

## LA *Vespa* 160 GS del 1962

“VESPA 150 G.S. – VSB1T 1962/1964 Numero di esemplari prodotti: 60.000



Grigio Bianca MaxMayer 1.298.8714  
(Foto e dati colore ricavati dal sito [Verspaclub.com](http://Verspaclub.com))

“Nella nuova Vespa GS tutto è nuovo. Gli ingegneri di Pontedera si impegnano a fondo per la realizzazione di questo magnifico scooter e, visto il successo ottenuto nelle vendite, raggiungono l’obiettivo.

Molto bella la linea tondeggiante, marcata dai profili laterali in alluminio lucido, ed accurate le rifiniture generali. Della vecchia Vespa 150 rimane il manubrio comprensivo del gruppo ottico. Commercializzata al prezzo di £. 175.000, presenta un motore da 158,5 cc. a due tempi, scocca portante in lamiera di acciaio, sospensioni con ammortizzatori a molle elicoidali ed idraulici, la molla anteriore ha l’ammortizzatore incorporato. I freni hanno cerchi simmetrici, le ruote hanno cerchi in acciaio scomponibili da 3,50x10”.

Imponente ed elegante con il nuovo colore Grigio Bianca, la 160 GS si rinnova totalmente nel look e nella meccanica diventando l’ammiraglia dello scooter più famoso nel mondo.

Il nuovo progetto di costruzione del telaio in lamiera stampata serve a snellire il processo di assemblaggio delle parti in fase di saldatura. Anche il parafango anteriore viene stampato in due parti e poi unito da punti di saldatura elettrica centralmente.

Più veloce e pratico del precedente, questo sistema a due semigusci era già stato sperimentato con successo sulla Vespa 125 VNA e VNB.

La sospensione anteriore è formata da unico ammortizzatore idraulico, a doppio effetto, che incorpora al suo interno, la molla elicoidale per il molleggio

In questo modo non è cambiato solo il telaio ma anche la meccanica.

Nel nuovo motore i carter centrali non hanno niente a che vedere con quelli della vecchia serie



La sistemazione della ruota di scorta sotto la sacca laterale sinistra, è una novità assoluta per una Vespa.

Questa soluzione permetteva di nascondere l'antiestetica ruota in vista e di proteggerla dai raggi del sole, che alla lunga danneggiavano il pneumatico



Non saper dove mettere gli oggetti indispensabili per affrontare anche il più piccolo intervento sul veicolo, è un problema della maggior parte delle moto. Fino dalla prima Vespa del 1946, la sacca sinistra dello scooter, è sempre stata dedicata unicamente al contenimento di oggetti vari, compresi gli attrezzi per la sostituzione della candela e della ruota.

Nella 160 GS detto problema riaffiora perché la ruota di scorta, per la prima volta occupa proprio questa sacca, Nasce così, nella 1° serie, questo singolare porta oggetti, dietro la sella, che però non sarà apprezzato dai vespisti, abituati ad altri spazi.

Il modello successivo della 160 GS, 2° serie, nascerà infatti con un capiente bauletto, posizionato dietro lo scudo anteriore, soluzione che si tramanderà fino alla Vespa PX.

Altre modifiche della 2° serie, riguardano il colore della sella, ora blu scuro, ed il filtro depuratore del carburatore, che viene ridisegnato a causa di cattiva carburazione.

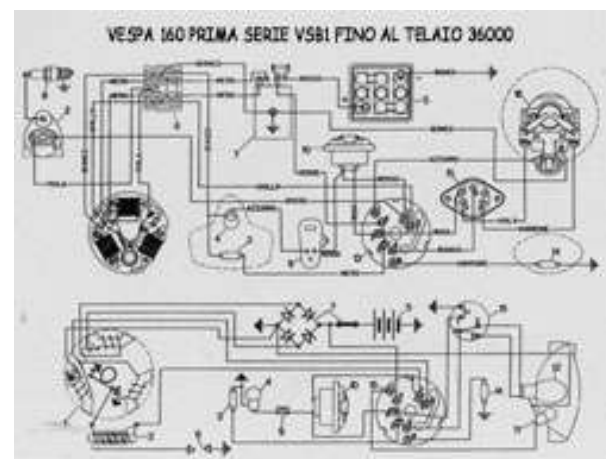


Foto tratta da 60 anni di Vespa di Giorgio Sarti. Giorgio Nada Editore.

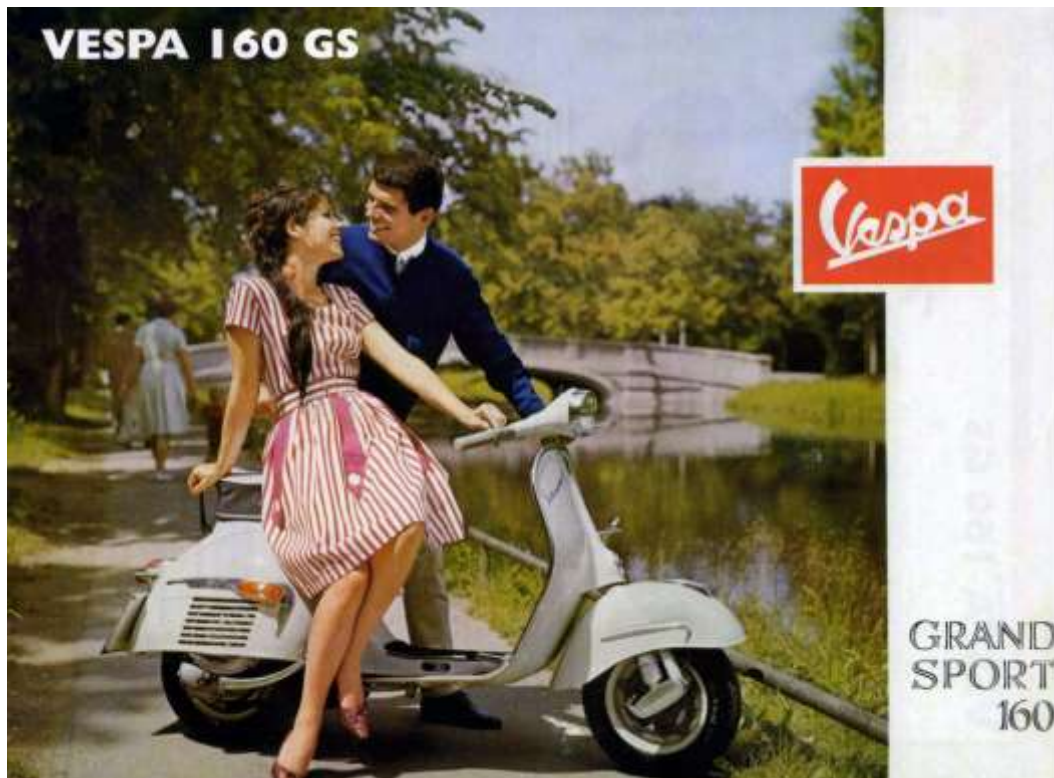
Alta di sella ed imponente nelle misure, la 160 GS è più adatta a persone con corporatura medio alta. Desiderio di molti ragazzi degli anni '60, quando passa si fa notare anche per il rumore dello scarico.

Questa Vespa è ottima in salita grazie alla sua cilindra, che si sente anche in accelerazione, quando il passeggero deve tenersi bene per non rischiare di sbilanciarsi all'indietro.

Il motore è potente ma la conformazione a periscopio del depuratore dell'aria, da qualche problema di carburazione, che viene risolto nella 2° serie". (1)



Schema tratto dal sito [Vespeantiche.com](http://Vespeantiche.com)



E' da sottolineare che, nonostante i miglioramenti tecnici, questa GS non sostituirà mai l'affetto che i vespisti avevano per la GS 150 (n.d.r.)

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