

LA *Vespa* 125 del 1948

“VESPA 125 I° SERIE - V1T (1948). Numero di esemplari prodotti circa 35.000



Verde Metallizzato MaxMayer 6000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

Se la 98 riscontra un successo solo discreto nelle vendite, con la Vespa 125 del 1948 si può invece parlare di un vero e proprio boom. Il pubblico non è più diffidente come alla presentazione del 1946 e inoltre la 125 si dimostra decisamente evoluta rispetto al modello precedente.

Il gran cambiamento risiede soprattutto nel miglior comfort, che ora prevede sospensioni con molla elicoidale su entrambe le ruote. Manca ancora un ammortizzatore per frenare le oscillazioni della molla, ma rispetto alla 98 la guida è nettamente migliorata.

Le prestazioni sono poi decisamente superiori, con un'accelerazione più brillante a una velocità massima che passa dai 60 ai 70 Km/h.

Il motore dei primi esemplari presenta una alettatura radiale, in seguito diventa verticale

Il comando del cambio rimane a bacchetta come sulla 98 ma, invece di risultare totalmente esterno, si trova in un tunnel centrale poco dietro il pedale del freno. Su questa prima serie sono presenti due occhielli che permettono di inserire un lucchetto e bloccare il manubrio al centro dello scudo. Per la prima volta compare il gancio appendi-borse sotto alla sella. Questa presenta per la prima volta una molla nella parte anteriore.

Per la prima volta il rubinetto della benzina è provvisto della posizione della "riserva".

Il pulsante di massa è collocato poco sotto la sella. Il fanalino posteriore è tondo, costruito dalla Feme

Gli ultimi esemplari sono equipaggiati con il blocchetto dei comandi elettrici a forma di spicchio e non più rotonda. I primi modelli sono privi di cavalletto, in seguito viene montata una stampella laterale.

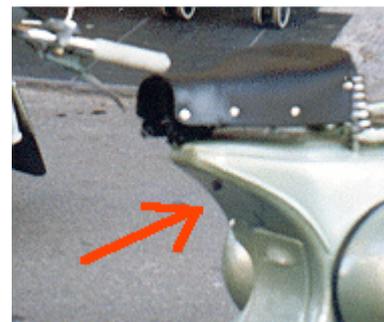


Foto dal sito digilander.libero.it

I numeri di telaio vengono inizialmente punzonati sotto la molla centrale della sella, in seguito vengono spostati, dapprima sul bordo dello sportello, in corrispondenza del vano del carburatore, poi sul lato sinistro della scocca sotto il cofano porta attrezzi. Il tappo della benzina è a sgancio rapido.

Rispetto alla 98, il monobraccio della sospensione anteriore passa da sinistra a destra e da questo momento manterrà questa collocazione per tutta la successiva produzione di Vespa. Questo modello riscontra un notevole interesse da parte del pubblico, la cui reazione di fornite alla 98 risultava in

realtà un po' diffidente. Cominciano i primi raduni di vespisti e si va delineando l'inizio di un grande successo commerciale. (1)

“Il successo della Vespa 98 induce la Piaggio a migliorare il prodotto. Il tubo sterzo passa da sinistra a destra della ruota anteriore, la sospensione anteriore ha una molla elicoidale che dà maggior escursione alla ruota con miglior confort. Anche l'altra sospensione è modificata per ottenere più escursione ed alzare l'assetto, montando una grossa molla elicoidale affiancata da un ammortizzatore idraulico. La scelta della cilindrata segnerà una tappa storica: dal '48 ad oggi la 125 cc non è più uscita dal mercato.

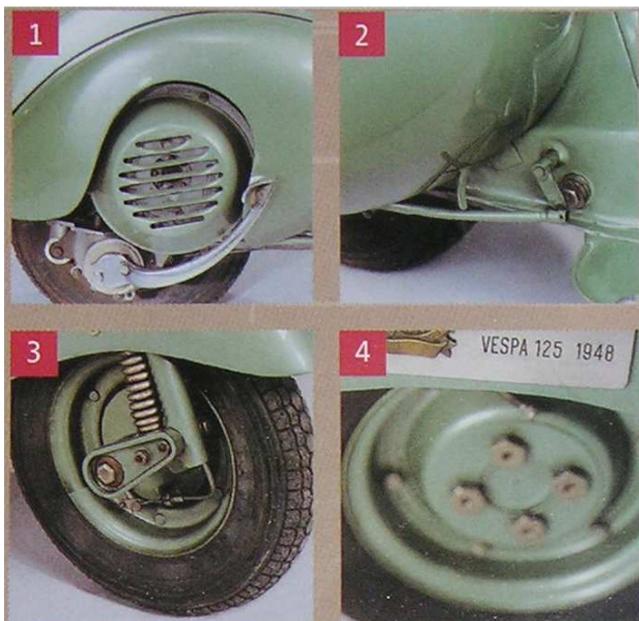
Con l'adozione della sospensione elastica posteriore, la sacca coprimoto subisce delle sostanziali modifiche: la più evidente è l'apertura nella parte bassa.



Al centro dello scudo, fissato sul copri sterzo, il nuovo clacson di colore nero, con vite di registro. Cambia la marca del gruppo ottico anteriore (marca Siem da 95 mm con crestina in zama cromata), mentre il fanalino posteriore rimane invariato. Altra importante modifica riguarda la sella, che su questo modello è molleggiata, anche nella parte anteriore. Le molle coniche posteriori sono invariate.

La staffa a cui è fissato il contachilometri, che nella versione precedente era posta dietro la parte destra dello scudo, non c'è più: lo strumento, che rimane comunque un optional, è fissato con un'apposita staffetta cromata, direttamente sulla parte centrale del manubrio.

Quattro particolari che contano:



1: Nuova la forma e gli attacchi alla carrozzeria della sacca destra, sollevabile per le ispezioni ma inamovibile dal telaio; una soluzione mantenuta su tutti i modelli fino al 1957. La leva della messa in moto è in acciaio cromato.

2: Il sistema di chiusura della nuova sacca destra è affidato ad un semplice ma funzionale congegno formato da una levetta in ferro, richiamata da una molla, che si ancora su una staffa con invito ad Y, saldata alla carrozzeria.

3: Spostata sul lato destro, la sospensione anteriore è dotata di molla a spirale di notevoli dimensioni, per ottenere una più ampia escursione della ruota a vantaggio del confort.

4: Uno dei punti di forza è sempre stato il sistema di intercambiabilità delle ruote come su una piccola auto. Montando il porta ruota di scorta, si affrontava il problema delle forature con maggior facilità.

Comportamento su strada

Nell'uso quotidiano, la Vespa 125 è più confortevole grazie al nuovo sistema di sospensioni dotate di molle elicoidali e all'ammortizzatore idraulico sul posteriore. Sedendosi ci si accorge subito del cambiamento per il fatto che lo scooter si abbassava dolcemente sotto il peso del conducente e in curva era più difficile sfregare contro il fondo stradale.

L'avviamento del motore a freddo è migliorato con l'aggiunta del parzializzatore dell'aria, azionato da una leva metallica posta sotto la sella.

La rumorosità dello scarico è leggermente più alta per l'incremento della cilindrata, rimanendo entro canoni accettabili rispetto ai veicoli della concorrenza.

Il motore potenziato è l'ideale per l'installazione del sidecar che la Piaggio proponeva, nel periodo post-bellico, come accessorio. (2)

2° SERIE V2T/V14T (1949-1950) Numero di esemplari prodotti 52.000 circa



Verde Metallizzato MaxMayer 6000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

“La "bacchetta" seconda serie presenta diverse modifiche rispetto alla prima versione. La più importante è data dal comando del cambio che, anziché impiegare elementi rigidi con snodi, utilizza per la prima volta un sistema misto bacchetta-cavi flessibili. Al manubrio è montato un devia luci con il pulsante di massa.

Per quanto riguarda il motore sono nuovi il coperchio della ventola e la cuffia copri-cilindro. La marmitta viene prodotta dapprima a forma di scatola, poi a sogliola. Sui primi esemplari il pulsante di massa è posto sotto la sella. Il fanale posteriore è in costruzione mista vetro-plastica, costruito dalla Sirle



Verde Metallizzato MaxMayer 6000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

3° SERIE V15T (1950) Numero di esemplari prodotti 17.000 circa

La "bacchetta" terza serie si distingue dalla precedente soprattutto per la differente conformazione della scocca, che si presenta priva delle nervature di rinforzo. La scocca nelle fiancate è completamente liscia.

Il fanale anteriore, in precedenza montato con una rivettatura, diventa imbullonato sul parafrangente, con l'interposizione di una guarnizione nera. Il cavalletto di sostegno è arricchito da due elementi di appoggio in gomma. La marmitta è cromata e assume una nuova forma ovale” (1)

(1) (Articolo tratto dal sito **elogioallavespa .it**)

(2) (Articolo tratto da **”Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli”**)