

NUOVI ORIENTAMENTI COSTRUTTIVI

# La motoleggera utilitaria "Vespa"

## apre nuovi orizzonti al motociclismo pratico

All'annuncio che qualche industria aeronautica italiana, finita la guerra, avrebbe dedicato le sue attrezzature alla costruzione motociclistica, non tutti nel nostro campo prestarono la dovuta attenzione. Si pensava ai soliti tentativi sporadici destinati a fallire prima della realizzazione, ed a sondaggi tanto per tastare l'ambiente. Invece qualche Casa di quel ramo ha fatto sul serio ed è di queste settimane la presentazione in grande stile della motoleggera « Vespa » costruita dalla Piaggio & C. di Genova.

La Piaggio non solo ha fatto sul serio ma ha fatto del nuovo e, scavalcando schemi e concetti ormai invecchiati, ha creato un veicolo molto interessante pratico ed utile. Del vecchio tipo di motocicletta ha mantenuto le qualità generiche (robustezza, stabilità di guida, facilità di manovra, sicurezza di funzionamento) mentre al suo progetto ha dato il largo respiro dei requisiti caratteristici delle costruzioni aeronautiche (leggerezza, rigidità, ingombro ridotto) adottando soluzioni completamente nuove, come quella della struttura a guscio, del molleggio indipendente delle ruote, del comando a manopola del cambio (tre velocità) sul manubrio, mantenendo poi tutto il complesso in limiti di ingombro ridottissimi ed accentuando invece la comodità ed il comfort.

Non è una macchina come tante altre, la « Vespa »: è una cosa originale e diciamo pure anche curiosa, che solleva magari qualche diffidenza, che verrà poi dissipata con una migliore, ed approfondita conoscenza della sua tecnica e del suo funzionamento.

A Milano è piaciuta moltissimo e lo stesso ci si dice sia avvenuto anche in tutte le altre città, in cui è

stata presentata. Non può del resto essere altrimenti, quando la si sia provata ed osservata bene. È un veicolo che a differenza della motocicletta vera e propria, può andar bene per tutti i ceti sociali e per ambo i

è la manovra facile e semplice sarà tanto più apprezzata dagli uomini anziani e dalle signore. Non c'è poi bisogno di adottare indumenti speciali, potendo usarla vestiti come ci si trova, sicuri di non imbrattarsi, dato



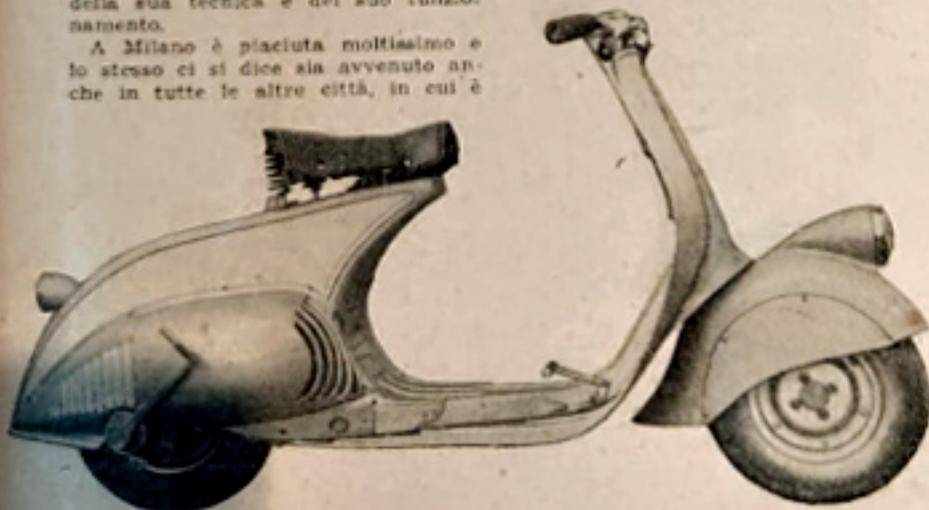
La « Vespa » è una nuova e originale motoleggera completamente carrozzata.

sessi. La sua struttura non implica acrobazie per montare in sella, e non impegna affatto per mantenersi in equilibrio a velocità ridotta in mezzo al traffico delle grandi città. Invece di scavalcare il telaio per montare in sella, ci si siede comodamente

che la macchina è perfettamente carrozzata ed il motore, racchiuso nella parte posteriore. Il grembiule anteriore vi ripara le gambe dalla polvere o dalla pioggia, e, d'inverno, elimina la corrente di aria gelata.

È la macchina ideale per i rapidi spostamenti in città degli uomini di affari, professionisti, medici, ecc., i quali, lasciata in un posteggio pubblico, possono presentarsi ai loro appuntamenti perfettamente a posto come se scendessero dall'automobile. La « Vespa » è dotata di un originale dispositivo anti-furto sistemato sul manubrio. E può servire benissimo anche per i viaggi fuori della città perché la sua velocità di 60 km. orari permette buone medie tanto sui percorsi piani che in salita.

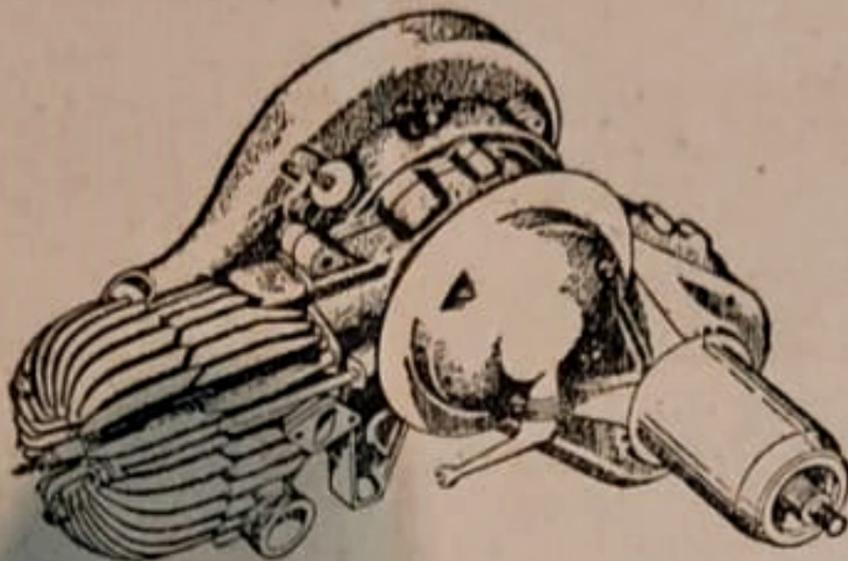
Le manovre per metterla in moto e guidarla sono facilissime e non implicano cognizioni speciali di meccanica. Il suo motore è sempre pronto a partire ed il minimo consumo (50 km. con un litro di miscela) gli consente una larga autonomia (250 chilometri). Quando la macchina è ferma, non si devono fare sforzi per metterla sul cavalletto, che non c'è, e basta coricarla su un lato in modo che poggia sul bordo della pedana.



Veduta laterale della « Vespa ».

Fin qui ci siamo accontentati di alcuni cenni generali. Vediamo ora le caratteristiche tecniche della « Vespa » che sono molto originali.

Le fotografie che pubblichiamo danno un'idea generale della sua struttura portante, che è costituita da un telaio in lamiera di acciaio stampata. Del telaio fanno parte il sostegno dello sterzo, un longherone collegante lo sterzo ad una scocca posteriore, la pedana ed il paravento anteriore, la scocca di sostegno del motore e relativa carenatura (a destra) mentre simmetricamente a sinistra vi è una sacca porta oggetti. Il motore, che è un due tempi di 50 mm. di alesaggio per 50 mm. di corsa, cilindrata totale 98 cc., forma un tutto unico con la ruota posteriore, fissato su di un telaio ancorato elasticamente alla scocca. Essendo la ruota posteriore direttamente portata da un albero che esce dal carter motore, non esiste la catena di trasmissione, eliminando così una fonte di noie. Tutto il gruppo motore è racchiuso in una carenatura facilmente asportabile, assicurando la massima accessibilità. Il motore ha il cilindro in ghisa, con testa riportata in lega di alluminio. Pure in lega di alluminio sono il pistone ed il carter. Incorporati nel carter sono la frizione a dischi e sugheri, il cambio a tre velocità ed il volano magnete di accensione. Il raffreddamento, oltre che dall'ampia alettatura della testa e del cilindro (posto orizzontalmente al senso di marcia) è assicurato a qualsiasi velocità da un ventilatore centrifugo che fa corpo con il volano magnete ed invia una energica corrente d'aria



Il gruppo motore-cambio della « Vespa ».

alla testa del cilindro.

Questo motore a 4500 giri al 1', da una potenza massima di 3,2 C.V. La miscela (benzina-olio nel rapporto 5%) affluisce per gravità al carburatore dal serbatoio, che ha la capacità di 5 litri.

Le ruote intercambiabili sono in lamiera stampata con freno a tamburo su entrambe, sono montate a sbalzo e smontabili lateralmente. Montano gomme *Pirelli* 3,5 per 8 a bassa pressione.

E' interessante notare che il cerchione è costituito da due dischi di lamiera allacciati per cui per smontare il copertone non occorre altro che svitare gli otto bulloni che uniscono i due dischi, eliminando così la faticosa manovra con le chiavi smontapneumatici.

Come abbiamo già detto, una delle più belle innovazioni di questa macchina è il comando del cambio a manopola posto a sinistra del manubrio. Con questa manopola è incorporata

anche la leva della frizione, cosicché con una sola manovra si disinnesta e si cambia velocità. Vi sono tre marcie e la posizione di folle. A destra del manubrio vi è la manopola di comando gas, oltre alla leva di comando del freno anteriore, il commutatore luci del fanale e il bottone del clacson.

Il freno sulla ruota posteriore è comandato a pedale sulla pedana. Vi è poi il bottone di massa per fermare il motore, situato sulla scocca.

Le dimensioni principali sono le seguenti: lunghezza massima m. 1,655; interasse: m. 1,17; larghezza massima: m. 0,70 (al manubrio) altezza massima m. 0,86; altezza della sella da terra m. 0,70; altezza pedana da terra m. 0,15; diametro minimo di sterzata m. 2,5; peso totale a vuoto kg. 60.

La velocità massima in piano è di 60 km/h. e in prima si superano salite del 20%, in seconda del 12% e in terza del 5%. Il consumo in piano è di un litro per 50 chilometri alla velocità di 50 km./ora.

La « Vespa » è munita di impianto elettrico completo (fanale a due luci anteriore e fanalino posteriore, avvisatore elettrico) con energia fornita dal volano magnete. Il carburatore è un *Dell'Orto* modello T2 16/17. L'avviamento avviene a pedale.

Un ultimo dato per dimostrare la cura del costruttore per assicurare il raffreddamento del motore e quindi ottenere un ottimo funzionamento: la temperatura massima raggiunta dalla testa del cilindro è di 190° centigradi, misurata con pinza termo-elettrica in corrispondenza della candela.