

LA *Vespa* 150 GS del 1958

“VESPA 150 G.S. – VS2T/VS3T/VS4T (1956-1958) VS5T 1959-1961 Numero di esemplari prodotti VS2T: 10.009 – VS3T: 11.999 – VS4T: 12.039 – VS5T: 79.999



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

“La produzione delle Vespa GS iniziò nel 1955 e terminò nel 1961, ottenendo un successo strepitoso fra i vespisti. Tutte le serie degli anni sopra detti, hanno lo stesso colore grigio metallizzato. 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”.

La linea è molto sportiva ed aggressiva, e per le sue sacche laterali grandi, le fu attribuito l'appellativo di “Vespone”. (1)

“Dal motore numero VS4M 0045976 viene montato il carburatore UB23S3 con getto minimo da 40 (inferiore al modello precedente). Nuovo fanalino posteriore con luce di stop, l'interruttore e' montato davanti al pedale del freno che ora e' in fusione d'alluminio lucidato

Viene montato un gancio cofano motore di nuova foggia. Le ganasce del freno posteriore vengono montate su due perni anziché uno come nei modelli precedenti”. (2)



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

LA 150 Gs del 1959

La VS5T viene prodotta dal 1959 al 1961 e rappresenta l'ultima serie dei modelli GS con cilindrata 150 cc.

“Il motore è pressoché uguale al modello GS precedente. Dal numero motore VS5M 0070120 viene montata una testa ad alta turbolenza. Il regime si riduce a 7000 giri. Dallo stesso numero motore il carburatore è un UB23S3I con getto da 105. Novità sull'impianto frenante e sulle ruote, infatti vengono montati dei tamburi auto ventilati e dischi ad anello scomponibile fissati, al tamburo, mediante 5 dadi da 8. Il contachilometri è di forma a ventaglio. Il parafango anteriore presenta una bordatura di rinforzo. Nuovo lo scudetto anteriore in plastica così come la crestina del parafango”. (2)

“La sospensione anteriore aveva un ammortizzatore idraulico leggermente sottodimensionato per motivi di spazi.

Sul parafrangente si nota la nuova crestina in lega di alluminio lucidata a specchio. Lo stemma Piaggio, al centro dello scudo anteriore, è in resina: scritta e clacson restano invariati.

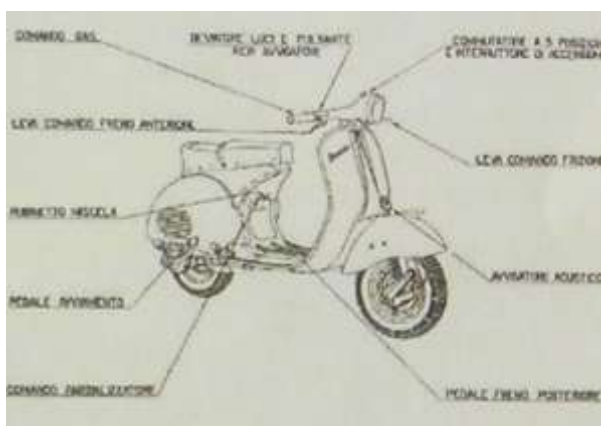
Completamente nuovo sulla GS il gruppo ottico anteriore, con la tesina incorporata nella ghiera. Nelle prime Vespa VS5 la sella rimane la stessa della VS4, successivamente verrà modificata con una dallo stile più moderno.



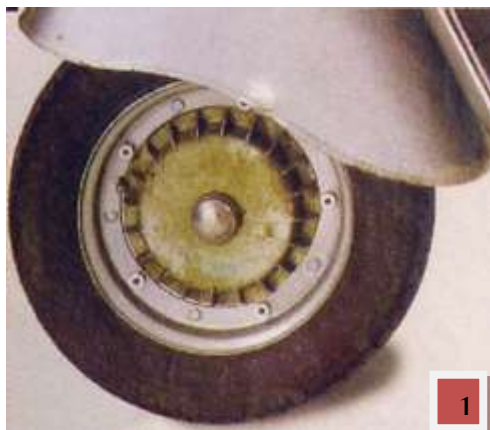
Progettata per soddisfare le molteplici richieste dei clienti, la GS è stata motivo di tante discussioni tra amici che, esaltando le prestazioni uniche del proprio scooter, finivano per sfidarsi in una gara di velocità. Il motore era molto potente e girava quasi al doppio di quello di una normale Vespa dello stesso periodo. La marmitta di scarico produceva un rumore intenso ed il suo collettore aveva un particolare attacco al cilindro con ghiera in alluminio filettata ed il terminale era schiacciato all'estremità.

Una delle modifiche più significative fu apportata ai freni: i tamburi della VS5 erano in alluminio con attacco conico sull'asse ed avevano vistose alette di raffreddamento. I cerchi, ad anello, venivano fissati ad essi tramite cinque dadi, sistema completamente diverso da quello adottato fino ad allora.

Nella foto si nota la maggiore inclinazione dello scudo anteriore, tipico della GS, derivato dalla Vespa 125 Sei Giorni. Sulla VS5 c'è il fanalino posteriore di nuova foggia, dotato di luce di stop. Gli innovativi tamburi dei freni hanno al centro una borchietta cromata che copre il dado di fissaggio. Nuovo anche il contachilometri posto al centro del manubrio, la cui forma adesso assomiglia ad un ventaglio.



Queste tavole del libretto di uso e manutenzione, spiegano la funzione dei comandi e dell'impianto elettrico. Sulle pagine del libretto, Piaggio spiegava in modo molto semplice ed a volte illustrato, le più importanti operazioni da eseguire per il corretto utilizzo dello scooter e per mantenerlo sempre efficiente. Molti gli argomenti trattati: dalle caratteristiche generali alla dotazione attrezzi, dalla tabella di lubrificazione alla ricerca dei guasti. Lo stile del libretto rimase invariato nel tempo dalla nascita, nel 1946, fino a tutti gli anni Sessanta e, con la sua copertina in cartoncino grigio chiaro e la scritta del modello al centro.



QUATTRO PARTICOLARI CHE CONTANO

- 1)** una delle più importanti modifiche introdotta sulla Gs VS5 fu quella sui freni. Il nuovo sistema di fissaggio centrale del tamburo era molto più sicuro del precedente a quattro dadi, che tendeva, nel tempo, ad allentarsi. Il nuovo disegno delle alette, permetteva un migliore raffreddamento.
- 2)** il motore della VS5, già molto affidabile, subì solo lievi modifiche; la più importante fu quella alla camera di scoppio trasformata ad alta turbolenza per migliorarne il rendimento.
- 3)** la sella, sui primi veicoli costruiti, rimase la stessa della precedente VS4. In seguito venne modificata nella struttura ed aggiunto il bordino grigio nella parte alta della stessa.
- 4)** Completamente ridisegnato il manubrio ed il contachilometri, che adesso ha la forma ovoidale con stemma centrale bicolore e scalatura a 120 km/h..



La Vespa 150 Gran Sport è stata ed è sempre la Vespa del desiderio dei vespisti più affezionati. E' amata non solo per l'estetica, ma anche per la sua potenza e resistenza meccanica.

Sin dal momento della messa in moto, il motore faceva intuire che niente aveva a che fare con il tranquillo propulsore delle "sorelle"; infatti bastava girare la manopola dell'acceleratore che in un batter d'occhio i giri aumentavano vertiginosamente.

La posizione di guida era piuttosto alta, merito del telaio rialzato per l'adozione delle ruote da 10" che, per il maggior diametro, aumentavano anche la tenuta di strada in curva e si comportavano egregiamente sullo sconnesso.

Lo scooter era molto veloce e superava agevolmente i 100 km/h, velocità di tutto rispetto considerando i tempi e la categoria.

Il cambio a quattro velocità rendeva sempre pronto il motore anche su percorsi tortuosi e la frizione, di generose dimensioni, non dava mai cenni di cedimento.

Insomma, la Vespa 150 GS era veramente un piacere da guidare.



- 1) Nella Vespa Gran Sport il carburatore è fissato direttamente sul cilindro. Per questo motivo il vano, che nelle altre Vespa serve come alloggio per il carburatore, in questo modello è adibito a contenere il rubinetto della miscela con la relativa vaschetta di decantazione.
- 2) Oltre agli aspetti necessari a chi adoperava lo scooter tutti i giorni (documenti, giubbotto in nylon, candela di scorta, olio per miscela) la sacca sinistra conteneva anche la batteria e la borsa degli attrezzi, il tutto protetto dalla chiusura dello sportellino di accesso. (1)

“EVOLUZIONE DELLA SPECIE

La Vespa Gran Sport 150 è stata prodotta complessivamente in 126.350 esemplari: di seguito si riportano le principali note caratteristiche delle 5 serie che si sono succedute dal 1955 al 1961, partendo dalla sigla del telaio. Una particolarità: tutte le G.S. 150 sono state del medesimo colore, il grigio alluminio metallizzato (Piaggio 105 – Max Mayer 15005 o 1.268.0105 nella vecchia catalogazione).

VS1T 1955: è l'unica della G.S. caratterizzata dai cavi esterni. E' la più ambita dai collezionisti proprio perché è la prima: per questo modello era previsto, come accessorio, un supporto della ruota di scorta che la manteneva verticale, in mezzo alle gambe del pilota. Nella concavità della ruota stessa poteva trovare posto un serbatoio supplementare da 5 lt.

VS2T 1956: altrettanto ricercata è il modello costruito in minor numero di esemplari e più difficile da reperire. I cavi dei comandi sono interni al manubrio di nuovo disegno, la sella è più arrotondata e confortevole, lo scudo viene rifinito con due bordi di acciaio inox. La spia delle luci sul fanale è rossa e tonda, la serratura della sacca porta attrezzi è fornita di serie. Il piantone centrale del telaio è di maggiori dimensioni, il contachilometri ha il quadrante bianco e la chiave di contatto è piatta. La marmitta è fissata al cilindro con una ghiera di alluminio a vite (anziché a fascetta); il serbatoio carburante è abbassato al livello della scocca, il tappo del rifornimento ha la chiusura con gancio a galletto. Tecnicamente si ha il passaggio all'accensione alimentata dalla batteria: questo particolare rende tutte le G.S. seguenti, piuttosto delicate in questo comparto perché se il raddrizzatore di corrente non funziona a dovere (e spesso quelli originali davano problemi), la batteria non si ricarica e quindi la Vespa non parte, al contrario della prima serie con accensione a bobina A.T. Il getto del massimo passa da 100 a 103. L'eventuale supporto della ruota di scorta è fissabile al piantone del telaio, trasversalmente dietro lo scudo, in una posizione comune a moltissime Vespa.

VS3T 1957: non ci sono differenze riscontrabili con le serie precedenti.

VS4T 1958: per adeguarsi al nuovo Codice della Strada, il fanalino posteriore incorpora la luce dello stop con trasparente di colore giallo. Compare anche il relativo interruttore davanti al pedale del freno, che è in alluminio lucidato anziché in ferro. Il gancio del cofano motore è in alluminio ricurvo per lo sgancio rapido; le ganasce del freno posteriore vengono montate su perni separati.

VS5T 1959\1961: compaiono i tamburi auto ventilanti con i cerchi fissati ai prigionieri del tamburo con 5 dadi da 8 mm. Il contachilometri scalato fino a 120 km/h ha la forma a ventaglio; nei primi modelli il gruppo ottico è uguale alla serie precedente, successivamente è più grande, con il corpo cromato e con il trasparente dello stop rosso. Scompare la spia sul fanale e la sella è più piatta e morbida; il cinghiolo per il passeggero è fissato con viti e non più con i moschettoni. Il fregio sul parafango è aderente allo stesso, che presenta un bordo inferiore di rinforzo; lo scudetto Piaggio sullo scudo è di plastica anziché di metallo.

A partire dal numero di motore 0070120 adotta il carburatore Dell'Orto UB23S31 ed il getto del massimo passa da 103 a 105. Nelle ultime versioni, la punzonatura è situata sul bordo telaio nella parte posteriore sinistra della sacca porta attrezzi". (3)



- (1) (Articolo tratto da "Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli")
- (2) (Articolo tratto dal sito scooterdepoca.com)
- (3) (Articolo tratto da **Motociclismo d'epoca** n. 1 1999/2000)