

## LA *Vespa* 125 del 1960

**“VESPA 125 – VNB1T / VNB2T (1959/1961) - Numero di esemplari prodotti VNB1T: 88.849 VNB2T: 33.698”**



Celeste Chiaro MaxMayer 1.298.8840  
(Foto e dati colore ricavati dal sito [Vespaclub.com](http://Vespaclub.com))

“ La linea tondeggiante di questo modello è la classica degli anni '60, così come il colore davvero molto azzeccato e, in quel periodo molto alla moda. Tutto era molto razionale ed a portat di mano: la scocca posteriore era formata da due semigusci di lamiera stampata per avere più rigidità nella struttura e velocizzare le operazioni di assemblaggio e saldatura. Raccolta e ben proporzionata, la nuova Vespa 125, deriva dalla precedente VNA, con l'innovazione della distribuzione rotante che farà parlare di sé sulla stampa di settore” (1)

“Il manubrio è ancora scomponibile in due semigusci, come nella serie precedente. Per adeguarsi al nuovo Codice della Strada questa 125 è dotata di luce di stop e, di conseguenza, viene potenziato l'impianto elettrico. Ma la modifica più importante è data dal nuovo propulsore, che utilizza il sistema di ammissione a disco rotante, con la possibilità di alimentazione con miscela al 2 anziché al 5%.

Il carburatore è alloggiato sul carter anziché sul cilindro. La ridotta percentuale d'olio deriva dal fatto che con il nuovo condotto di ammissione la miscela investe l'imbiellaggio direttamente, lubrificando così i cuscinetti della biella. La luce di ammissione ricavata sul carter è regolata ad ogni rotazione dell'apertura e chiusura del contrappeso sinistro dell'albero motore. I vantaggi sono notevoli: migliore fluidità nell'erogazione, minori depositi carboniosi e minori costi di esercizio. Il cambio è a 3 marce. La versione VNB1 ha il carburatore privo di starter e il contachilometri opzionale; la versione VNB2T ha il carburatore con starter e il contachilometri di serie ” (2)

“1) Il gruppo ottico anteriore è rimasto dello stesso diametro del precedente modello, mentre il posteriore è uguale a quello montato sul modello 150 cc che incorpora anche la luce dello stop, con la sola differenza che sulla 125 è verniciato in tinta con la carrozzeria.

Il logo *Vespa* è fissato con i ribattini in alluminio sullo scudo anteriore, in questo modello è più piccolo e di colore blu scuro”.(1)



“2) “Il manubrio, formato da due semigusci in lamiera d'acciaio stampata, ed il colore celeste pastello, sono i segni che maggiormente contraddistinguono questo modello.

Al centro del manubrio era montato il contachilometri con fondo scala a 90 km/h.

Sul lato destro, vicino alla manopola dell'acceleratore, si trovava il commutatore delle luci.

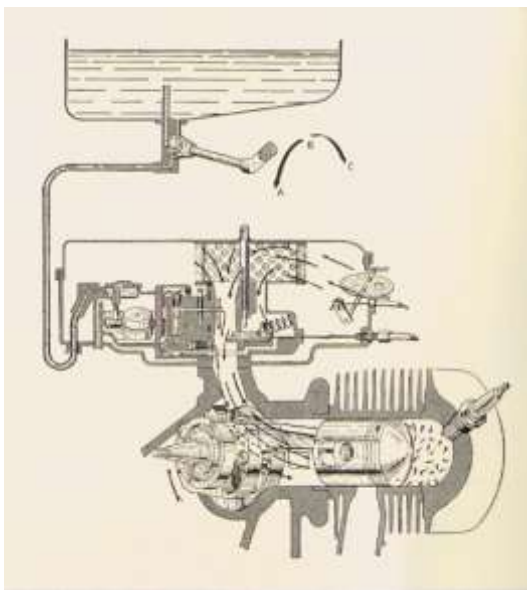
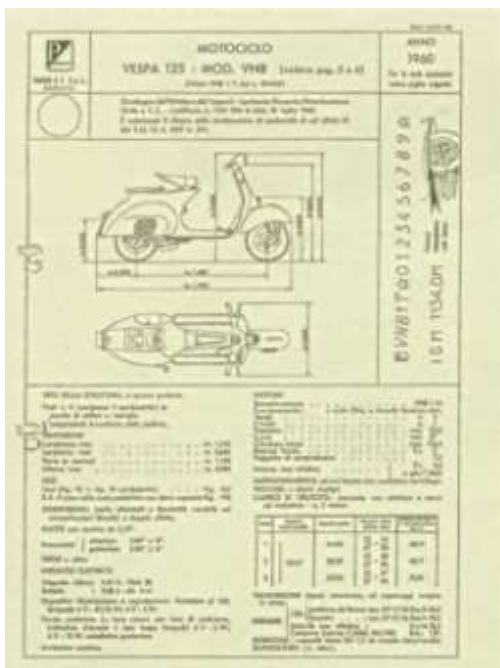


Immagine tratta da **60 anni della Vespa** di Giorgio Sarti - Giorgio Nada Editore

### Nuova meccanica

La novità più eclatante del modello VNB è il suo motore. I primi scooter equipaggiati con questa meccanica innovativa, escono dallo stabilimento di Pontedera a metà del 1959.

Si tratta di un sistema di ammissione a *disco rotante*, comandato dalla spalla sinistra dell'albero motore, al quale permette alla miscela aria/benzina di affluire all'interno dei carter centrali, lubrificando e raffreddando i meccanismi interni (cuscinetti di banco e biella). Proprio su questo tipo di motore per la prima volta sono montati cuscinetti dell'albero motore speciali, con un gioco maggiore fra sfere e piste. Con il sistema a distribuzione rotante la percentuale di olio che si trova nella benzina diminuisce al 2% (prima era al 5) impensabile al tempo, anche per la modesta qualità degli oli che si trovavano in commercio. Questa novità influì molto sulla fumosità dello scarico, richiedendo meno interventi sulla marmitta ed anche sulla candela di accensione.”



La prima pagina della scheda tecnica della Vespa 125 VNB riporta tutte le misure che interessano lo scooter: interasse, larghezza, altezza e così via. In alto a destra è riportato l'anno dell'omologazione e subito sotto illustrato il luogo dov'è stampigliato il numero di telaio. Nello stesso riquadro è disegnato un esempio di stampigliatura utilizzata su questo modello e l'IGM (numero di omologazione).

L'altra metà della pagina era dedicata alla descrizione delle caratteristiche tecniche: tipo della struttura, peso del veicolo, tipo delle sospensioni, misure dei pneumatici e potenze in watt delle lampade dell'impianto elettrico.

Sul retro c'erano i disegni dei freni, con la descrizione del sistema di comando adottato e le quote relative alle ganasce. Nelle altre pagine venivano illustrate e descritte le parti che avevano bisogno di IGM; marmitta di scarico, depuratore dell'aria.

Il mezzo era a tre marce, con impianto elettrico di 6 V e, per il consumo si indicava 1 lt per 55 km.

### **Comportamento su strada**

Identica in tutto al precedente modello VNA, tranne che per il sistema di distribuzione rotante ed altri dettagli, questo nuovo modello riscontra grande successo presso i vespisti, merito anche della campagna pubblicitaria Vespa 2%, che sottolineava la bassa percentuale di olio nella miscela.

Le prestazioni velocistiche rimangono invariate (75 km/h), ma con la distribuzione rotante si fanno fino a 5 km in più con un litro di miscela rispetto al vecchio sistema, e quindi l'autonomia del serbatoio aumento di 20 km.

Il risparmio è anche sull'acquisto del carburante che, contenendo una percentuale inferiore di olio, costava meno.

Il motore, già da prima instancabile, adesso è ancora più affidabile, merito del miglior raffreddamento di albero motore e cuscinetti di banco, ottenuto con il nuovo sistema di ammissione." (1).

### **LE SERIE PRODOTTE**

“Commercializzata a partire dal dicembre 1959, la Vespa 125 è caratterizzata dalla sigla di telaio **VNBI** e prodotta in 88.489 esemplari.

Il fanale posteriore è verniciato, il blocchetto del devioluci è in plastica verniciata, il contachilometri è a richiesta. Viene fornita con sella singola a sbalzo con molla registrabile: il portapacchi può essere fornito con strapuntino per il passeggero.

Il carburatore è un Dell'Orto SI 20/15.

Nel 1961 la produzione prosegue con il modello **VNB2** (33.698 esemplari): è sostanzialmente identica tranne che per il carburatore che è un Dell'Orto Si 20/15C munito di starter, ed il contachilometri ora è di serie.

Questi due modelli sono verniciati con il medesimo colore, il grigio celeste chiaro (codice Max Mayer 1.298.8840)

Il modello del 1962 è siglato **VNB3** (55.695 esemplari) con colore della carrozzeria grigio (codice Max Mayer 15215). Monta un manubrio in fusione di alluminio identico al modello 150, con diametro del faro aumentato a 115 mm; il fanalino posteriore è cromato.

Sul pedale del freno compare il gommino antiscivolo e l'interruttore sul manubrio è cromato e di forma più moderna. In opzione si può avere la sella lunga.

Dall'impianto elettrico scompare la batteria, per la modifica alla disposizione del Codice della Strada, che imponeva di far funzionare luci di posizione, stop e avvisatore acustico anche a motore spento.

Per l'anno 1963 il modello **VNB4** (46.089 esemplari) presenta la carrozzeria posteriore squadrata per alloggiare la targa: compaiono due modanature in alluminio sui cofani. Il colore è grigio chiaro (codice Max Mayer 1.298.8707)

Per la fine del 1963 e per tutto il 1964 viene prodotta la serie **VNB5** (42.239 esemplari) identica alla precedente ma con la novità del cambio ora a 4 marce. Il colore è grigio ametista (codice Max Mayer 1.298.8710).

