

## LA *Vespa* 125 del 1951

“VESPA 125 I° SERIE - V30T/V33T (1950-1952) Numero di esemplari prodotti V30T: 75.887  
V33T: 71.836 . E' il modello universalmente conosciuto per il film *Vacanze Romane*



Verde Metallizzato MaxMayer 6002M  
(Foto e dati colore ricavati dal sito [VespaClub.com](http://VespaClub.com))

La 125 migliora costantemente e nel 1951 viene commercializzata una nuova versione che presenta una fondamentale modifica a livello del cambio. Viene eliminata la soluzione che prevede le bacchette rigide (con i loro problemi di giochi) per adottare un comando per mezzo di cavi Bowden.

La manovrabilità del cambio migliora decisamente e la guida diventa più piacevole.

Al comfort più elevato contribuisce poi la presenza di un ammortizzatore che affianca la molla elicoidale nella sospensione anteriore garantendo così una migliore tenuta di strada. Si riduce anche il già contenuto livello di vibrazioni grazie a nuovi supporti elastici al manubrio.

Esteticamente, la 125 del 1951 è riconoscibile per il fanalino posteriore che da circolare diventa rettangolare.

Cambia anche la sella, che viene dotata di imbottitura con gommapiuma. Maggior comfort anche per il passeggero, che non deve più allungare le gambe, dato che la pedana viene allungata di 10 cm rispetto al modello precedente. La versione 1951 si riconosce anche per il faro anteriore, che è imbullonato e regolabile anziché fissato per graffatura al parafango. La pedivella della messa in moto è in lega leggera e presenta all'estremità un gommino cilindrico.

La sella è color verde scuro. Il silenziatore è centrale, il terminale di scarico è a destra nella prima versione (V30T) e a sinistra nella seconda (V33T). (1)

“Nuova anche nel colore, al Vespa 125 del 1951 viene proposta ora con l’innovativo sistema di comando del cambio a guaine e cavetti d’acciaio, già usati per la frizione ed i freni. Anche il colore della sella viene modificato: adesso è verde per intonarsi al colore dello scooter. La marmitta, di nuova foggia, è stata sostituita da una non in vista, alloggiata tra la traversa in alluminio del motore e la ruota motrice, con il terminale di scarico posizionato a destra. Fra le altre modifiche, è da segnalare anche il cambio del rubinetto del serbatoio, che adesso non va più tirato, ma girato, ed è dotato di filtro e vaschetta di decantazione



L'immagine sopra riportata, del manubrio, ci fa intuire il funzionamento del nuovo sistema di trasmissioni per il comando del cambio a cavetti d'acciaio. Questa modifica ha cambiato l'aspetto generale del manubrio che adesso è fissato al tubo sterzo tramite un supporto in alluminio lucidato a specchio. Questo supporto appartiene alla prima serie del modello '51, caratterizzato da un bullone con gambo a zeppa che verrà sostituito, in seguito, da uno tradizionale a testa esagonale.

Tra il tubo di ferro cromato del manubrio ed il supporto di alluminio, c'erano dei piccoli cavallotti in gomma che avevano anche la funzione di smorzare, parzialmente, le vibrazioni trasmesse dal motore alle mani del guidatore.

Le trasmissioni del cambio ed i fili dell'impianto elettrico entrano nel trave centrale del canotto di sterzo per mezzo di due tubetti in ferro inamovibili.

A protezione di acqua e polvere ci sono due manicotti in gomma che stringono la guaina nel punto di ingresso nel telaio. (2)



Grigio MaxMayer 150480

(Foto e dati colore ricavati dal sito [VespaClub.com](http://VespaClub.com))

#### ***“2° SERIE VM1T/VM2T (1953-1954) Numero di esemplari prodotti VM1T: 84.870 VM2T:90.144***

Il modello 125 del 1953 è il primo che presenta per il cofano destro una sagoma completa, non più aperta in prossimità della ventola di raffreddamento come accadeva per i modelli precedenti, un'innovazione che porta ad una linea esteticamente più piacevole e pulita. Merito anche del nuovo motore di tipo "quadro", cioè con una sensibile maggiorazione dell'alesaggio del cilindro, da 56,5 a 59 mm.

Il progetto risulta totalmente rinnovato ed offre un rendimento decisamente più elevato. Aumenta la potenza, ma senza incidere sui consumi grazie al nuovo schema di ammissione con distribuzione a correnti incrociate. Sono proprio i nuovi ingombri del motore che spingeranno ad adottare la soluzione di racchiuderlo totalmente all'interno del cofano destro.

La carenatura del piantone dello sterzo viene allargata e rinforzata. Per la prima volta viene montato un faro con diametro di 105 anziché di 95 mm. Sono rinforzati sia la frizione sia il comando del cambio (ingranaggi a crociera).

Maggiorato a 18 mm il carburatore. Il copriventola presenta un nuovo disegno ed è verniciato in tinta con la carrozzeria. Anche il telaio è irrobustito nella parte centrale. La capacità del serbatoio aumenta fino a 6,25 litri. La pedana presenta ora 9 strisce gommate.

La versione VM2T presenta un nuovo impianto elettrico in conformità con quanto previsto dal Codice della Strada, il quale prescrive appunto la presenza delle luci di posizione. Cambia anche l'interruttore delle luci, nel quale figura l'aggiunta di una nuova posizione

**3ª SERIE VN1T/VN2T (1955-1957) Numero di esemplari prodotti VN1T: 49.100 VN2T: 75.500**



Grigio MaxMayer 150480

(Foto e dati colore ricavati dal sito [VespaClub.com](http://VespaClub.com))

La terza serie presenta finiture di minor pregio per distinguerla dalla 150.

Gli ultimi esemplari presentano un copriventola a forma di "Y". La pedana presenta 7 strisce gommate. La sella è piccola, uguale a quella della 125 U.

L'ammortizzatore posteriore ha la molla elicoidale biconica come quella della 150.

La pedivella per l'avviamento ha una grigliatura antiscivolo, senza gommino.

In alluminio grezzo anche il pedale del freno posteriore. La sospensione anteriore è priva di coprimozzo.

La scritta "Vespa" sullo scudo è verniciata in verde scuro. Lo scudetto Piaggio è in rilievo e privo della scritta "Genova".

La seconda versione (VN2T) ha lo scudo più avvolgente, la sella più grande, con molle verde scuro anziché cromate, e inoltre con una maniglia per il passeggero.

Il portapacchi è più largo anteriormente”

(1)

### **Comportamento su strada**

Agile come tutte le Vespa, anche il modello '51 non si smentisce e già dal primo momento che si sale in sella ci si sente a proprio agio.

L'impostazione di guida è comoda come sui modelli precedenti: una volta innestata la prima velocità e lasciata la frizione, il motore sale di giri tranquillamente ed immediatamente si nota il confort, specialmente sullo sconnesso, derivato dalla nuova sospensione anteriore che adesso è dotata di ammortizzatore idraulico.

L'adozione della nuova marmitta ed il nuovo sistema di trasmissione del cambio rendono piacevolmente silenziosa la guida e anche il cambio risulta adesso molto più preciso negli innesti”.

(2)

(1) (Articolo tratto dal sito [elogioallavespa .it](http://elogioallavespa.it))

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