

LA *Vespa* 150 del 1957

“VESPA 150 – 1957 Numero di esemplari prodotti VB1T: 98.700



Grigio azzurro metallizzato MaxMayer 15028
(Foto e dati colore ricavati dal volume 2 di *Vespa Tecnica* di Leardi, Frisinghelli, Notari. Edizioni CLD)

Il motore della 150 VB1 era lo stesso del modello precedente VL3, tranne che per il carburatore, che era un Dell’Orto MA19D al posto del TA19C che, nel modello precedente, aveva creato alcuni inconvenienti.

Anche l’alesaggio, da 57x57, rimaneva lo stesso, così come il cambio a tre marce.

Uguale anche la velocità massima di 80 km/h.

Anche questo motore, come quasi tutti quelli montati sulle Vespa, era instancabile e poteva percorrere alcune centinaia di chilometri senza che accusasse cali di potenza.

La lubrificazione del gruppo termico avveniva tramite la percentuale di olio (5%) che veniva messa per ogni litro di benzina, mentre il raffreddamento era, come sempre, ad aria forzata, con ventilatore posizionato sul volano magnete.

La frizione, a bagno d’olio, era formata da tre dischi sinterizzati ed altrettanti in acciaio.

L’accensione era a volano magnete da 6 V, con bobina di alta tensione esterna.

“Derivata dal modello VL3 del 1956, la nuova 150 VB1 è tutta nuova, come si vede anche dalla colorazione che ben si addice a questo veicolo.

Il nuovo manubrio in pressofusione è lo stesso della 150 GS dello stesso anno; infatti per strada, veniva spesso scambiata per la Gran Sport.

Questa Vespa piacque talmente tanto che, alla fine della produzione, nel 1958, si contavano quasi centomila veicoli.

Il telaio è a scocca portante in acciaio stampato; le sospensioni presentano, tanto per anteriore che posteriore, ammortizzatori con molle elicoidali ed idraulici; le ruote sono in acciaio stampato con pneumatici da 3,5x8”.

Molto ben proporzionata, elegante e sportiva allo stesso tempo, la 150 VB1 è rimasta nei cuori di molti che alla fine degli anni ’50 la utilizzavano durante la settimana per recarsi al posto di lavoro e la domenica per la scampagnata fuori porta.



Immagine di Domenico Modugno su 150 VB1 tratta dal sito italica.rai.it

Indispensabile per l'omologazione di ogni nuovo scooter, la scheda tecnica veniva spedita dalla società costruttrice alle varie motorizzazioni per comunicare loro i dati tecnici del nuovo veicolo, che poi sarebbero stati riportati, parzialmente, sul libretto di circolazione. Sulla scheda veniva spiegato anche dove erano posizionati i numeri del telaio, le loro dimensioni ed il carattere utilizzato, per rendere più difficoltosa la contraffazione.



MOTOCICLO VESPA 150		1957
PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA		
[A partire dal telaio n. VB1T 1001]		
OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954		
TELAIO		
Peso	mt. 1,165	
Longhezza massima	• 1,70	
Altezza minima dal suolo	• 0,16	
Altezza massima sedile	• 0,79	
Longhezza massima	• 0,790	
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 98	
MOTORE		
2 tempi		
Numero dei cilindri	1	
Alarggiro	m/m 57	
Corsa	• 57	
Cilindrata totale	• 150,8	
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 3000 giri/1'	C. V. 5,4	
Potenza fiscale	• 3	
Rapporto di compressione	• 6,3	
Accensione a magnete - tipo tipo		
Piaggio con bobine A.T. sistema Lubrificatore a miscela		
Avanzamento a pedale		
INNESTO A FRIZIONE		
A dischi multipli		
Comando mediante leva sul manubrio		
CAMBIO DI VELOCITÀ		
A 3 marce con selettore a mano sul manubrio		
MARCE		RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2	
2ª Velocità	1 : 7,46	
3ª Velocità	1 : 4,71	
Velocità massima	82,9 Km / ora	
1 Km. con partenza da fermo - velocità media:	70,1 Km / ora.	
RUOTE		
Diametro cerchi 8" - Misure pneumatici 3,50" X 8".		
FRENI		
Del tipo ad espansione - Tamburi alatiati.		
Anteriore Ø mm. 122 - longhezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.		
Posteriore Ø mm. 122 - longhezza mm. 22 - con comando a pedale.		
IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI		
Protezione Ø 113 con lampada stop da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 1,5 W tipo apert. I. G. M. n. 1194.		
Fanalini posteriori a luce rossa per illuminazione larga con lampada 6 V - 3 W - catadiotro rosso posteriore.		
Contribuente con lampada illuminazione quadrante 6 V - 1,5 W.		
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 4 Ah.		
SERBATOIO		
Capacità totale litri 8,2 di miscela benzina-olio.		
CONSUMO		
Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norma C. U. N. A.).		

Dall'immagine si notano le dimensioni del piantone di sterzo, maggiorato per far passare i cavi delle trasmissioni che ora rimanevano tutti nascosti. Questa è la modifica più evidente rispetto alla "sorella" VL3.

1) Il nuovo manubrio in pressofusione, è derivato dalla 150 GS dello stesso periodo. Con questo nuovo particolare, la linea dello scooter cambiava completamente rispetto alla precedente VL3, ancora con il manubrio in ferro tubolare cromato. Anche il contachilometri era uguale a quello della GS, se non per la scala delle velocità che, nella GS era di 120 km/h, mentre nella VB1 si limitava a 90 km/h



2) La sella è rimasta quella della VL3, caratterizzata dalle due piastre di attacco che si allungano fino ai due dadi di fissaggio del serbatoio.

Sotto di essa trovava posto la leva del parzializzatore dell'aria del carburatore, che veniva tirata verso l'alto a motore freddo per facilitare l'avviamento.

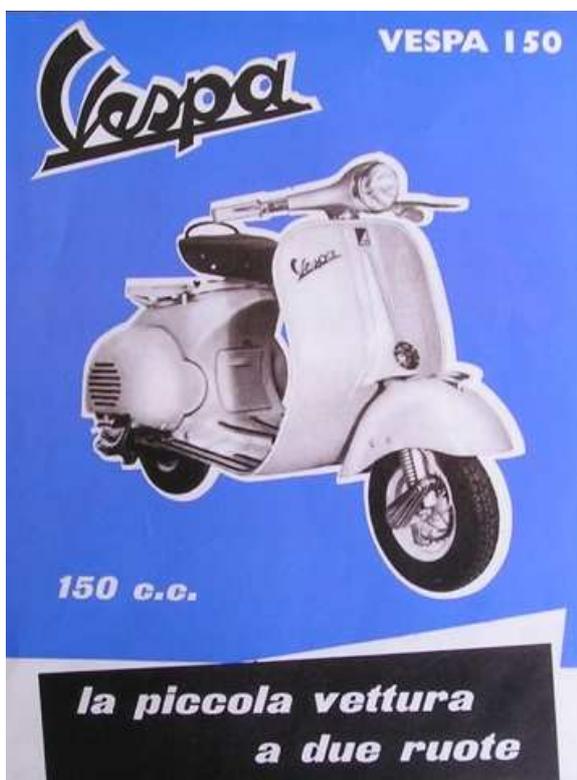
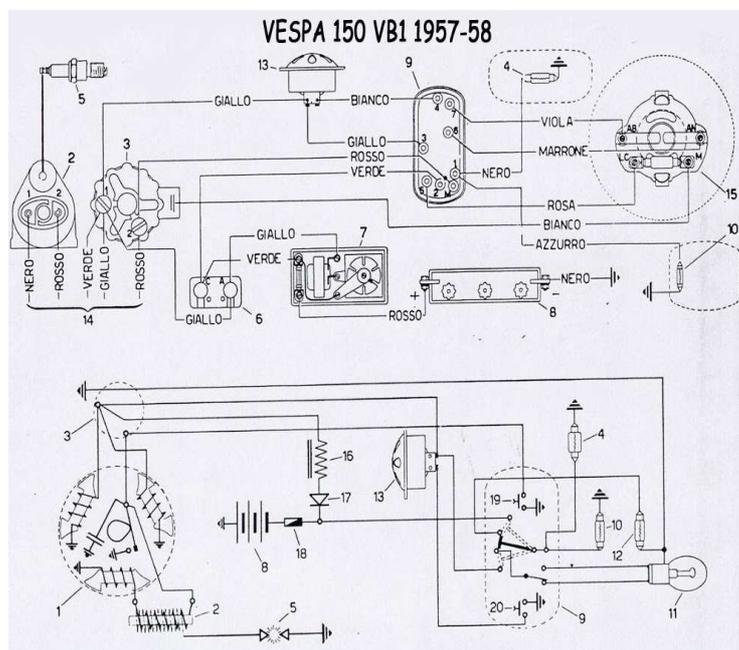
3) Lo sportellino di accesso alla sacca, era dotato di serratura con chiave.

Al suo interno era conservato il regolatore di corrente e la batteria a 6 V.

Nello spazio residuo si tenevano anche le candele di scorta, olio per fare la miscela, giacca a vento ed altri oggetti utili



Scema elettrico della 150 VB1, preso dal sito Vespeantiche.com



Da una pubblicità dell'epoca, la Vespa 150 VB1 del 1957

Elegante e sportiva, allo stesso tempo, la Vespa 150 VB1 del 1957 si presenta con un colore del tutto nuovo: grigio-azzurro metallizzato, molto moderno per quei tempi. Il manubrio non è più un tubo cromato come sul modello precedente ma, è ricavato in pressofusione di alluminio ed incorpora il gruppo ottico di maggiori dimensioni ed il contachilometri con fondo scala bianco di 90 km/h.

Anche il commutatore delle luci è stato migliorato ed incastonato sul lato destro del manubrio. Derivata dalla precedente VL3, ne conserva molte parti, per esempio la crestina in alluminio sul parafango e la sella, utilizzata solo su questi due modelli. Come tutte le 150, anche la VB1 è curata nei minimi particolari: il clacson è cromato, il gruppo ottico anteriore è dotato di palpebra cromata, pedale del freno posteriore e messa in moto hanno la protezione in gomma.

La pedana poggia piedi è composta da 9 strisce e terminali in alluminio; la sacca laterale sinistra è munita di sportellino di accesso con serratura e chiave.

Il modello VB1 verrà prodotta dal 1957 al 1958.

Comportamento su strada

La della 150 VB1 non era molto diversa dalle precedenti Vespa.

Anche lei aveva la solita tendenza a tirare da una parte a causa del peso del propulsore che non era posto centralmente. Per questo i pneumatici si consumavano di più su di un lato.

Le sospensioni erano all'altezza della velocità dello scooter, così come i freni, a patto di non percorrere strade di montagna in discesa.

Il montaggio del nuovo carburatore migliorò il problema dei “*buchi di carburazione*” a tutto vantaggio della potenza sin dai bassi regimi.

Il commutatore delle luci, posto come di consueto alla destra del manubrio, era molto più comodo ed anche la visibilità notturna fu incrementata con l'aumento della superficie riflettente passata da un diametro di 105 mm ad uno di 115 mm.” (1)

(1) (Articolo tratto da “**Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli**”)