

LA PRIMA *Vespa* : SERIE 98 cc

“23 aprile 1946 – Il brevetto della Vespa 98 viene presentato a Firenze.

Viene depositata presso l’Ufficio brevetti di Firenze la domanda di brevetto industriale per modello “di utilità” dal titolo “Motocicletta a complesso razionale di organi ed elementi con telaio combinato con parafanghi e cofano ricoprenti tutta la parte meccanica.”

La domanda è composta da disegni e dalla descrizione dello scooter, particolarmente interessante perché in essa vengono elencate le caratteristiche peculiari che per gli ingegneri della Piaggio distinguono il veicolo da tutti gli altri e per cui gli stessi intendono ottenere tutela con il brevetto. Si riferiscono a ciclistica, motore e stile.

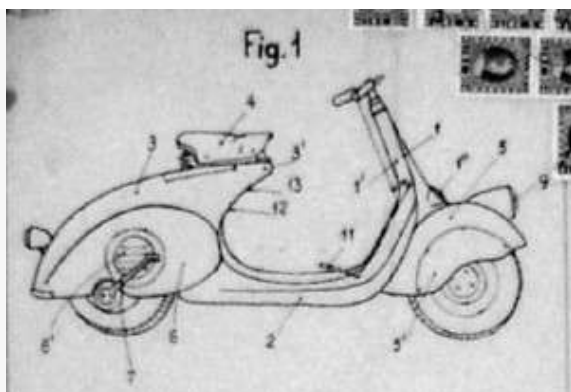


Riguardo alla ciclistica si legge: “Il modello riguarda una speciale forma di motocicletta alla quale si fa assumere una adatta sagoma con razionale disposizione di elementi componenti il telaio, ed aventi la funzione di pedana, parafanghi cofano e speciale riparo anteriore a forma arcuata; il tutto così conformato e combinato da far risultare coperti e protetti tutti gli organi meccanici e pratica e comoda la sistemazione del motociclista.”

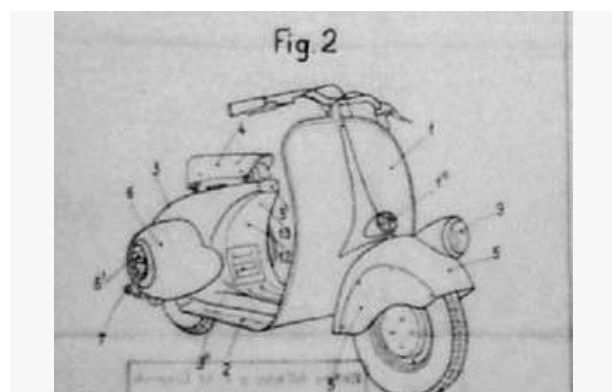
E riguardo al motore: “E’ da rimarcarsi che la copertura 6 (particolare del sistema di raffreddamento ad aria forzata) è conformata in modo tale che l’aria del ventilatore destinata al raffreddamento del motore è obbligata – uscita dal ventilatore stesso – a circolare con una curva che la avvia contro il motore.”

Infine riguardo lo stile gli ingegneri fanno notare che “mentre, come si vede dai disegni e come del resto è indicato dalla descrizione, l’insieme costituisce una motocicletta razionale e comoda con riparo da fango e polvere, d’altra parte sono conservate anche esigenze di estetica ed eleganza”.

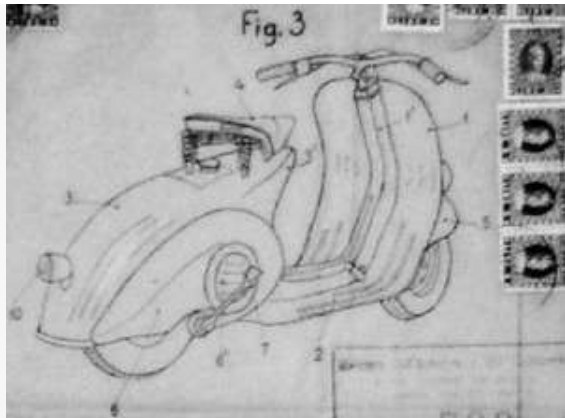
Non è dello stesso parere il responsabile dell’Ufficio brevetti che non accoglie i riferimenti allo stile annotando a margine “E’ un modello di utilità, non ornamentale”. Chi di noi non ha incontrato un burocrate almeno una volta nella vita ... Il brevetto viene comunque rilasciato in data 9 novembre 1946



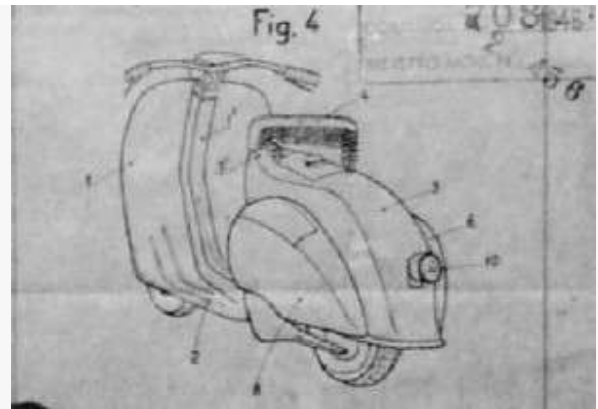
1946 IT Vespa 98 Brevetto Fig 1



1946 IT Vespa 98 Brevetto Fig 2



1946 IT Vespa 98 Brevetto Fig 3



1946 IT Vespa 98 Brevetto Fig 4

(1)

VESPA SERIEE 98

“Anno di produzione 1946.

Telaio: è a scocca portante di lamiera stampata con trave centrale scatolare, tubo sterzo monobraccio sul lato sinistro con ruota spinta.

Sospensioni: anteriore con molle in acciaio di forma a spirale, posteriore con tamponi in gomma

Meccanica: motore a due tempi di 98 cc, cambio a tre marce, frizione a dischi multipli a bagno d’olio, raffreddamento ad aria forzata tramite ventola posizionata sul volano magnete.

Ruote: in acciaio stampato del tipo a cerchio scomponibile e pneumatici da 3,50x8” (2)

“Il modello 98 è il più significativo di tutta la produzione Vespa, dato che si tratta del primo tipo ad essere commercializzato.

Rappresenta una versione che, fin dall’inizio, mette in luce quelle caratteristiche peculiari che si manterranno pressoché immutate per tutti i primi cinquant’anni della storia della Vespa:

scocca portante, motore laterale, trasmissione diretta e ruote intercambiabili.

La 98 viene presentata al grande pubblico alla Fiera di Milano dell’aprile 1946 e suscita grande stupore. Prima di allora era stata vista esclusivamente da una ristretta cerchia di persone al Golf Club di Roma, soltanto un mese prima.

La Piaggio presenta il nuovo scooter come ***motoleggera utilitaria*** per rassicurare la clientela sulla protettività della scocca in lamiera.

In primavera vengono consegnati i primi esemplari che escono dallo stabilimento di Pontedera, a un prezzo di 55 mila lire.

Tecnicamente la 98 non si discosta molto dal prototipo del 1945 che l’ha preceduta; in pratica l’unica differenza notevole, risiede nel tipo di raffreddamento che, invece di immettere l’aria con un passaggio naturale attraverso le feritoie del cofano, utilizza una ventola per l’aria forzata.” (3)

“La 98 rappresenta il punto di partenza della dinastia Vespa. Il modello che dà inizio a quelle soluzioni tecniche e funzionali che contraddistinguono tutti gli *scooter made in Piaggio*.

Viene costruita per due anni, 1946 e 1947, in quattro versioni per un totale di 13.019 esemplari.

Sono molto simili ma si differenziano per particolari piuttosto significativi che testimoniano la grande evoluzione a cui viene sottoposta la Vespa (...) A differenza di quanto si verifica abitualmente, anche in relazione all’impossibilità di classificare con precisione negli anni le quattro versioni, la loro suddivisione non segue un ordine temporale

1° SERIE



Grigio MaxMayer 8003M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

La carrozzeria è di colore grigio pastello anche se ne viene realizzato un solo esemplare di colore rosso, utilizzato per nelle Fiere o Mostre.

Il cofano motore si sgancia attraverso la pressione di due pulsanti e, al pari della sacca porta attrezzi, è inserito sulla scocca mediante un profilato ad U.

Il parafrangente anteriore è molto avvolgente e, per agevolare lo smontaggio della ruota, una fiancatina è smontabile allentando una serie di viti.

Il tappo del serbatoio dispone di una molla di fissaggio. La sospensione posteriore è ottenuta mediante due gusci di gomma posti sul tubo in acciaio di supporto del motore. Il carter motore, è di forma tondeggiante, mentre la marmitta, per la sua conformazione, viene detta *a flauto*.

La leva della messa in moto è quasi verticale rispetto al terreno mentre, quello che viene utilizzato da tutti come gancio per il lucchetto, è stato costruito come supporto per il contachilometri.

La ventilazione forzata riguarda solo una piccola parte del cilindro, mentre la testa è raffreddata dal flusso diretto che passa attraverso feritoie praticate nella parte anteriore della fiancatina ed esce da altre feritoie poste nella parte posteriore della stessa fiancata.

2° SERIE



Grigio Metallizzato 8000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

Viene realizzata sempre nel '46 e si differenzia dalla precedente soprattutto per il colore metallizzato.

Cambia anche la linea dello scudo, con una inclinazione più dolce ed arrotondata.

I cofani non sono più asportabili attraverso due pulsanti ma sono trattenuti alla scocca da clip, inoltre non sono più incassati nel profilato ad U ma sono appoggiati mediante guarnizioni in gomma.

Nel motore si riscontra la modifica al carter:

adesso è di forma quadrata e di dimensioni più contenute. Il fanale, di tipo ciclistico, lascia spazio ad un nuovo modello di forma più tondeggiante.

3° SERIE



Grigio Metallizzato 8000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

Il parafrangente anteriore è di dimensioni più contenute, che elimina la necessità della fiancatina smontabile. Anche la marmitta viene sostituita, mentre il pedale della messa in moto, diventa più orizzontale e più accessibile. Il raffreddamento migliora orientando diversamente la griglia che protegge la ventola di dimensioni maggiorate. Il tappo del serbatoio è trattenuto da un galletto invece che dalla molla. I profili della pedane sono fissati con ribattini di alluminio.



Grigio Metallizzato 8000M
(Foto e dati colore ricavati dal sito VerspaClub.com)

E' simile alla versione precedente, sia esteticamente sia tecnicamente.

La maggior differenza la si riscontra nella sospensione posteriore: è sempre formata da tamponi in gomma, ma il braccio di supporto è in alluminio ed il motore è fissato mediante silent-block.

Come i modelli precedenti non dispone di cavalletto, sostituito dalla pedana poggiapiedi molto bassa (e da un rinforzo posto al di sotto di essa, così come alla fine delle manopole ritroviamo un tappo di alluminio per meglio assorbire eventuali urti laterali di caduta n.d.r.)

Bisogna fare attenzione a non appoggiarla dal lato motore per evitare di ingolfare il carburatore.

(4)

“LA PRIMA VESPA: come andava

Prima di valutare pregi e difetti, bisogna tener presente che la Vespa 98 è venuta al mondo nell'immediato dopoguerra e soprattutto che era un mezzo motorizzato di concezione completamente nuova. I pregi della 98 vengono subito apprezzati soprattutto da quanti si avvicinavano ad un motoveicolo per la prima volta, erano quelli di estrema facilità d'uso, di una rassicurante affidabilità, di protettività, eleganza, pulizia, economia di esercizio, tutte doti che le moto del tempo non erano in grado di offrire, od offrivano in misura nettamente inferiore. Per esempio la Vespa 98 consentiva una percorrenza complessiva di almeno 30.000 km prima di richiedere una grossa revisione.

Per contro, lo scooter della Piaggio lamentava alcuni difetti: la sospensione posteriore era praticamente inesistente, e quella anteriore lavorava pochino. Fortunatamente la posizione di guida era molto comoda e la velocità massima modesta, quindi anche viaggiando sulle cattive strade del dopoguerra, il confort restava accettabile.

Altro inconveniente, il maggior consumo del pneumatico posteriore sul lato sinistro perché il notevole sbalzo a destra del gruppo motore (poi minimizzato nei modelli successivi) obbligava il guidatore a procedere un po' inclinato a sinistra, sia pure inavvertitamente.

I “vespisti risparmiatori” (dati i tempi erano la gran maggioranza) provvedevano però a compensare l'irregolarità del consumo girando al contrario il pneumatico sulla ruota, agevolati in questo dalla facilità di smontaggio della ruota stessa e dalla scomponibilità del cerchio. Così la ruota durava almeno 10.000 km prima di consumarsi completamente.

Bisogna anche ricordare che in quei primi anni dell'epopea scooteristica le Vespa erano sottoposte alle più gravose condizioni d'uso. Come se non bastassero le strade accidentate, l'olio e la benzina di pessima qualità, gli scooter della Piaggio erano spesso gravati da carichi eccezionali, tant'è vero che nel 1954, quando il famoso periodico USA “Reader's Digest” dedicò un ampio servizio ad Enrico Piaggio (intitolato “L'uomo che ha messo l'Italia su due ruote”), l'immagine di apertura raffigurava una Vespa con quattro persone a bordo, una famiglia tipo dell'epoca, al gran completo!

In tali condizioni di super lavoro, così come in salita, la Vespa rispondeva di buona lena, grazie al raffreddamento forzato, tuttavia la piccola campana della frizione tendeva ad aprirsi: la sostituzione però era molto semplice, bastava togliere il coperchio e svitare il dado a corona, avendo l'accortezza di inclinare lo scooter a destra, per evitare l'uscita dei rullini (sciolti) del cuscinetto.

L'avviamento era facilissimo, come del resto sulle Vespa del giorno d'oggi; il funzionamento del motore regolare, senza vibrazioni, con una tonalità di scarico non dissimile da quella delle attuali Vespa di maggiore cilindrata.

La Piaggio dichiarava il consumo di un litro di miscela (al 5%) ogni 50 km: era un dato piuttosto ottimistico, comunque anche nelle peggiori condizioni, non si facevano meno di 35 km. La stessa Piaggio consigliava poi, di disincrostarlo lo scarico ogni 4.000 km ed il motore ogni 6.000 km ma, in genere, si poteva tirare benissimo rispettivamente sui 5.000 e 10.000 km. Più aderente alla realtà era invece la dichiarazione relativa alla velocità massima (60 km/h): se proprio non si toccavano i 60 effettivi si faceva certamente 55.

Il rilascio della leva di frizione, nelle partenze da fermo, andava fatto molto dolcemente altrimenti l'innesto avveniva un po' bruscamente per colpa delle guarnizioni di sughero naturale in bagno d'olio. Il sughero era impiegato anche per un altro particolare della Vespa 98, la guarnizione del rubinetto miscela, ed anche in questo caso lasciava un po' a desiderare perché dopo un po' accusava dei filtraggi. Comunque il serbatoio teneva benissimo e non aveva la tendenza a formare ruggine all'interno.

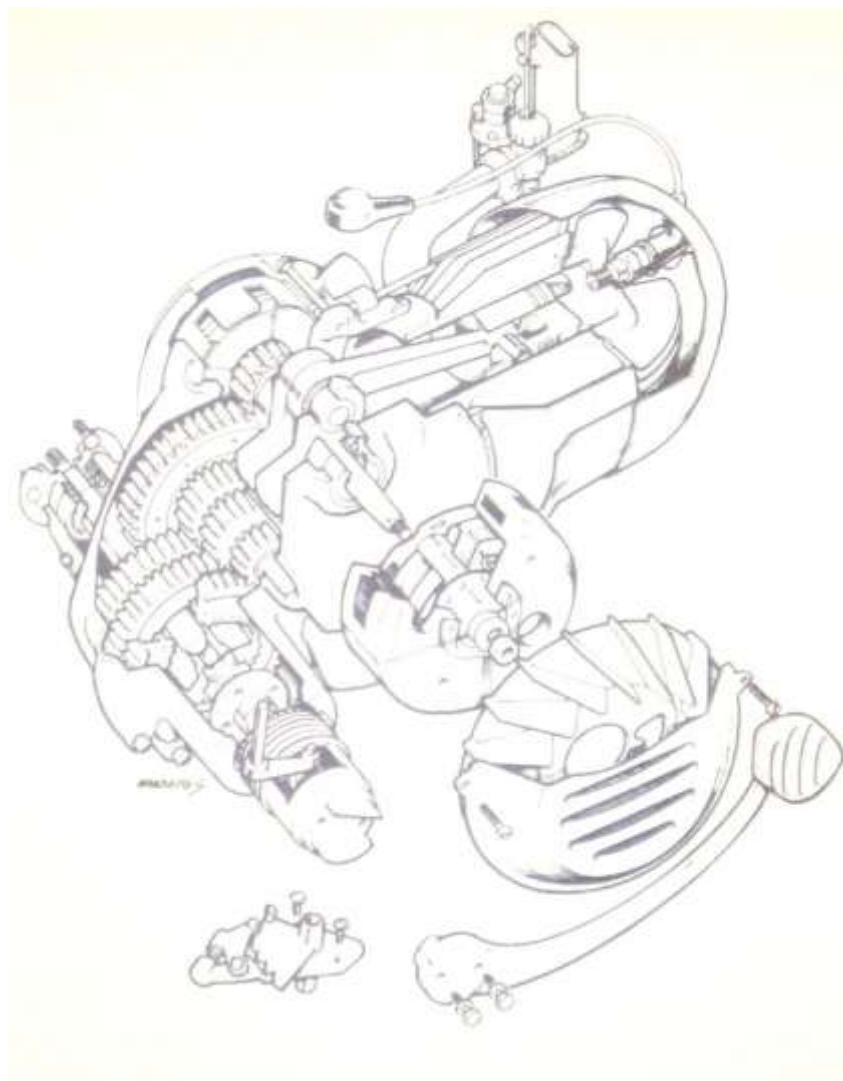
Gli innesti del cambio non erano silenziosi come una tomba, specialmente se il rinvio di comando dal manubrio tramite quattro bacchette metalliche, aveva preso gioco: tutto il sistema era però regolabile e quindi con un minimo di manutenzione si garantiva un funzionamento regolare ed una rumorosità limitata. Dopo migliaia e migliaia di cambiate, poteva invece capitare qualche sfollata per l'usura della crociera scorrevole che inseriva le varie marce: ma più che di un difetto in questo caso si trattava di un normale logoramento.

Proseguendo nella lista dei piccoli inconvenienti, possiamo ancora ricordare la perdita della leva di avviamento (le trepidazioni del motore non molleggiato causavano l'allentamento dei due bulloncini di fissaggio) e la fuoriuscita dell'olio dal carter motore attraverso il perno della messa in moto (la piccola guarnizione della boccola si usurava rapidamente).

Per quanto riguarda la guida, chi era già abituato alla moto, avvertiva una maggior leggerezza dello sterzo, il sollevamento dell'avantreno in frenata e la necessità di servirsi maggiormente del freno posteriore. Chi invece affrontava la Vespa digiuno da esperienze motociclistiche, si trovava subito a proprio agio, perché tutti i comandi erano facilmente raggiungibili e manovrabili, in particolare cambio e frizione che potevano essere azionati contemporaneamente senza togliere le mani dal manubrio, mentre i comandi del freno anteriore e posteriore erano disposti sullo stesso lato del veicolo." (5)



L'autore dell'articolo sopra riportato, alla partenza della Sei Giorni Internazionale 1951 di Varese, con una normale Vespa 98 di serie



Schema del motore della Vespa 98

- (1) (Articolo tratto dal sito **vespahelp .it**)
- (2) (Articolo tratto da "Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli")
- (3) (Articolo tratto da **Vespa 60 anni** di Giorgio Sarti – 2006 Giorgio Nada Editore)
- (4) (Articolo tratto da Legend Bike n. 84 del 1999)
- (5) (Articolo tratto da **Motociclismo – marzo 1983**)