com a exclusividade dos Vespas Clubes em utilizar a designação Vespa nos seus eventos, facto que o Scooter Club de Cordoba não tinha acesso.

Segundo Damián Miquel, presidente do Scooter Club de Cordoba e do Vespa Club de Corboda, os seus esforços ainda apontaram para a organização do IberoVespa sob a "benção" do Ves-

pa Club de Cordoba e sob o apadrinhamento do Vespa Clube de Espanha, uma vez que as negociações com a Piaggio deviam ser efectuadas através desta última organização. No entanto, as conversações não chegaram a bom termo. Apesar destes factos, Damián Miquel apostou num trabalho que não teve os seus frutos.

Por estas razões, e porque o IberoVespa já é considerado um evento de destaque no panorama Vespista, o Vespa Clube de Lisboa vai organizar a 6ª edição nos dias 1, 2 e 3 de Junho em Alcanena, no Parque de Campismo da praia Olhos d'Água. Por isso não esqueça, marque na sua agenda e não falte a este evento.

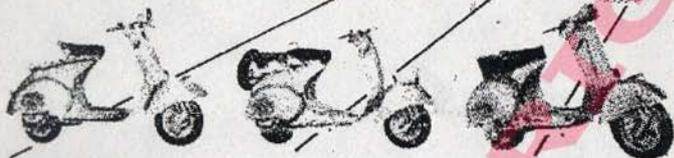


Vespa

1 MILHÃO

EM CIRCULAÇÃO

Em 28 de Abril de 1956, em Ponte-
dera, na Principal Fábrica Piaggio,
nasceu a milionésima -VESPA-



MOD. 150 cc
12.850\$00

MOD. 125 cc
12.680\$00

MOD. 150 G. S.
15.500\$00

ESTUDA-SE QUALQUER PROPOSTA DE PAGAMENTO

O MAIOR E MAIS PERFEITO SERVIÇO DE ASSISTENCIA
EM LISBOA E PROVINCIA

CONVIDA-SE O PÚBLICO A CERTIFICAR-SE DO QUE SE AFIRMA,
VISITANDO AS NOSSAS INSTALAÇÕES

O ÚNICO SCOOTER COM ESCOLA DE CONDUÇÃO
EM PARQUE FECHADO E PRIVATIVO

Sociedade Comercial Guérin

S. A. R. L.

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 74

Telefone 366751 (6 linhas)

AV. ANTONIO AUGUSTO DE AGUIAR, 30-B
Telefone 52558

ESTAÇÃO DE SERVIÇO NA MESMA
MORADA — Telefone 51715



FOI HÁ 45 ANOS

Em 1956 Piaggio fabricou a milionésima Vespa

O título despertou a atenção de um sócio habituado a remexer em revistas antigas, cheias de bolor mas com um enorme interesse para quem gosta de coisas mais antigas: “Está fabricada a Milionésima Vespa”. Mais abaixo era possível ver uma breve evolução da produção da Piaggio nos seus primeiros anos com a Vespa - em 1946, data do lançamento da Vespa 98, a marca italiana vendeu 2.484 scooters daquele modelo. Em 1953 esse número cresceu para 500.000 unidades graças à apresentação de novos modelos como a Vespa 125 em 1948, outro modelo com a mesma designação em 1951, enquanto que em '56 era apresentada a Vespa 125, caracterizada por um aumento de potência, e com um design diferente daquele que era visto nas scooters saídas de Pontedera até então.

O artigo publicado no Motor Ilustrado da altura revelava ainda que a fábrica comportava 4.500 operários, os quais eram responsáveis pela produção de 500 unidades por dia. Talvez seja necessário lembrar que a indústria mecânica recomeçava a surgir depois de um período em que as guerras já estavam a desaparecer das mentes europeias, sendo a “fome” de coisas novas uma das razões do êxito da Vespa. Isto apesar de ainda se sentir uma certa fragilidade económica um pouco por toda a Europa. Portugal não era a excepção à regra, razão pela qual a Sociedade Comercial Guérin - representante da Vespa em Portu-

gal - ao mesmo tempo que anunciava que a Vespa 1 Milhão estava já produzida, lembrava todos os potenciais compradores que a firma importadora da Vespa no nosso país estudava “qualquer proposta de pagamento”...

O artigo do Motor Ilustrado atribuía os louros do êxito da Vespa 1 Milhão não só ao interesse crescente pelas scooters em geral, mas também à produção de fábricas que fabricavam Vespas fora de Itália: França produzia na zona de Fourchambault, tal como Espanha já tinha a sua unidade fabril, enquanto a Alemanha produzia a Vespa em Messerschmit. Isto já para não referir Inglaterra, Espanha, visto a Bélgica importar peças de Itália, modelo de negócio que veio a ser copiado pela Holanda e pelo Luxemburgo.

Entre nós, não houve produção de Vespas, mas a Guérin encarregava-se de comercializar os modelos de 125 cc de capacidade, aliado à versão 150 normal à G.S., assim como o tricarro com motor de 125 c.c. Talvez gostasse de saber os preços, não? Pois bem, uma 125 custava 12.680 escudos, enquanto a sua irmã mais potente - modelo 150 - era 1170 escudos mais cara que o modelo mais económico da gama. Mas cara, cara era a G.S. - Grand Sport - que em 1956 custava 15.500\$00 - é verdade leu bem...quanto é que esta última vale hoje?

Tiago Carvalho Alves



VESPA ET4

CONTINUA À VOSSA ESPERA

A Vespa ET4 com 150 c.c. que a Piaggio cedeu ao Vespa Clube de Lisboa para ensaios continua à sua espera na sede. Depois de ter sido submetida ao primeiro teste de fogo com João Serra aos comandos do benjamim da marca italiana até à concentração de Felgueiras, a scooter passou pelas mãos dos Tiagos para um breve contacto. E se ainda não tive o gosto de fazer grandes tiradas ao volante da ET4, tive o prazer de conduzi-la em cidade, no fim de contas o seu habitat natural.

Com um arranque eléctrico pronto a responder às mais frias manhãs, a unidade propulsora da scooter proporciona um arranque fugaz e capaz de rivalizar com os seus mais directos adversários. O motor a 4 tempos revela-se uma boa forma de fugir ao trânsito cada vez mais caótico, pondo a Px num patamar inferior, já que este último modelo conta já com um motor que já atingiu o limite do seu desenvolvimento, ou não contasse ele já quase um quarto de século de existência.

Em termos de posição de condução, a ET4 prima pelo conforto, graças a um assento alto e bem estruturado ergonómicamente. Este factor dá uma confiança adicional ao condutor, sendo este convidado a entrar nas curvas

um pouco mais curvado. Esta atitude, a puxar um pouco para o desportivo, é ainda auxiliada pela adopção de pneus de bom perfil, o que se traduz num conjunto seguro e ideal para a cidade.

No entanto, nem tudo são rosas na ET4 150 c.c.. Apesar da Piaggio ter recorrido à adopção de um travão de disco no trem dianteiro, é correcto afirmar que qualquer condutor- mesmo neste segmento particular como são as scooters- não se importaria de pagar um pouco mais para ter idêntico sistema de travagem na secção posterior. Ao travar somente com o travão traseiro a sensação de travagem da Px é transportada à memória e aquelas sensações de arrepio em algumas situações poderiam mesmo ser sentidas caso a ET4 150 viesse desprovida de um sistema que no seu conjunto funciona eficazmente, mas que ainda não o torna no mais perfeito.

Ao apresentar painel de bordo bem conseguido, recorrendo a uma estrutura simples e eficaz, a Piaggio optou por conquistar um público que não se preocupa com grandes luxos, mas que tem os quês de conhecimento em matéria de utilização prática. O único reparo vai talvez para o botão de arranque eléctrico, que está posicionado no



lado esquerdo. Devido ao desenho simétrico do painel, o condutor que não está habituado à condução da ET4 150c.c. pode adicionar a buzina, situada no lado oposto. Ou pior que isso, pode carregar no botão de arranque eléctrico em movimento, julgando que está a utilizar o claxon.

Talvez com a nova Px de 200 c.c. a Piaggio Portugal consiga entusiasmar os vespistas nacionais. Mas enquanto a Px com travão de disco- cedida pelo importador- não chega ao Vespa Clube para ensaio, o melhor é experimentar a ET4. Verá que não dá o seu tempo por mal empregue e quem sabe se não gosta mais da automática?

Tiago Carvalho Alves

ET4

CENTO 50



No fundo do baú

O meu gosto por coisas antigas já vem desde há muito, alguns que me são muito queridos dizem que sofro de uma enorme tendência para atrair “cangalhada”, na realidade sou um pouco saudosista, no “bom sentido da palavra”.

Isto tudo para dizer o quê?

Um destes dias, nas minhas buscas semanais entrei num alfarrabista, situado no centro da cidade de Lisboa e pus-me a desfolhar livros e revistas antigas (“Motor Ilustrado”, “Século Ilustrado”, “mulheres Ilustradas”, etc).

Quando dei por mim, estava rodeado de livros e revistas com um ligeiro toque a naftalina e as horas entretanto tinham passado. Na verdade já passavam das 19 horas eo homem acabou por fechar a loja e deixou-me por lá. Felizmente o alfarrabista saiu por momentos e a eventual possibilidade de passar a noite fora de casa estava definitivamente posta de parte.

Na realidade a minha total distração deveu-se ao facto de ter

encontrado o nº861 do ano XVII de 03/07/1954 da revista “o Século Ilustrado” na qual vinha relatado o primeiro grande encontro europeu de vespistas. A concentração deu-se em Paris e a esta cidade juntaram-se 1000 vespas, que para começar não foi mau.

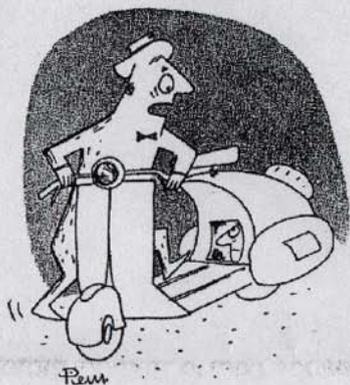
Caro sócio, resta-me contudo dizer-lhe que a revista acima mencionada encontra-se á sua inteira disposição na sede do nosso clube, como também um conjunto de revistas, livros e cassetes video relacionados com o mundo motorizado.

Esperamos ansiosamente pela sua visita.

Pedro da Costa Feio



HUMOR E PROVÉRBIOS



O clandestino !

O moralista !

Uma louca diz para a outra (louca 1): então foste fazer o teste de gravidez?

(louca 2): ...sim!

(louca 1): e as perguntas ... eram difíceis?

Chuva em Novembro... Natal em Dezembro.



BREVES

Caro sócio: Regularize as suas cotas, para o funcionamento mais estável, deste nosso/vosso clube.

O clube tem há disponibilidade dos sócios seguros com condições especiais para colecionadores ou condutores habituais, informe-se.

Faça a sua inscrição para o EUROVESPA, o mais rápido possível, porque as inscrições são limitadas.

Junta-te ao grupo



Aparece na sede,
Av. Infante Santo, 63, R/C Drt.
5ª feiras das 21 às 24 horas

