

## LA *Vespa* 125 del 1958

“VESPA 125 – VNA1T / VNA2T (1958/1960) - Numero di esemplari prodotti VNA1T: 67.031 VNA2T: 48.400”



Grigio MaxMayer 15046

(Foto e dati colore ricavati dal volume 2 di **Vespa Tecnica** di Leardi, Frisinghelli, Notari. Edizioni CLD)

“Alla fine del 1957 la Piaggio presenta una Vespa completamente nuova nella carrozzeria e nella meccanica: la 125 cc nome tecnico VNA.

Il modello è rivoluzionario in tutto: la parte posteriore della carrozzeria, per motivi di produzione è composta da due parti che vengono saldati insieme.

Una tecnica che, da ora in poi, verrà adottata su tutti i modelli..” (1)

“La si riconosce esteticamente per il faro alto, montato al manubrio. Questa soluzione, che si era vista in precedenza soltanto nella versione economica "U" del 1953, venne estesa successivamente alle Vespa 150. Da questo modello in poi il faro rimane sempre nella medesima posizione. Il manubrio è scomponibile. Altri elementi stilistici che caratterizzano questa serie sono la costolatura a baffo ricavata per stampata sul fianco dei due cofani laterali.

Il cofano motore è asportabile, la miscela è al 5% ed il cambio a 3 velocità.” (2)

“Il fanale anteriore adesso è incastonato nel manubrio in lamiera stampata ma il diametro è rimasto di 105 mm. Lo scudo anteriore è privo di bordo anticorrosodal lucido. La sacca posteriore destra è completamente asportabile, basta tirare e girare la levetta. L’asportazione della sacca facilitava tutte le operazioni di controllo e riparazione del motore dello scooter” (1)

“Completamente nuovo questo motore di 125 cc che incorpora, nella fusione dei carter centrali, la traversa di fissaggio al telaio.

Il motore della VNA sarà l’ultimo propulsore costruito dalla Piaggio con alimentazione convenzionale dal cilindro, infatti i carter centrali sono già predisposti per ricevere il carburatore adatto alla “distribuzione rotante” che verrà adottata a partire dal modello VNB.

Nuovo anche il sistema di messa in moto, sia la leva che non ha più i due bulloni di fissaggio ma un sistema a “mille righe”, che nelle parti interne.

Anche il selettore del cambio ha subito un radicale trasformazione: si è passati da quello con organi esterni in movimento a questo, racchiuso in una scatola in pressofusione in alluminio con piccolo coperchio di ispezione per tirare i cavetti.(1)



“Nella visione del retro, si nota l’attacco dell’ammortizzatore posteriore sul carter del motore e del sistema del cambio, che ha gli organi protetti dalla scatola di alluminio fissata con due bulloni sul lato destro del motore.

La sospensione anteriore a “biscottino oscillante” contraddistingue, da sempre, la Vespa: era nata nel 1946 con il primo modello inventato da Corradino D’Ascanio e viene utilizzata fino alle versioni PX



La sella anteriore è stata ridisegnata: i punti di fissaggio sono sempre tre ma molto ravvicinati, ed è possibile registrare la durezza del molleggio con un dado che comprime la molla centrale.

Il portapacchi posteriore ha ora una forma arrotondata ed è fissato con tre bulloni da 7 mm alla scocca. Faceva anche da supporto al cuscino per il passeggero, accessorio fornito su richiesta.

La nuova marmitta è meno spessa ma ha un diametro più largo. Il nuovo silenziatore è molto efficace, tanto che con il motore al minimo, si fatica a capire se lo scooter è in moto oppure no.” (1)



Il carburatore evidenzia un nuovo depuratore aria.

Nella foto dall’alto, si vede il manubrio con la predisposizione per l’alloggiamento del contachilometri che non era di serie.

Esisteva anche il coperchio della VNA1 senza alloggiamento per il contachilometri.

L’ultima foto evidenzia il manubrio aperto con vista dei comandi

(foto e dati ricavati dal volume 2 di **Vespa Tecnica di Leardi, Frisinghelli, Notari. Edizioni CLD**)

“Il manubrio in lamiera d'acciaio stampato è divisibile a metà, per permettere una più comoda riparazione o per la sostituzione dei cavetti di trasmissione.

L'operazione era molto semplice e veloce; una volta asportato il gruppo ottico, dopo aver svitato l'unica vite che lo teneva fisso, si sganciava una levetta a molla che teneva ferma la copertura superiore del manubrio.”

(1)



### **Comportamento su strada**

La Vespa 125 modello VNA è un autentico gioiello di meccanica. Sin dall'avviamento si nota la silenziosità della meccanica e dello scarico, tanto da farla sembrare elettrica.

L'inserimento delle marce dal manicotto del manubrio è migliorato radicalmente: ora è morbido e preciso nell'innesto tanto che anche a fermo si può inserire e disinserire senza alcuna fatica una marcia.

Le sospensioni sono all'altezza del veicolo e rendono la guida dello scooter molto rilassante, anche grazie alla comoda sella anteriore.

Apprezzabile anche la velocità massima raggiungibile (75 km/h) ed i parchi consumi che le permettevano un'autonomia di oltre 400 km con un pieno di miscela.

Il motore era molto affidabile ed instancabile in qualsiasi occasione e su qualsiasi percorso.

L'unico neo poteva essere l'infiltrazione di olio all'interno del tamburo del freno posteriore, classico tallone di Achille delle Vespa” (1).

Per la **versione VNA2T** e da segnalare soltanto la leggera variazione di colore, che su questa è un beige codice Max Mayer 15099 (n.d.r.)

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

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