

LA *Vespa* 150 GS del 1955

“VESPA 150 G.S. – VS1T 1955 Numero di esemplari prodotti: 12.300



“Presentata alla fine del 1954, la Vespa 150 Gran Sport VS1 è la massima espressione di sportività per uno scooter di serie in quel periodo. Con il suo colore argento metallizzato, simile a quello degli aerei Piaggio, la GS sarà la Vespa più ambita da tutti gli scooteristi per la sua notevole velocità e facilità di guida.

Commercializzata al prezzo di £. 178.000, presenta un motore da 146,5 cc. a due tempi, scocca portante in lamiera di acciaio, sospensioni con ammortizzatori a molle elicoidali ed idraulici, cerchi in acciaio scomponibili da 3,50x10”.

Proprio le ruote da 10” insieme all’ammortizzatore anteriore con taratura diversa da quella usata su altri modelli, davano alla Vespa GS una maggiore stabilità in tutte le condizioni ed avvicinavano sempre di più lo scooter alla motocicletta.

Grigio Metallizzato MaxMayer 15005
(Foto e dati colore ricavati dal sito VespaGS.it)

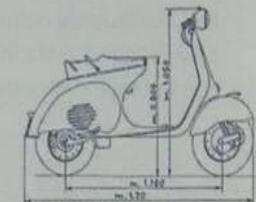
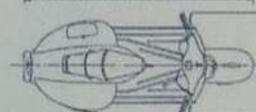
La Vespa 150 GS VS1 è ricordata, oltre che per le sue doti velocistiche eccezionali, per essere stata la prima a montare di serie componenti inedite per gli scooter di Pontedera.

Alcune di queste chicche erano la sella lunga biposto, il manubrio in pressofusione di alluminio che incorpora il nuovo gruppo ottico da 115 mm di diametro, le ruote da 10” pollici, la sacca posteriore destra completamente asportabile ed il motore con il cambio a 4 marce.

Il telaio, anch’esso esclusivo, aveva lo scudo anteriore molto aerodinamico per migliorare il coefficiente di penetrazione.

Il serbatoio della miscela, più capiente aveva il tappo per il rifornimento con apertura rapida, come nelle migliori moto sportive di quei giorni.

La scheda tecnica della Vespa 150 GS VS1 riporta, oltre alla data del 27/12/1954, di omologazione dell’Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti, tutte le caratteristiche tecniche del veicolo.

PIAGGIO & C. - S.p.A. VERONA		MOTOCICLO VESPA 150 G.S.										
OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27-12-1954												
TELAIO	Passo mt. 1,280 Lunghezza massima x 1,700 Altezza minima dal suolo x 0,35 Altezza massima sella x 0,850 Lunghezza massima x 0,700 Peso in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 111											
MOTORE	2 tempi Numero dei cilindri 1 Albero cm. 57 Ceres x 57 Cilindrata totale cc. 146,5 Potenza effettiva sulla ruota in regime di 1500 giri/1 cv. 8 Potenza fiscale x 2 Rapporto di accensione 7 Accensione a valvola magnetica tipo Piaggio con bobina A.T. motore Lubrificatore a miscela Avanzamento a pedale											
INNESTO A FRIZIONE	A disco multipli Connessione mediante leva sul manubrio											
CAMBIO DI VELOCITÀ	a 4 marce con selezione a mano sul manubrio											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>MARCE</th> <th>RAPPORTO TOTALE MOTORE/RUOTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1ª Velocità</td> <td>1 : 14,72</td> </tr> <tr> <td>2ª Velocità</td> <td>1 : 10,29</td> </tr> <tr> <td>3ª Velocità</td> <td>1 : 7,61</td> </tr> <tr> <td>4ª Velocità</td> <td>1 : 5,84</td> </tr> </tbody> </table> Velocità massima: 101 Km/hora 1 Km. con pedale da freno; velocità media: 75 Km/hora	MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE/RUOTA	1ª Velocità	1 : 14,72	2ª Velocità	1 : 10,29	3ª Velocità	1 : 7,61	4ª Velocità	1 : 5,84	
MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE/RUOTA											
1ª Velocità	1 : 14,72											
2ª Velocità	1 : 10,29											
3ª Velocità	1 : 7,61											
4ª Velocità	1 : 5,84											
RUOTE	Diametro cerchi 10" - Misure pneumatici 3,50" x 10"											
FRENI	sul lato ad azionazione - Tamburi (Ø 180 - larghezza mm. 24) muniti di allettatura per il raffreddamento con battenti a leva sul manubrio (anteriore) e comando a pedale (posteriore).											
IMPIANTO ELETTRICO	Faretto: Ø 115 con lampada filata da 6 V - 22/25 W a lampada a V - 3 W. Type App. I. G. N. n. 1184. Faretto posteriore a luce rossa e illuminazione laterali con lampada 6 V - 5 W Cinescopio rosso posteriore Avvoltoio anallergico Alimentatore da 32 W a radiatore - Batterie 6 V - 12 Ah											
SERRATOIO	Capacità totale litri 12 di miscela benzina-olio.											
CONSUMO	Litri 3,88 di miscela per 100 Km. (norma C. U. N. A.)											

Ciò che contraddistingue il modello VS1 dalle altre GS sono le trasmissioni flessibili di cambio, frizione ed acceleratore, che passano esternamente al manubrio per poi rientrare nella trave centrale del telaio, dopo aver fatto una curva obbligata, per consentire il movimento del manubrio stesso.

Questo particolare ha fatto sì che la Vespa 150GS Vs1 venisse chiamata da tutti gli addetti ed i collezionisti, con il nomignolo di **“GS cavi esterni”**.

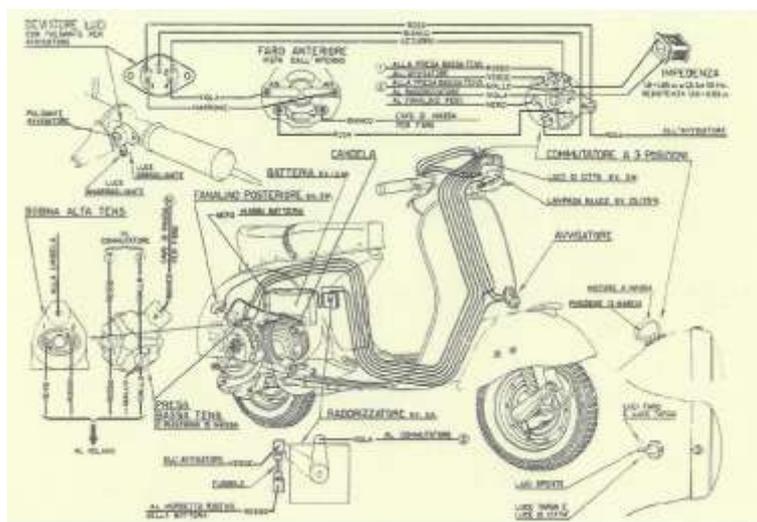


Anche per la Vespa 150 GS VS1, il libretto di uso e manutenzione, consegnato insieme ad ogni scooter, era molto dettagliato e ricco di notizie utili al buon funzionamento della Vespa.

Particolare attenzione veniva riservata allo schema dell'impianto elettrico, il quale poteva generare piccole anomalie.

Il libretto riportava anche gli accessori originari con cui si poteva personalizzare questo magnifico scooter. Il più apprezzato era, senza dubbio, il serbatoio supplementare posizionato in mezzo alle gambe del conducente, all'interno della ruota di scorta e che conteneva bel 5 litri di miscela.

Le ultime pagine erano dedicate alla ricerca dei guasti e delle irregolarità di funzionamento



PARTICOLARI CHE CONTANO

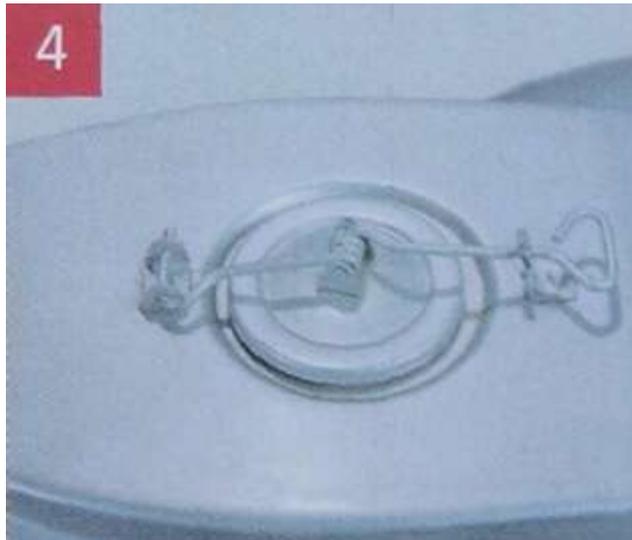
1) Per la prima volta di serie su una Vespa, appare il quadretto di accensione che aveva tre posizioni. Inserendo al chiave si dava il contatto di massa e quindi si poteva mettere in moto; girando da un lato si dava contatto alle luci faretto e targa, dalla parte opposta alle luci targa e di città.



2)-La Vespa 150 GS era dotata di batteria 6 Ah che alimentava soltanto la luce targa e l'avvisatore acustico.

La batteria era alloggiata all'interno della sacca porta attrezzi sul lato destro del veicolo.

3)-Il clacson ha una nuova forma, era verniciato nero lucido e, successivamente, verrà cromato.
La crestina sul parafrangente, anch'essa nuova, era montata anche sulla Vespa VL1 dello stesso periodo.



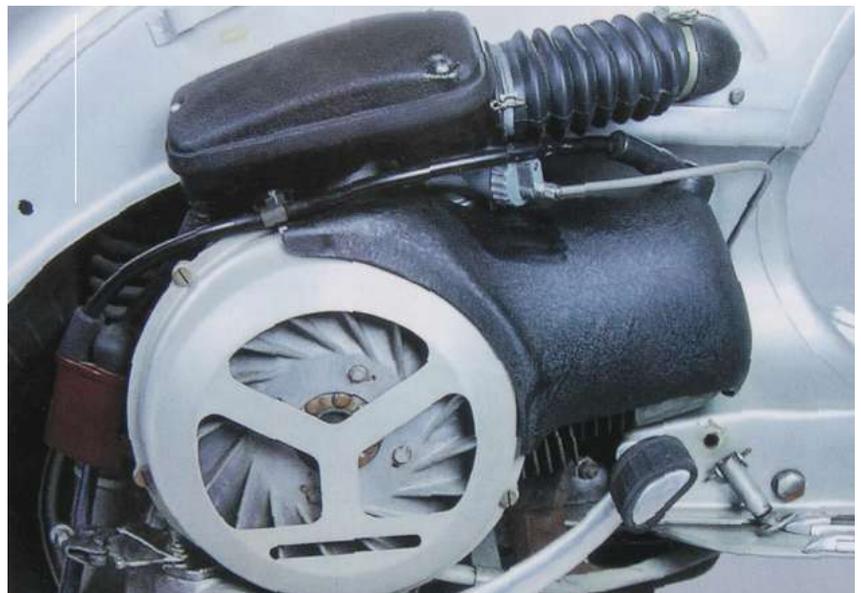
4) Il serbatoio della miscela era molto capiente e poteva contenere fino a 12 litri di carburante ed era munito di tappo a sgancio rapido, come nelle migliori moto sportive.
Il rubinetto comprendeva anche il decantatore per le impurità.

Il motore della 150 GS deriva dalla 125 Sport Sei Giorni, e come quello, aveva l'ammissione direttamente sul cilindro ed un carburatore Sport con diffusore centrale da 23 mm.

La marmitta era di maggiori dimensioni e fissata al cilindro con una ghiera di alluminio, soluzione mai utilizzata in precedenza, ed aveva l'estremità schiacciata.

La frizione era di dimensioni maggiori ed il cambio, per la prima volta, era a 4 velocità.

La bobina di alta tensione era esterna, per non surriscaldarsi.



L'albero motore era a volani pieni per aumentare l'efficacia del carter, pompa e il pistone a cielo bombato senza deflettore.

Tutte le modifiche permettevano al motore, di girare ad un regime quasi doppio rispetto alle altre Vespa, con un notevole incremento della potenza, e quindi, della velocità finale (100 km/h)". (1)

“TRATTAMENTI

Cromatura: parte esterna del manubrio, ghiera del faro anteriore, pedale freno, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Zincatura: cavalletto molle e staffe, molla sospensione anteriore, dadi, cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del blocco messa in moto.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa, bulloneria motore.

Lucidatura a specchio: leva freno e frizione, manicotti manubrio, leva messa in moto, crestina parafango anteriore”. (2)

Immagine relativa al serbatoio supplementare per Vespa Gs, fornito come optional da acquistarsi separatamente dallo scooter.

Foto ripresa dal libro “60 anni della Vespa” di Giorgio Sarti, edito da Giorgio Nada Editore.



SERBATOIO SUPPLEMENTARE PER Vespa G.S.

DESCRIZIONE

Il serbatoio supplementare di miscela appositamente studiato per consentire agli utenti della Vespa G.S. una maggiore indipendenza dalle stazioni di rifornimento carburanti, è costruito in lamierino d'acciaio rinforzato e viene fissato direttamente alla ruota di scario mediante un prigioniero con relativa piastrina cicolare e dado. Il suo montaggio e rimontaggio è quindi molto agevole e può essere eseguito assai rapidamente.

È munito di un'unica apertura, chiusa con tappo a vite, attraverso la quale si effettua il riempimento ed il successivo travaso della miscela nel serbatoio normale interno allo scacco.

Il suo peso a secco, tenuto conto della buona ribuità, è sufficientemente limitato (2,5 kg.) e la sua capacità è di 5 lt.

S. A. R. P. I. RAPPRESENTANTE GENERALE ESCLUSIVA PER LA VENDITA
GENOVA
VIALE DELLE BRIGATE PARTIGIANE, 12 - TELEFONO 581.041 - 42 - 43

Prezzo di vendita al pubblico L. 3.000 + I.G.E.

- (1) (Articolo tratto da “Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli”)
(2) (Articolo tratto dal sito VespaGS.it)