

## LA *Vespa* 125 del 1953/'54

“VESPA 125 I° SERIE – VM1T/VM2T (1953-1954) Numero di esemplari prodotti VM1T: 84.870 VM2T: 90.144”



Grigio MaxMayer 15048

(Foto e dati colore ricavati dal sito [VespaClub.com](http://VespaClub.com))

“A distanza di cinque anni dal lancio del modello 125 cc., Piaggio effettua un restyling sulla nuova Vespa del '53.

Il motore subisce modifiche sostanziali, a cominciare dal nuovo albero a volani pieni che fa aumentare il riempimento, in fase di aspirazione, migliorandone la potenza.

Anche il colore, un grigio-beige, che sostituisce il verde metallizzato utilizzato dal 1948, è nuovo e rimarrà l'unica tonalità disponibile per almeno due anni.

Viene commercializzata al prezzo di £. 150.000 ad esemplare.” (1)

“Monta un nuovo motore quadro 54x54 a luci incrociate, pistone con deflettore ridotto, testa con candela a 45°. Viene rinforzato il cambio, sempre a tre marce, l'albero motore è a volano pieni e non più ad asce come i modelli precedenti.

La frizione passa da due a tre dischi; il carburatore è un Dell'Orto TA18C con un nuovo filtro d'aria. Al tamburo posteriore del freno viene aggiunto un anello per evitare deformazioni. Viene rinforzata la parte centrale della scocca. Il cofano motore, la sacca a sinistra e il parafango anteriore, sono tutti in alluminio. I fili della frizione, freno anteriore e gas passano ora dentro il manubrio” (2)

“L'immagine mette in primo piano il nuovo fanale anteriore da 105 mm di diametro (il precedente era da 95 mm), che aumenta la visibilità nella marcia notturna.

Diverso anche il comando delle luci; l'interruttore adesso è completamente in plastica, di colore grigio e reca sul coperchio la scritta Vespa.



La vista anteriore dello scooter, mette in risalto il nuovo rinforzo applicato al centro dello scudo, realizzato in lamiera di acciaio.

Lo stemma Piaggio in centro e la scritta Vespa, a lato, sono gli stessi del modello precedente; cambia invece il clacson che non ha più la vite di registri in centro.

Nuove anche le forme delle sacche laterali, che rimangono in alluminio, così come il parafrangente anteriore ed il fanale costruito dalla Siem con diametro maggiorato.



La pedana poggiapiedi è rifinita molto bene, come lo era nel modello del '52.

Cambiano solamente i terminali in alluminio che adesso sono completamente lisci sopra.

Il fanalino posteriore è quello montato sulle ultime Vespa del '52 prodotte e sarà utilizzato sino alla fine del 1953.

La ruota di scorta sulla Vespa della foto, era un accessorio a pagamento.



Nel particolare 1) è evidente il lavoro da certosini fatto dai tecnici di Pontedera per migliorare l'estetica e la funzionalità del manubrio. Il supporto adesso è verniciato in tinta con la carrozzeria.

Nel particolare 2) si evidenzia la ruota: sono da sempre state uno dei

punti di forza della Vespa. La loro intercambiabilità e la facilità di smontaggio dal veicolo, erano uno dei motivi più convincenti al momento dell'acquisto.

Sempre dal particolare 1) è possibile notare il posto di guida: è notevole la modifica apportata al manubrio, all'interno del quale adesso passano i fili della frizione e del freno anteriore.



Anche le leve del freno e della frizione sono state ridisegnate; il manubrio appare molto più pulito ed elegante.

Il fanale anteriore più grande era particolarmente apprezzato da chi usava il mezzo nelle ore notturne (sempre con impianto a 6 V) con lampada 6V/25W.

Ottimo il lavoro di irrobustimento della trave centrale nel canotto di sterzo, il punto più soggetto a torsioni e sollecitazioni di ogni tipo in considerazione delle strade degli anni '50. Modifiche radicali sono state effettuate alle sospensioni per rendere più confortevole la marcia su ogni tipo di terreno.

Nella parte posteriore, l'ammortizzatore è integrato all'interno della nuova molla biconica, mentre sull'avantreno, la molla è rimasta separata dall'ammortizzatore, che ha nuova forma e dimensioni. Il terminale della marmitta viene spostato sul lato sinistro del veicolo ed è molto più corto di quello del modello precedente, che proprio per la sua lunghezza era sottoposto a frequenti intasamenti da incrostazione.

### **Comportamento su strada**

L'adozione del nuovo impianto elettrico ha aumentato le prestazioni generali del motore e migliorato la già efficiente affidabilità. Anche alle basse temperature, il motore si avvia con molta facilità e dopo pochi secondi è già pronto ad affrontare un lungo viaggio o portare, sul posto di lavoro, il proprietario.

Il rumore del tubo di scarico è ovattato ed anche dopo lunghi percorsi no dà fastidio a chi lo utilizza. La frizione, che adesso conta tre dischi, supporta maggiormente gli sforzi, anche se a caldo, specialmente dopo alcune partenze in salita, permane la tendenza a gonfiare.

La marcia sullo sterrato è migliorata per merito delle nuove sospensioni dotate di molle ed ammortizzatori idraulici più robusti ed efficienti" (1).

**La versione VM2T** presenta un nuovo impianto elettrico in conformità con quanto previsto dal Codice della Strada, il quale prescrive appunto la presenza delle luci di posizione. Cambia anche l'interruttore delle luci, nel quale figura l'aggiunta di una nuova posizione. (3)

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

(2) (Articolo tratto dal sito [sooterd'epoca.com](http://sooterd'epoca.com))

(3) (Articolo tratto dal sito [elogioallavespa.it](http://elogioallavespa.it))