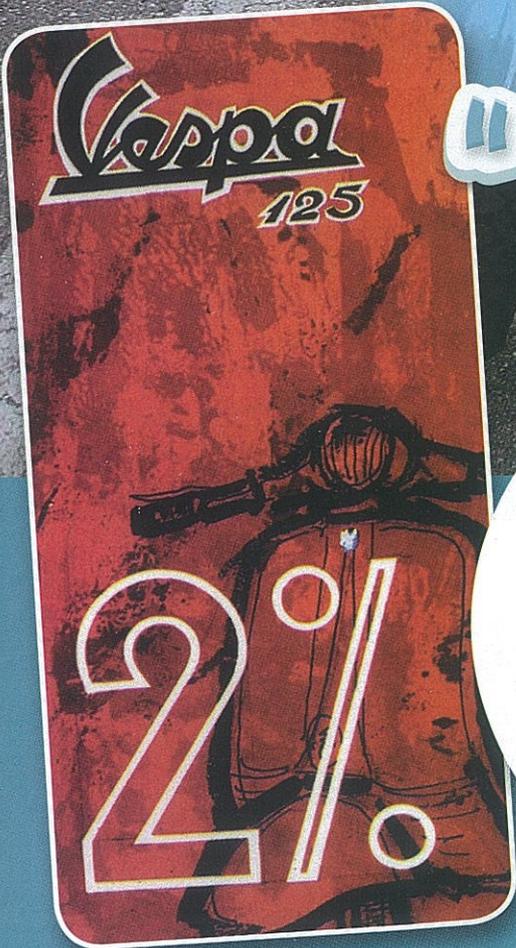




"Felicità al 2%"



L'eleganza
e la semplicità della Vespa
prima 125 con miscela a

Anche la “povera” Vespa 125 nel 1960 viene aggiornata unificando molti particolari con la più blasonata 150, nasce la fortunata serie “VNB”

di Matteo Comoglio

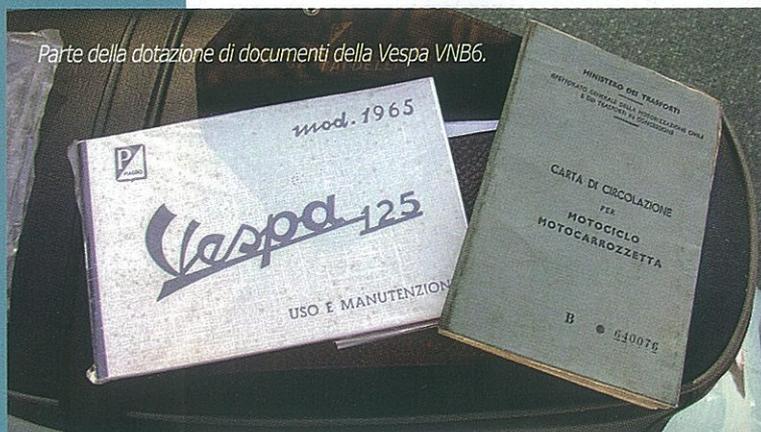
Sarà stata la ventata di rinnovamento dettata dalle Olimpiadi di Roma del 1960, oppure il frenetico vivere di quegli anni, ma a Pontedera non stavano mai fermi. La Vespa ormai è un prodotto affermato dal punto di vista commerciale, è comoda, parca nei consumi, robusta e facile da mantenere. Inoltre costa molto meno di un'automobile ed è perfetta per le gite fuoriporta durante la bella stagione. Viene costantemente migliorata negli anni, privilegiando sempre la 150, in tutte le sue versioni. La 125, subisce un rinnovamento profondo nel 1958 con il modello VNA (1 e 2), in cui il fanale passa dal parafrangente anteriore al manubrio e il telaio diventa più snello, ma viaggia ancora con la miscela al 5% come le sue antenate della fine degli anni '40, poiché l'aspirazione è ancora diretta sul cilindro. Ma come si diceva prima, la Piaggio cerca sempre di migliorare la Vespa e così nel 1959 viene completamente rinnovata la gamma della 150: nasce la VBA che utilizza finalmente miscela al 2%. Questa è una vera rivoluzione, sia in termini di risparmi che di prestazioni. Ma come è stato possibile abbassare di tre punti percentuali l'olio necessario per la lubrificazione del propulsore? Il risultato viene ottenuto con una soluzione semplice ma geniale. L'aspirazione della miscela ora non è più direttamente nel cilindro, ma avviene nel carter con un sistema a “distribuzione rotante”. La modernità di questa modifica è incredibile, basti pensare che è stata montata fino alla molto più recente Vespa “Cosa” degli anni '90. Il carburatore è completamente nuovo e di tipo automobilistico, installato direttamente sul carter, in diretta comunicazione con la camera di precompressione, in corrispondenza della corona esterna di uno dei contrappesi dell'albero motore. ➤

Seppur anticipata dalla versione 150, la linea della 125 è decisamente più snella dei modelli degli anni '50.



semplare di Vespa VNB6.

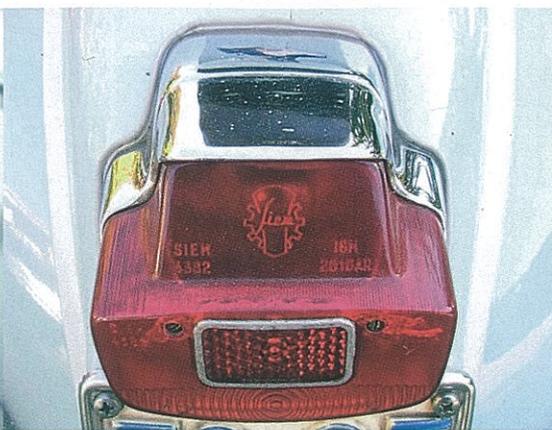
Parte della dotazione di documenti della Vespa VNB6.



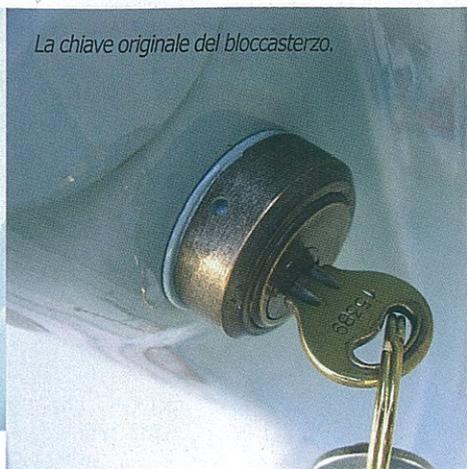
Il selettore a manubrio per le 4 marce.



L'interno della sacca portaoggetti con la busta porta attrezzi in tela fissata da una molla al telaio.



Il fanalino posteriore SIEM originale dell'ultima VNB6.



La chiave originale del bloccasterzo.



La simpatica livrea azzurra e la sella biposto lunga optional ne fanno un bel "Vespa" anni '60.



Il tachimetro originale con fondoscala a 90 km/h.

Questa disposizione permette ai gas aspirati di investire direttamente l'imbiellaggio, risolvendo così il problema della lubrificazione dei cuscinetti della biella, risultando efficace abbastanza da poter durare, appunto al 2%, la percentuale di olio nella miscela. Inoltre, questo tipo di immissione produce anche un notevole effetto raffreddante su tutto il complesso, che porta a maggiori prestazioni in termini assoluti e rende praticamente inesistenti le incrostazioni carboniose. Per realizzare questo tipo di immissione, la parte esterna di uno dei due contrappesi circolari dell'albero motore, è stata ad una distanza ridottissima dal carter. Un apposito incavo su questo contrappeso, "raccolge" la miscela, creando un susseguirsi di pieni e vuoti, così da creare l'apertura e la chiusura della luce di ammissione. Ovviamente per ottenere un diagramma di distribuzione corretto, così da ottenere un riempimento ottimale, si è dovuto dimensionare correttamente questo incavo attraverso diverse prove, fino al risultato perfetto. La "tenuta" che appare incredibile è che la "tenuta" ai gas del contrappeso e il carter è data esclusivamente dal velo d'olio che si forma fra i due, il che garantisce una durata dei componenti decisamente superiore alla media. La lunghezza del condotto di aspirazione è praticamente inesistente, l'unica resistenza che i gas di aspirazione possono incontrare è data dal solo carburatore. Questo crea un diagramma di aspirazione ottimo, soprattutto coppia elevata ai bassi regimi che rende il propulsore molto elastico. Con questa "distribuzione rotante" la Vespa non fa che migliorare ulteriormente le sue doti, in particolare quelle di arrampicatrice. Il carburatore è di nuova concezione, decisamente automobilistica, aspira aria pulita dall'interno della carrozzeria portante, attraverso un soffiato in gomma che porta poi ad un filtro. Questo, unito al nuovo silenziatore di scarico, rende la Vespa ancora più silenziosa nella marcia. Inoltre, il comando della valvola parzializzatrice dell'aria, viene completamente modificato e spostato, reso più moderno e preciso.



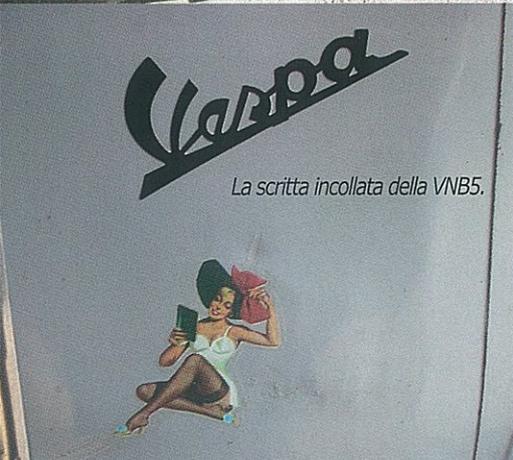
propulsore VNB6M con bobina esterna.



pedana con il tappetino in gomma centrale.



Ancora una vista della pedana dove si può vedere il pedale del freno tipo 150.



La scritta incollata della VNB5.

LA VNB1

Ma, come scritto in precedenza, tutte queste novità, nel 1959 sono solo per la Vespa 150 VBA. Bisogna attendere il 1960 perché anche la "povera" 125 benefici finalmente delle migliorie tecniche e funzionali. Quindi anche la 125 funziona finalmente con miscela al 2% e nasce la VNB1 (motore VNB1M), una fra le Vespe che ha avuto maggior successo commerciale. Il motore è identico a quello della 150, con corsa di 57 mm, ma ovviamente diametro dell'alesaggio ridotto da 54 a 52,5 mm, per ottenere una cilindrata totale di 123,4 cm³. Il carburatore è un Dell'Orto SI 20/15 e il raffreddamento è potenziato e più efficace. Il manubrio continua ad essere in lamiera scomponibile in due parti, ma il tachimetro diventa di serie, con fondoscala a 90 km/h. Il "biscottino" anteriore della sospensione viene protetto da un coperchio in tinta di alluminio. Il fanalino posteriore ha una nuova forma adatta per ospitare anche la luce dello stop, come da Nuovo Codice della Strada, ed è in tinta con la carrozzeria. La marca è naturalmente SIEM, così come per il fanale anteriore e la sua ghiera cromata. Il coperchietto del devioluci cambia leggermente forma e diventa cromato e non più verniciato. La scritta Vespa sullo scudo anteriore è sempre di sottile lamina metallica, ma diventa più piccola rispetto alla VNA, perde i rivetti ed è incollata. Il colore è un azzurro pastello chiaro, di cui sono verniciati anche i cerchi, il coprivento-la è in color alluminio. La sella è una Aquila singola, a richiesta ovviamente disponibile anche il "mattoncino" da portapacchi per il passeggero e la ruota di scorta da mettere dietro allo scudo.

LA VNB2

Dopo un solo anno dall'ingresso sul mercato, nel 1961, la 125 viene aggiornata cambiando innanzitutto il suffisso di telaio e motore, che divengono ora VNB2T e VNB2M. Le modifiche sostanziali consistono nell'eliminazione della batteria e nell'alimentazione della luce di arresto tramite corrente alternata. Le lampadine delle luci di posizione anteriori e posteriori ora hanno una lampada da 5W. La crestina sul para-fango anteriore è più grande e identica a quella della 150. Il colore rimane identico alla VNB1. ➤



Mezzo ideale per andare al lavoro o per gite fuoriporta, la Vespa non ha mai perso le sue doti di affidabilità.



In questo esemplare di VNB6 si possono notare i fregi cromati sulle due sacche, e l'adesivo di rodaggio sul retro dello scudo anteriore.



Un esemplare conservato di VNB5, come si può notare le differenze fra questa e l'ultima VNB6 sono in pochissimi particolari.



Il vano sottosella con il tappo del serbatoio.

LA VNB3

A Pontedera non stanno mai fermi, così nello stesso anno (1961), la 125 viene nuovamente rinnovata, diventando VNB3. Il manubrio non è più in due pezzi in lamiera, ma in lega leggera pressofusa in unico pezzo e il faro passa dal diametro 105 mm a 115 mm. Il tachimetro resta quello delle serie precedenti ma cambiano il suo meccanismo e le dimensioni del cavo flessibile. Nella parte centrale della pedana scompaiono le due modanature centrali per far posto ad un tappetino di gomma. La leva a pedale del freno posteriore diventa quella della 150 in alluminio con un gommino di protezione. Cambia legger-

mente la forcella anteriore con le ghiere dei cuscinetti sterzo, le colonnine e i dadi di fissaggio delle ruote. Il cavalletto cambia di nuovo ed è più robusto e ritorna la copertura del biscottino della sospensione in alluminio semilucido verniciato. Le strisce sulla pedana ora sono di dimensioni maggiori come sulla 150. Il fanalino posteriore resta di identica forma ma non più in tinta, la carrozzeria ma diventa cromato. Uguale alla 150 anche la levetta di apertura dello sportello sacca attrezzi, che ha la molla di richiamo ma ancora senza serratura. Il colore muta diventando grigio (un grigio pastello chiaro, in tinta anche i cerchi), il copriventola è sempre in color alluminio.

Ancora il VNB5 dove si possono notare il fanalino posteriore di tipo vecchio e la sella doppia.



I COLORI CORRETTI

TELAI

(1900-1961 VNB1 e 2) Grigio Celeste Chiaro (Codice Max Meyer 1.298.8840)
 (1962 VNB3) Grigio (Codice Max Meyer 15210)
 (1962 VNB4) Grigio Chiaro (Codice Max Meyer 1.298.8707)
 (1963 VNB5) Grigio Ametista (Codice Max Meyer 1.298.8710)
 (1964 VNB6) Azzurro Chiaro (Codice Max Meyer 1.298.7400)
 COPRIVENTOLA (e cerchi per la VNB6)
 Alluminio (Codice Max Meyer 1.268.0983)

ANTIRUGGINE

Nocciola (Codice Max Meyer 3000M)

I NUMERI DI TELAI

VNB1T da 01001 a 089850
 VNB2T da 01001 a 034699
 VNB3T da 034700 a 090395
 VNB4T da 090396 a 0136485
 VNB5T da 01001 a 043240
 VNB6T da 090396 a 0136485.

LA VNB4

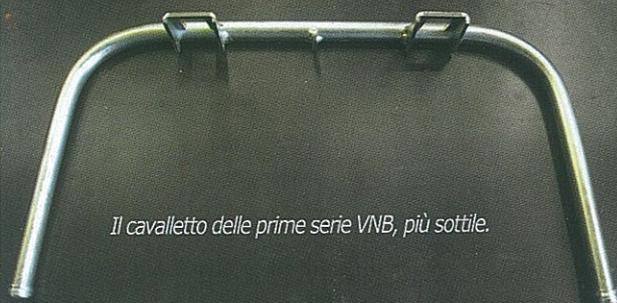
Nel 1962, la 125 viene ancora modificata, in alcuni piccoli dettagli, coerenti con le novità comparse sulla 150. La scocca è modificata nella parte posteriore per ospitare la targa, il che fa ridurre la lunghezza totale da 1745 mm a 1725 mm. Diversi anche il ceppo del freno posteriore, l'asse della leva del freno, il disco parapolvere e la flangia di attacco della ruota posteriore. Diversa anche la ventola di raffreddamento, la bobina di accensione e l'impianto elettrico. Sui due cofani posteriori compaiono due modanature in alluminio lucidato. Diversa anche la frizione e, non ultimo, il colore che diventa ora un grigio chiaro (i cerchi continuano ad essere in tinta) il copriventola è sempre in color alluminio.

I due diversi tipi di rubinetto benzina usati sulle varie serie della VNB. Sotto, i due tipi di portapacchi, sulla sinistra l'ultimo tipo, montato solo sulla VNB6.



Un raro "spaccato" del motore con distribuzione rotante della Vespa, dove si può osservare bene il nuovo sistema di immissione e il carburatore.

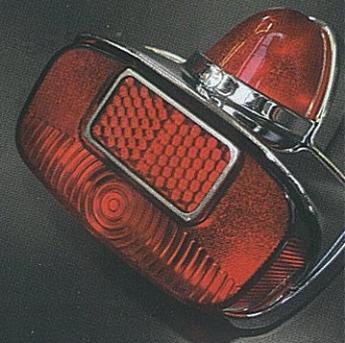
Il cavalletto delle prime serie VNB, più sottile.



Il cavalletto della VNB5 e 6, più robusto e spesso.



Il fanalino posteriore montato dalla VNB3 alla



VNB5

ottobre del 1963 viene omologata la quinta variante della VNB, assume ora il suffisso VNB5T e VNB5M. Le modifiche sostanziose sulla biella motore che ora ha una gabbia a rulli sul piede, marce finalmente di serie, impianto di accensione come quello 150 con bobina esterna e asse della ruota anteriore maggiorato. Critta sullo scudo è ora in lega leggera e fissata con due perni ritratti, lo sportellino posteriore ha finalmente la serratura e il colore grigio azzurro (i cerchi continuano ad essere in tinta).



Colori della VNB5

LA VNB6

Il canto del cigno della serie VNB avviene verso la fine del 1964, con la presentazione dell'ultima serie, la VNB6. Le modifiche sono pochissime, tra cui il design della sella e del portapacchi (a richiesta è disponibile la sella doppia lunga. Il rapporto di compressione sale a 7,7:1 e la potenza passa così a 5,12 CV.

Il colore è un bellissimo azzurro chiaro, i cerchi ruota diventano ora, come il copriventola, in color alluminio.

Cambia inoltre il fanalino posteriore, ora simile a quello della GL e della 180 SS.

(si ringrazia della collaborazione Dino Negro)



Le diverse scritte utilizzate sul VNB, da sinistra, dalla più vecchia alla più giovane.

UN PRODOTTO DELLA PIAGGIO & C. - GENOVA

LA NUOVA 125 A DISTRIBUZIONE ROTANTE

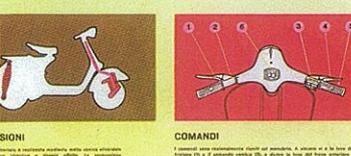
La Vespa 125 nella sua edizione 1963 è caratterizzata da un nuovo motore a distribuzione rotante, anziché a valvole, che permette un rapporto di compressione di 7,7:1. Per raggiungere un elevato rapporto di compressione è necessario l'impiego di un nuovo sistema di distribuzione a rotazione rotante. L'impiego di questo nuovo sistema, la riduzione delle spese di manutenzione, nonché la maggiore elasticità del motore.

Per valutare i benefici che la distribuzione rotante porta direttamente al funzionamento, basta osservare il motore, sempre e tutto il funzionamento della Vespa. La nuova biella, montata particolarmente alta, oltre a essere più robusta, è anche più elastica, con la sua forma di "C" e ad adeguato accostamento, con la sua forma di "C", alle variazioni di velocità, alle variazioni di resistenza al vento del terreno, all'azione, all'azione.

La riduzione della resistenza al vento sulla sella ed il nuovo telaio, offrono un'andata a tutti i comfort, con la massima elasticità e la massima protezione. L'impiego di un nuovo sistema di distribuzione a rotazione rotante, l'impiego di un nuovo sistema di distribuzione a rotazione rotante, l'impiego di un nuovo sistema di distribuzione a rotazione rotante.

La bellezza del condotto di aspirazione è ridotta e quindi la resistenza al vento del tubo è quella del tubo carbonizzato. Si ottengono quindi i vantaggi del risparmio di resistenza al vento, senza perdere di vista la bellezza e l'elasticità del motore.

Le perdite che si verificano naturalmente nelle strade di asfalto, si verificano naturalmente nelle strade di asfalto, si verificano naturalmente nelle strade di asfalto.



COMANDI

ILLUMINAZIONE

Vespa 125 mod. 1962

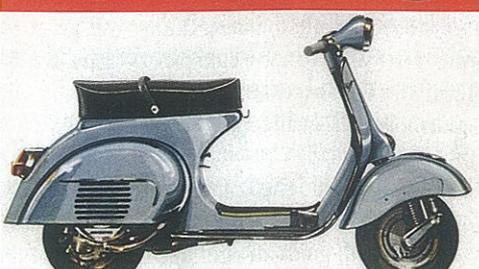
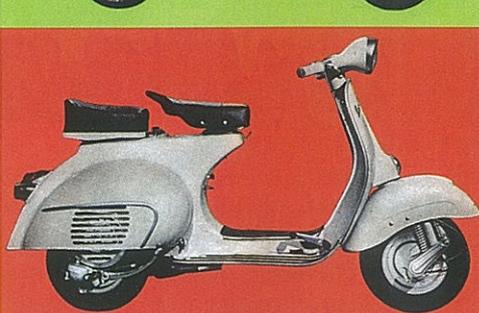
... nei confronti dei modelli precedenti ...

... gruppo motore ...

... migliorie di carattere estetico-funzionale ...



Le ruote piccole rendono assai maneggevole il veicolo e ne aumentano il comfort di marcia



CARATTERISTICHE TECNICHE VESPA 125 VNB

MOTORE: monocilindrico orizzontale a 2 tempi, 123,4 cm³, Alesaggio 52,5 mm Corsa 57 mm. Potenza 4,6 CV a 5000 giri, Rapporto di compressione 7,2:1 (7,7:1 sulla VNB6). Velocità 78,5 Km/h

TRASMISSIONE: 3 Velocità (4 Velocità sulla VNB5T), frizione a dischi multipli.

ALIMENTAZIONE: distribuzione a valvola rotante con ammissione sulla spalla dell'albero motore, Dell'Orto SI 20/15 (SI 20/15 C dalla VNB2T) alloggiato nella scatola filtro, percentuale olio nella miscela al 2%. Serbatoio 7,7 litri, con riserva

RUOTE: 3,50x8

SOSPENSIONI: molla elicoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a doppio effetto sull'anteriore, molla elicoidale a flessibilità variabile coassiale all'ammortizzatore idraulico sul posteriore.

FRENI: anteriore a tamburo, posteriore a tamburo.

IMPIANTO ELETTRICO: misto, corrente alternata 6v e corrente continua 6v, bobina A.T. esterna, raddrizzatore 35W con fusibile da 8A, batteria 6v - 4Ah (dalla VNB3 alla VNB5 l'impianto è 6v corrente alternata senza uso quindi della batteria e raddrizzatore).