

LA *Vespa* 125 U del 1953

“VESPA 125 U – VUIT (1953) Numero di esemplari prodotti: 6.000



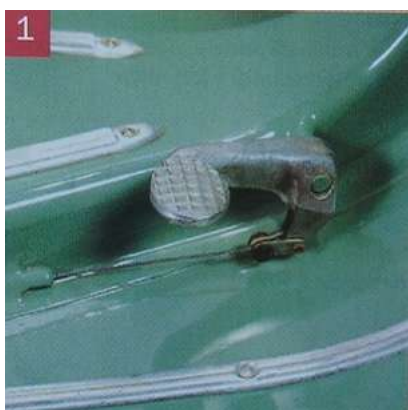
Verde Pastello MaxMayer 1.298.6334 (Foto e dati colore ricavati dal sito VespaClub.com)

“Nei primi anni cinquanta l’Italia cominciava a riprendersi dai disagi causati dall’ultimo conflitto mondiale e, per spostarsi sempre più velocemente, la richiesta dei veicoli aumentava giorno dopo giorno. Questa esigenza spinse i costruttori alla ricerca di nuovi modelli, come per esempio la Vespa “U”, sigla che sta per “**utilitaria**”, più economica delle precedenti: il prezzo è di £. 130.000

Nel 1953 la Innocenti, altra grande fabbrica di scooter e maggior concorrente di Piaggio, affiancò alla produzione normale di Lambretta, una versione più economica chiamata “E”.

Immediatamente, la Piaggio studiò un nuovo modello per combattere la Lambretta E, immettendo sul mercato la Vespa 125U utilizzando alcuni componenti della Vespa “A” (America), come il fanale anteriore ed il disegno dei listelli della pedana.

Nella Vespa U del ’53, la meccanica era praticamente la stessa del modello dell’anno precedente, tranne poche differenze che riguardavano i nuovi carter centrali, con il vano della frizione maggiorato, e la marmitta di scarico che aveva il terminale sul lato sinistro, sotto la sacca portaoggetti come nel modello base ma, con il collettore di ingresso sul cilindro, posizionato nello stesso punto delle Vespa precedenti. Il copri ventola ed il convogliatore dell’aria del cilindro erano verniciati in tinta con la carrozzeria.



Per ridurre i costi la pedana ora ha i listelli poggipiedi in alluminio, senza gomma, simili a quelli usati sulla Vespa America. Anche il freno a pedale è completamente in alluminio e senza alcuna protezione in gomma.



L’impianto elettrico è rimasto uguale al modello base, il commutatore ha ora il coperchio in plastica, con la scritta Vespa ed ha tre posizioni: spento, mezza luce, luce lunga. Il manubrio è rimasto quello del modello del ‘52



Piaggio cercò in ogni modo di risparmiare su ogni particolare dello scooter, infatti anche il serbatoio fu modificato applicando il tappo con innesto a baionetta e togliendo l'asta del rubinetto. Le molle della sella non sono più cromate ma verniciate.



Il fanalino posteriore, verniciato dello stesso colore della carrozzeria, è lo stesso del modello normale, e rimarrà in produzione solo per un anno..

Un obiettivo mancato: l'esperimento dell'utilitaria a due ruote.

Il modello 125 U non ebbe il successo di vendite previsto, infatti ne furono prodotte solo poche migliaia di esemplari. Il motivo va ricercato nella minima differenza di prezzo con il modello precedente (20 mila lire) che però era molto più rifinito.

Per risparmiare sui materiali, il parafrangente e le sacche laterali della Utilitaria, erano in ferro e non in alluminio, il manubrio non era più cromato ma verniciato, in tinta con la carrozzeria.

La scritta Vespa era verniciata direttamente sullo scudo e lo stemma non era smaltato ma verniciato anch'esso. La sospensione anteriore fu privata dell'ammortizzatore idraulico, che invece si trovava sui modelli di fine anni Quaranta.

E se non bastasse, il cavalletto centrale non aveva le "scarpette" in gomma e la leva della messa in moto era priva della protezione in gomma, e la sella, di dimensioni ridotte, non aveva le molle ammortizzatrici davanti.



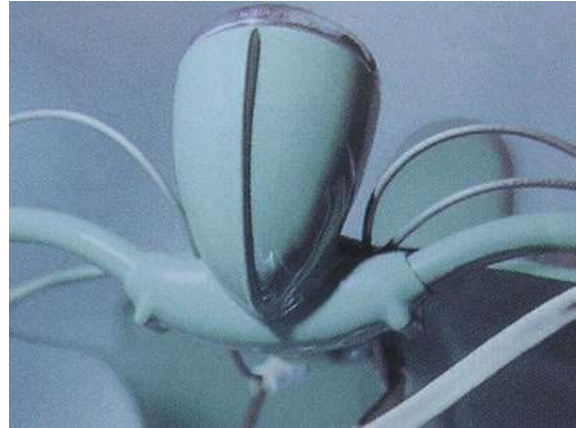
La linea filante, il parafrangente anteriore molto rastremato e la sacca destra che lasciava scoperto gran parte del motore, facevano sì che questa Vespa si potesse scambiare con un allestimento da corsa, anche se la 125 U non aveva nulla dell'allestimento sportivo.

La caratteristica sacca sinistra, fissata alla carrozzeria con delle viti, aveva un singolare sportellino.



La cosa che risultava subito agli occhi nella Vespa 125 U, era la minuziosa ricerca del risparmio anche nei più piccoli particolari.

Il manubrio, normalmente cromato, qui è verniciato, il fanale anteriore, per la prima volta su una Vespa destinata al mercato italiano, posizionato sul manubrio, era quello già usato nel 1951 sulla Vespa America ed il suo diametro rimase di 95 mm contro i 105 del modello normale: tuttavia la ghiera si mantiene cromata.



Anche il tipo di manubrio, che nella versione normale aveva le trasmissioni della frizione e del freno anteriore che passavano internamente, sul modello utilitaristico rimase quello dei vecchi modelli, con fili esterni e leve del freno e della frizione di vecchio concetto.

Ma anche il motore subisce un cambiamento radicale, riutilizzando la maggior parte dei componenti della Vespa 1949/50, così come tutta la sospensione anteriore: l'impianto elettrico è a 6 V ed il consumo è dichiarato di 2,3 lt. x 100 km.

Comportamento su strada

Il motore della 125 Utilitaria non aveva grandi guizzi e, soprattutto in salita, accusava la modesta potenza, specialmente se sullo scooter salivano due persone con qualche bagaglio al seguito.

L'assenza dell'ammortizzatore sulla ruota anteriore faceva sentire i suoi effetti, in particolar modo sul pavé o sulle strade dissestate.

Anche l'utilizzo del freno anteriore andava dosato molto attentamente, per evitare saltellamenti dell'avantreno e conseguenti perdite di aderenza.” (1)

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