

LA *Vespa* 200 Rally del 1972

“VESPA 200 Rally – VSE1T Numero di esemplari prodotti: 41.275”



Rosso Corsa 1.298.5806

(Foto e dati colore ricavati dal sito vespaclub.com)

“La 200 Rally è la Vespa di maggior cilindrata prodotta fino a quel momento. Evoluzione della Rally 180, in questo caso viene dotata di accensione elettronica. Si distingue esteticamente per le strisce bianche sulle fiancate, una grafica sportiva che ben si addice alla nuova Rally, che rappresenta un modello particolarmente spinto, con buone prestazioni e degna erede della GS 150.

Su richiesta è disponibile una versione con lubrificazione separata e relativo serbatoio dell'olio. Nei cataloghi ad uso del pubblico sono sottolineate le ottime prestazioni: velocità massima 110 Km/h, chilometro da fermo in 42 secondi e velocità di uscita 100 Km/h. La prima serie ha il pulsante per lo spegnimento del contatto posto sotto il gancio e la scritta anteriore vecchio stile. La seconda serie si contraddistingue nei confronti della prima per la presenza della chiave di contatto posta sopra il faro e la scritta anteriore nuovo stile.” (1)

“Con l'entrata in produzione della 200 Rally la Piaggio vuole sbalordire i suoi più affezionati clienti.

Oltre ad incrementare la cilindrata, peraltro già importante, la Piaggio vuole esagerare, montando sul nuovo scooter, un impianto di accensione fino ad allora mai apparso sulla Vespa. L'innovazione è costruita dalla spagnola *Femsa*, una ditta molto affermata nel settore delle accensioni elettroniche che cominciavano a fare le prime apparizioni in quegli anni.

Superba ed imponente, la Rally era il miraggio di tutti gli appassionati dello scooter di Pontedera. Pur di non rinunciare all'acquisto, si era disposti ad aspettare anche qualche mese prima di poter cavalcare quello che era un sogno. Molto richiesti i colori sportivi come il rosso, disponibile in quattro tonalità diverse. La nuova cresta sul parafango anteriore era in alluminio e verniciata in color nero opaco, come la molla della sospensione anteriore. La nuova ammiraglia non passava inosservata: sulle sacche laterali e sui lati del parafango anteriore sono presenti gli adesivi che dichiarano l'istallazione dell'accensione elettronica.

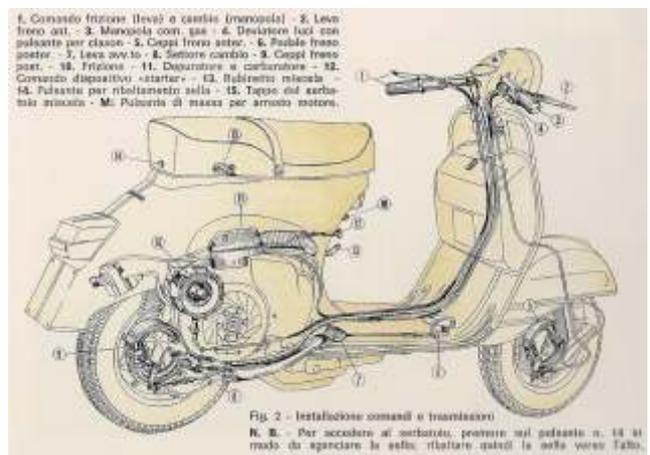


(Foto ricavata dal sito vespa-servizio.com)

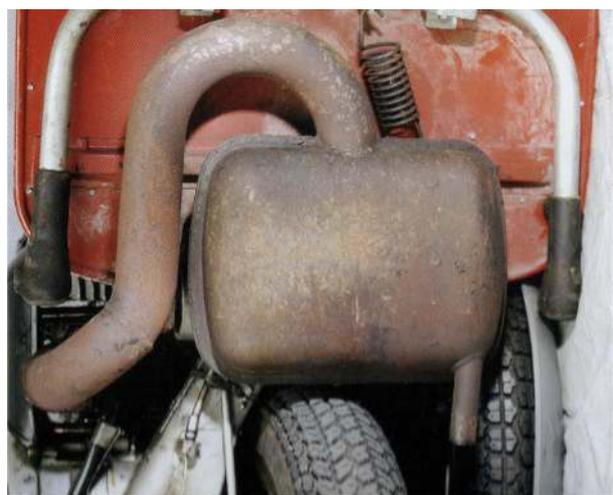
Forse uno dei più potenti motori mai montati su una Vespa, quello della 200 Rally è molto veloce ed arriva facilmente alla velocità di 110 km/h. Anche se molto spinto, il motore eroga potenza sin dai bassi regimi e basta girare la manopola dell'acceleratore per arrivare in pochi secondi alla massima velocità. Nonostante il propulsore sia molto potente, la Vespa percorre fino a 280 km con un pieno di carburante e quindi è apprezzata da chi ama usarla anche per turismo. Il telaio della 200 Rally è il più evoluto ed il migliore in assoluto fino alla nascita della PX, molto stabile in ogni occasione, confortato da sospensioni all'altezza delle prestazioni. I freni a tamburo, con alette di raffreddamento, sono potenti ed allo stesso tempo ben modulabili, come mai prima su una Vespa. La sella molto spaziosa e bel imbottita, è un piacere per chi vi viaggia sopra. Formato da 44 pagine il libretto di uso e manutenzione riporta caratteristiche e prestazioni, fra cui: velocità max 110 km/h, peso veicolo 103 kg, capacità serbatoio 8,2 litri, alesaggio 66,6 e corsa 57 mm, con cilindrata effettiva di 197,97 cv. Le dimensioni massime dello scooter sono: 1,77 m di lunghezza, larghezza al manubrio 0,69 m, altezza 1,03 m, altezza minima da terra 0,13 m. Dettagliata la tabella delle lubrificazioni, come di consueto, l'ultima pagina è dedicata ai dati per l'identificazione della Vespa con foto del dettaglio.



(immagine tratta dal **Volume 3 di Vespa Tecnica di Leardi, Frisinghelli, Notari** – Edizioni CLD)



Molto rassicurante, anche per chi la usa per la prima volta, il largo manubrio che è uguale a quello della 180 ma, con la chiave di contatto, al centro. Il contachilometri, molto sportivo, ha il fondo scala nero, la lancetta chiara e la retro illuminazione per la notte. Poco sopra il quadretto di accensione si trova la spia verde delle luci accese.



Il commutatore, posizionato sul lato destro del manubrio, è pratico e di facile interpretazione. Il gruppo ottico anteriore è molto grande con la ghiera cromata, rotonda e molto larga. Bello il disegno delle manopole con righe orizzontali per migliorare la presa.

Completamente nuovo l'impianto di scarico con il tubo proveniente dal collettore di dimensioni mai usate prima sulla Vespa. L'ingresso del collettore nella scatola della marmitta è centrale, mentre il tubo di uscita, molto corto, è saldato sul lato sinistro della stessa. Studiata nei minimi particolari, la marmitta è sempre stata un elemento determinante nel motore a due tempi in quanto, almeno il 30% della potenza si può ricavare dallo studio accurato dello scarico. Questa tipologia di marmitta resterà inalterata nel tempo, anche con l'ingresso della Vespa PX

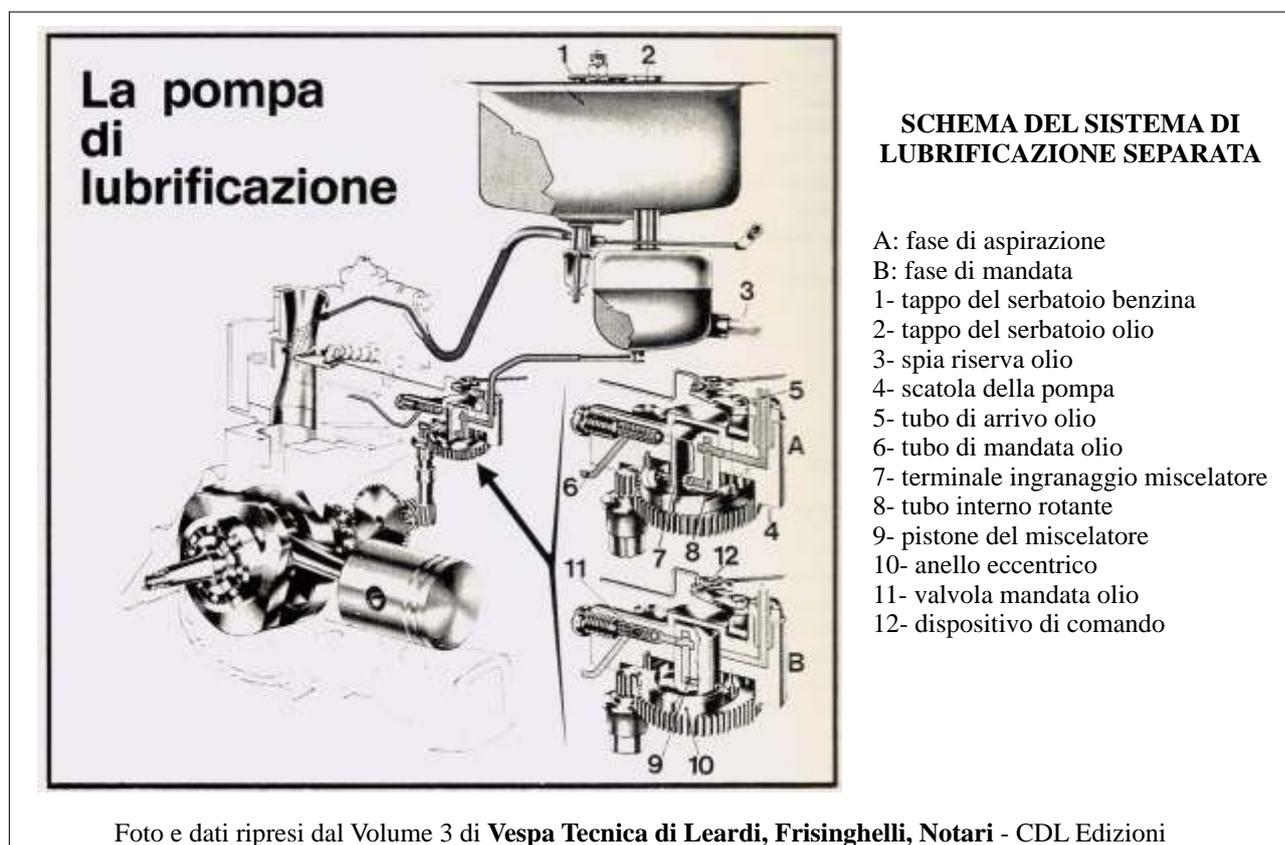


Particolari delle scritte sulla parte posteriore della scocca e sullo scudo anteriore.

Da notare, inoltre, la scritta Piaggio serigrafata nella parte posteriore della sella ed il marchio esagonale Piaggio, al centro alto dello scudo

Foto riprese dal Volume 3 di **Vespa Tecnica di Leardi, Frisinghelli, Notari** - CDL Edizioni

Nel 1972 la Piaggio stupisce nuovamente mettendo in vendita la sua ammiraglia con cilindrata di 200 cc. Il successo è immediato: la nuova Vespa sportiva piace molto a tutti, il suo motore, derivato dalla più piccola 180 cc, è ora dotato di accensione elettronica e, su richiesta, poteva essere equipaggiato con lubrificazione separata



La 200 Rally è quanto di meglio si possa chiedere da uno scooter: il suo motore molto potente anche a bassi regimi, gratifica chi siede alla guida. Il telaio è all'altezza della motorizzazione, è sempre preciso e non crea problemi in qualsiasi situazione si trovi. La sella è molto larga e comoda anche per due persone, il bordo dello scudo è rifinito da un tubolare di acciaio inox e le colorazioni della carrozzeria sono ben sei. La Rally era venduta con la ruota di scorta fissata sotto la sacca laterale sinistra, protetta nella parte bassa, da una copertura in materiale plastico. Questa Vespa è riconoscibile tra tante, per le sue particolari bande adesive laterali bianche: sulla sinistra recava la scritta *Electronic.*" (2)



“SERVIZIO INFORMAZIONI

La Rally 200 è stata prodotta in 41.275 esemplari con la sigla di telaio **VSE1T** e numeri così suddivisi per anno:

1972 dal 001001 al 004593

1974 dal 0011699 al 0021939

1976 dal 0028696 al 0033949

1978 dal 0040266 al 0041774

1973 dal 004594 al 0011698

1975 dal 0021940 al 0028695

1977 dal 0033950 al 0040265

1979 dal 0041775 al 0042275

La prima serie ha la scritta Vespa in corsivo sullo scudo e la scritta RALLY 200 in stampatello maiuscolo posteriormente tra sella e fanale. Dal numero di telaio 0018101 viene introdotta la chiave di contatto sul fanale e scompare il bottone di massa sotto la sella, la scritta sullo scudo assume i caratteri delle successive PX e quella posteriore diventa in caratteri minuscoli

Dal numero di telaio 0029499 cambiano le leve che hanno la pallina di sicurezza simmetrica anziché sfalsata rispetto all'leva (che forma una specie di ricciolo all'estremità della leva stessa). Dal numero di telaio 0033997 la centralina elettronica Femsa con il rispettivo volano magnete, vengono sostituiti da analoghi componenti di marca Ducati.

Colori

Rosso Canyon (1972 codice Max Mayer 1.298.5921)
Chiaro di Luna metallizzato (codice 2.268.0108)
Grigio Polaris (codice 1.268.8200)
Rosso Katmandu (codice 1.298.5875)
Rosso Corsa (codice 1.298.5806)
Rosso Lacca (codice 1.298.5895)
Rosso Corallo (codice 1.298.5880)
Argento Beige (codice 3001M)
Antiruggine interno telaio, Grigio (codice 8012M)
Cerchi, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo e copri ventola cilindro, alluminio (codice 1.268.0983)

L'ultima "vera" Vespa

A parte alcuni dettagli estetici, che caratterizzano l'evoluzione del modello, una modifica importante la Rally la subisce nel 1977 quando l'accensione elettronica Femsa viene sostituita dalla Ducati. Le due centraline necessitano del rispettivo volano magnete: i volani sono calettati diversamente sull'albero motore e questo ne impedisce l'intercambiabilità a meno di sostituire l'albero motore. Quest'ultima versione del monocilindrico sarà montata sulla P 200 E che viene presentata alla fine del 1977. Così come il motore della 125 T.S. (Turismo Speciale, un Rally di minore cilindrata) equipaggerà la P 125 X con accensione a puntine.

La Rally 200 termina la sua avventura commerciale nel 1979 dopo 41.275 esemplari prodotti. Con essa, da molti considerata l'ultima **vera** Vespa, tutta di metallo, cessa la diversificazione tra gamma sportiva e gamma utilitaria: la Vespa Nuova Linea, poi riconosciuta come serie PX, riunirà infatti, sotto lo stesso modello, le cilindrata 125, 150 e 200 cc. Sarà un successo strepitoso, ma il fascino dell'Ammiraglia resterà ineguagliato." (3)

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

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

(3) (Articolo ricavato da **Motociclismo d'Epoca 8-9/2008**)