

LA *Vespa* 150 del 1954

“VESPA 150 – VL1T/VL2T/VL3T (1954-1956) Numero di esemplari prodotti VL1T: 15.999
VL2T: 76.100 VL3T: 39.635 . E’ il modello denominato “Vespa struzzo”



Grigio MaxMayer 15048
(Foto e dati colore ricavati dal sito VespaClub.com)

“Presentata alla fine del 1954, la Vespa 150 VL1 diverrà uno scooter molto apprezzato per la sua robustezza. E tiro ai bassi regimi del motore che ha un alesaggio di 57 mm.

La forma del manubrio con sopra il faro da 105 mm in alluminio, è il particolare che più contraddistingue questo modello ben riuscito.

Il porta faro comprende il conta chilometri, montato di serie, con fondo scala verde e stemma istituzionale al centro.

Poco al di sopra, c’è la spia trasparente delle luci accese, che serve per illuminare lo strumento.

Unico colore disponibile un beige pastello: il parafango è abbellito con una crestina in alluminio che, in seguito, verrà montata anche sui modelli 150 GS.

Unica la sella a molle coniche rovesciate e verniciate di colore verde scuro, come la copertura del sellino, anche se risulterà molto scomoda per via delle molle che rendevano instabile la posizione del conducente. Il modello era venduto privo del cuscino per il passeggero, che era un optional, come il porta ruota di scorta

Il modello VL3, evoluzione del modello VL1, sarà la Vespa che, nel 1956, segnerà il traguardo della milionesima Vespa prodotta.

Il commutatore delle luci della versione VL1, fissato sul lato destro del manubrio, è uguale a quello montato sui modelli 125 dello stesso anno: pratico ed intuitivo, raggruppa qualsiasi comando elettrico, compreso il pulsante di stop del motore.

Anche il fanalino posteriore rimane identico a quello montato sulla 125, con la sola lampada della luce di posizione. La luce dello stop sarà obbligatoria a partire dal 1958 e, fino ad allora, il fanalino posteriore è lo stesso sulle 125 e sulle 150.” (1)



“I primi modelli (VL1T) sono privi della batteria, mentre sulla seconda versione (VL2T) viene introdotta la batteria, posta nel cofano sinistro. Sulla terza versione (VL3T) viene introdotto un nuovo tipo di sella, dotato di una sola molla orizzontale anziché due verticali; il faro presenta una nuova linea estetica, con la corona cromata provvista di una palpebra evidente. Cambia anche il profilo dei listelli di gomma sulla pedana.” (2)

Vespa **SIDECAR 1955**

“Già dagli anni trenta si vedevano sulle strade italiane, intere famiglie che viaggiavano su motociclette con sidecar.

Enrico Piaggio chiese ai suoi ingegneri di studiarne uno che si adattasse al meglio alla Vespa: già alla fine degli anni Quaranta, la Piaggio aveva il suo sidecar, bello e funzionale.

La Vespa 150 del 1955, più di ogni altra si prestava all'uso del sidecar,



Perché aveva una cilindrata adatta ed un notevole tiro del motore, anche a bassi regimi.

Quello della Vespa VL1 è il primo motore 150 cc costruito dalla Piaggio, in produzione dalla fine del 1954. Derivato già dal collaudato 125 cc, il motore 150 era soprattutto apprezzato da chi aveva bisogno di uno scooter potente, per i percorsi in salita o per trasportare un passeggero tranquillamente. Proprio per questa sua potenza fu anche scelto per realizzare il sidecar.

L'alesaggio e la corsa passarono da 54x54 della 125 a 57x57 mm per la 150 migliorando così anche la velocità che arrivava a 80 km/h.

Il cambio rimase a tre velocità e la frizione, sempre a dischi multipli a bagno d'olio, come sui precedenti motori di minore cilindrata.

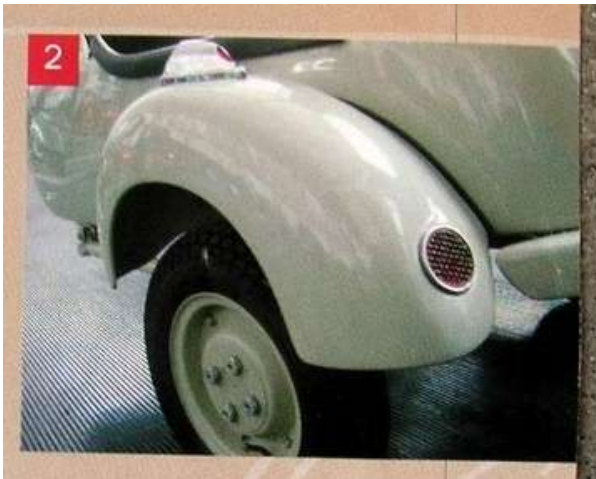


Per eliminare il surriscaldamento e l'affidabilità dell'impianto elettrico,, specialmente sui lunghi tragitti o sotto sforzo, lo statore dell'impianto elettrico non conteneva più la bobina di alta tensione, sostituita con una di alimentazione, che inviava corrente alla nuova bobina di alta tensione esterna, posizionata poco sopra il selettore del cambio.

Per ottimizzare l'aumento della cilindrata, poi, anche la marmitta era di dimensioni maggiori.

1) Aprendo lo sportellino che si trova al di sotto della sella anteriore, si accede al carburatore ed al suo filtro depuratore che andava pulito regolarmente con del petrolio, specialmente se si percorrevano strade sterrate.

Alla destra del carburatore si trovava il decantatore in vetro del rubinetto della miscela, all'interno del quale c'è un filtro a rete per depurare la miscela.



2)-Il parafrangente laterale del sidecar ha una linea bella ed armoniosa che ricorda quelli del maggiolino Volkswagen.

Il catarifrangente rosso, di vetro, è inserito in un apposito incavo ricavato nella lamiera.

Un tocco di classe è dato dal fanalino di sporgenza cromato, fissato proprio sul punto più alto del parafrangente.

3)-La sospensione anteriore è rimasta quella classica, con ruota a sbalzo e molla elicoidale, con ammortizzatore idraulico. Il parafrangente, in lamiera di acciaio, è impreziosito da una crestina in alluminio lucidato a specchio, che ritroveremo anche su altri modelli di 150 cc, compresa la famosa 150 Gran Sport, fino al 1958.

Sulla parte bassa del mozzo della sospensione anteriore, si vede l'attacco della trasmissione del rinvio del contachilometri che, su questo modello, era montato di serie ed era lo stesso che si poteva montare a richiesta, sulla 125 cc.



Il nuovo fanale della VL1 è in fusione di alluminio ed incorpora il contachilometri che verrà illuminato durante le ore notturne, dalla spia delle luci, inserita nel corpo del faro, subito sopra al contachilometri stesso.

La povertà derivata da una guerra finita da poco influenza notevolmente la popolarità dei piccoli mezzi di trasporto come micro vetture ed il sidecar.

Quello prodotto dalla Piaggio è un insieme molto piacevole da vedere, azzeccato nelle proporzioni e la sua “barchetta” è leggera e ben rifinita.

Il sedile è composto da un telaio in filo di ferro e molle di acciaio, con un’imbottitura in feltro e rivestito in similpelle di colore verde scuro.

Il parabrezza è montato di serie per proteggere dal vento o dalla pioggia il passeggero, il cui confort è assicurato da due molle elicoidali fissate nella parte posteriore della “barchetta”. Il parafrangente del sidecar ha un fanalino di sporgenza dalla forma aerodinamica e cromato ma ciò che farà diventare unico nel suo genere il sidecar è senza dubbio il telaio con unico braccio di unione con la Vespa.



La VL1 è una tappa importante per la Piaggio perché è la prima Vespa di cilindrata 150. A richiesta poteva essere equipaggiata con batteria da 6 volt per alimentare le luci di posizione anche con il motore spento.

Il supporto della batteria comprendeva anche il regolatore di corrente con piastre al silicio ed era fissato all’interno della sacca di sinistra in un’apposita staffa.

Furono disegnati appositamente, per questa Vespa, il faro anteriore in fusione di alluminio, che faceva anche da supporto per il contachilometri e, sopra a questo, la spia che fungeva anche da illuminazione per lo stesso, durante la marcia notturna.

Particolare originale e mai replicato da nessun altro costruttore, era il telaio, a tubo unico di collegamento fra il carrozzino e la Vespa.

Comportamento su strada

Anche se a prima vista il sidecar Vespa può sembrare facile da guidare, in realtà richiede una certa abilità. Per la sua leggerezza, in curva, il carrozzino tende ad alzarsi dal suolo, tanto da rendere necessario l’imbarco di un piccolo peso o di un passeggero.

Chi si avvicina per la prima volta ad un sidecar, quindi, deve prendere un po’ di confidenza, perché la guida è completamente diversa dallo scooter normale.

Per curvare, infatti, non bisogna cercare di inclinare il veicolo, come con la moto, ma al contrario, bisogna agire solo sullo sterzo, aiutandosi con il peso del corpo per bilanciare il sidecar.

La marcia a pieno carico è molto lenta e il motore accusa la mancanza di qualche cavallo in più, in particolar modo se si affrontano percorsi in salita.” (1)



Collaudatori Vespa in azione con il sidecar

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