

La Vespa Story

Nel 1945 conclusa la guerra Enrico Piaggio, si trova di fronte alla pesante eredità di un grande complesso industriale da ricostruire. Difatti, a Pontedera, nello stabilimento Toscano, la produzione era cessata prima della fine del conflitto. Le truppe tedesche, in ritirata, avevano trasportato macchinari, attrezzature e centro studi che vennero trasferiti a Biella distruggendo quello che rimase della fabbrica e degli impianti di Pontedera.

Enrico Piaggio

Nacque qui l'intuizione di Enrico Piaggio nell'analizzare quello che non era buon momento per l'economia nazionale, il Paese mancava di tutto, mentre gli ex militari tornati dal fronte, dalla prigionia, dalla guerra di liberazione; ricomposte le famiglie, chiedevano il lavoro alle fabbriche. Un paese che mancava anche delle strade e quindi di comunicazioni, la disorganizzazione delle linee ferroviarie, l'enorme carenza di mezzi di trasporto e tutti gli altri mezzi di locomozione, il bisogno di riallacciare comunicazioni e quindi riprendere i contatti per la ripresa del lavoro, del commercio, dello scambio, mettevano in condizioni un gran numero di persone di poter disporre di un veicolo che fosse utilitario, fosse di pratico impiego, e avesse un costo limitato di esercizio e di minimo consumo.

Avvenuta la liberazione del nord, i tecnici e gli ingegneri di primo ordine della Società, Piaggio, la grande fabbrica aeronautica che costruiva i motori d'aereo, detentori di record d'altezza ed i famosi quadrimotori da bombardamento, armamenti con brevetti che avevano portato la Piaggio al primo posto, raggiunsero il Centro Studi. Fra questi un tecnico di gran valore, fra l'altro progettista dell'elica a passo variabile, l'ing. Corradino D'Ascanio fu subito incaricato dal Dott. Piaggio, d'iniziare lo studio quindi il progetto di un veicolo a due ruote, che corrispondesse alle esigenze dell'epoca.

D'Ascanio, con quella genialità d'inventore, che oggi a diversi anni dalla sua morte gli viene riconosciuta, quale Pioniere dell'Aeronautica ed inventore geniale dopo una grossissima esperienza di progettazione anche in America dopo aver conseguito la laurea di Ingegneria presso il Politecnico di Torino nel 1914. Durante la I Guerra Mondiale l'ufficiale del Battaglione Aviatori a Torino si occupa della manutenzione e sorveglianza del materiale di squadriglia. In questo periodo installa la prima radio trasmittente su un veicolo italiano, viene poi invitato in Francia per la scelta di un motore d'aviazione da riprodursi in Italia. Assunto dalla Pomilio Brothers si trasferisce negli Stati Uniti per progettare a costruire veicoli militari, ad Indianapolis costruisce tre apparecchi da bombardamento, da ricognizione, da caccia felicemente collaudati a Dayton – OHIO.

Nel 1926 abbozza il primo progetto di elicottero a Pescara, presso le officine Camplone. Il terzo prototipo del D.A.T.3 (D'Ascanio-Trojani) conquista nell'ottobre del 1930 i primati regolarmente omologati nella classe G della Federazione Aeronautica Internazionale di altezza (m.18) durata 8 primi e 45 secondi e distanza (m.1078, 60). Nel 1932, dopo essersi diviso da socio Barone Pietro Trojani, finanziatore degli elicotteri D.A.T.1 – D.A.T.2 -D.A.T.3, inizia la collaborazione con la Piaggio e per essa progetta un'elica a passo variabile in volo, successivamente installata sui veicoli italiani.

La prova decisiva del PD4, che rimase un'opera incompiuta

Abbiamo voluto fare un profilo di quello che era D'Ascanio come progettista e pure buon conoscitore d'aerei. Conosceva la motocicletta nella sua rappresentazione sportiva velocistica e non aveva mai approfondito il problema motociclistico dal punto di vista di progettazione e costruzione. Aveva comunque osservato la motocicletta e la costruzione con i difetti che l'avevano tenuta ai margini della massa, che in quel momento desideravano un veicolo di quel genere, ma con particolari doti e veramente utilitario. Quindi staccato da una tecnica motociclistica tradizionale poté considerare il problema da un'angolazione nuova, concepire quindi un mezzo nuovo seguendo i criteri personali, pensando ad una macchina che potesse essere adatta ad una persona che non era mai andata in motocicletta. Una memoria di D'Ascanio ricordava spesso che viaggiando in auto aveva visto i motociclisti fermi ai margini della strada alle prese con camere d'aria bucate.

Ecco quindi la possibilità di poter dotare il nuovo mezzo con una ruota di scorta come l'automobile, così da non costituire problemi. Allo stesso modo per quanto riguarda il problema di fare un mezzo con un accesso agevole e che abbia una razionale e confortevole posizione, seduta e comoda. La creazione di un mezzo di facile manovrabilità, con un'intuizione di quello che doveva diventare in futuro il traffico della città.

L'idea di una "vettura" a due ruote

Quindi la praticità di poter guidare questo mezzo senza togliere le mani dal manubrio, da questo il

comando del cambio a manopola. Fino allora i motociclisti pensavano di doversi imbrattare i vestiti ed invece con il motore distante, carenato e coperto si ovviava a questo problema. Il motore costituisce un complesso unico, compatto, quindi trasmissione senza catena, cambio semplice e linea compreso nel gruppo ruota-motore. La soluzione di concezione aeronautica della forcella anteriore monotubo che sostituiva la tradizionale forcella motociclistica e consentiva una sostituzione rapida della ruota. Un telaio, già di moderna concezione, come quello classico in tubi della moto, e questo senza pregiudicare la robustezza del mezzo e, nello stesso tempo la sua leggerezza.

Questo a cavallo tra il '45 e il '46 con queste intuizioni, anche se con difficoltà di costruzione, un'impostazione tutta nuova antitradizionale con il problema di entrare in produzione in quei periodi. Con il progetto, ed il primo prototipo del mezzo (ricordiamo per cronaca che il D'Ascanio aveva trovato al suo arrivo a Biella un prototipo derivato da alcuni esemplari utilizzati nel periodo bellico di cui non tenne conto) era nato un mezzo completamente inedito. Così nell'aprile 1946 dopo il sì al prototipo da parte del dott. Enrico Piaggio, che aveva intuito con estrema lungimiranza le doti di quel mezzo, le prime vespa uscivano dagli stabilimenti di Pontedera che ritornavano quindi a produrre. Dimenticavano una cosa: il nome «VESPA». Questo nome forse fu dato prendendo spunto dalla conformazione del veicolo, da suo ronzio particolare, da come era composta, un nome che ha portato a questo scooter, ulteriore rappresentanza dell'immagine italiana.

L'Ingegnere Corradino D'Ascanio Popoli (Pe) 01/02/1891 – Pisa 06/08/1981 progettista della Vespa. La Vespa nasceva con una cilindrata di 98 cc, due tempi, tre marce, accensione a volano magnete, potenza massima 3,2 cavalli a 4500 giri che consentivano la velocità massima di 60 km. orari, il superamento di pendenze del 20% in prima, 12% in seconda e 5% in terza. Carburatore dell'Orto diametro 16/17 mm.; il peso a vuoto 60 kg., lunghezza metri 1,65, passo 1,17, pneumatici 4.00.8.

La Vespa primo tipo era sprovvista di cavalletto, si appoggiava lateralmente sulla pedana sprovvista a questo scopo di due zoccolotti in lega leggera, il serbatoio conteneva 5 litri che gli garantivano un consumo di oltre 40 km. con un litro di miscela, al 5%. L'idea non era nuova, ma questo veicolo era talmente esclusivo, perfetto da distinguersi nettamente con ogni precedente realizzazione in fatto di scooter. Quindi la Vespa cominciava a piacere anche se in quel periodo diversi costruttori si cimentavano, per la ragione prima esposte che nel periodo della ricostruzione era quello di dover affrontare le possibilità di movimento. Dobbiamo considerare che però la Vespa superò brillantemente molti di questi problemi e che il successo commerciale era anche dovuto alla intelligenza iniziativa della Piaggio che aveva potuto organizzare una capillare assistenza su tutto il territorio nazionale, corsi per meccanici vespisti presso il suo stabilimento, creando anche una catena di rivenditori con magazzino di pezzi di ricambio.

Quindi con 68.000 lire e, il costo della Vespa, si poteva cominciare a muoversi in città nelle strade non asfaltate di allora, nelle campagne, sui monti, nei posti di mare; la Vespa era utilizzata in qualsiasi modo, in qualsiasi condizione di esercizio. Questo primo modello rimase poi in produzione fino a tutto l'anno 1947, anno fino al quale è stata in produzione la Vespa 98 che prendeva il nome dalla cilindrata stessa.

Sempre la Vespa del 1948, con cilindrata 125 cc., una cilindrata che attraverso l'aggiornamento tecnologico, la Vespa si porterà fino ai giorni nostri. Dotata di sospensioni sia anteriori che posteriori, venne adottato il cavalletto, mutò leggermente, l'estetica, il parafango anteriore che era anche sede del faro e piccole modifiche alla carrozzeria collegate anche a diverse migliorie tecniche.

Quindi ecco l'affermarsi della Vespa come mezzo per fare del turismo, nell'indicarci delle mete di viaggio, appartenere ad un gruppo. Difatti il mezzo fu utilizzato in quegli anni proprio nel turismo e nello sport. Nel turismo per giungere a delle mete, che oggi con le strade di allora sembravano inverosimili e nello sport, nell'adottare quel mezzo alle competizioni inizialmente semplici, ma poi sempre più impegnative per poter gareggiare nelle gare di velocità, a quelle di Regolarità, ai Raid, ai Rally. Quindi un movimento che si cominciava ad ingrossare intorno a questo mezzo, che ispirava simpatia e con il quale si andava bene, sia da soli che in gruppo, per raggiungere nuove mete. Furono creati dei modelli Vespa speciali, come la «6 Giorni» in quegli anni per partecipare alle competizioni, l'impegno nei Record con la Vespa da Record del chilometro lanciato sulla Pista di Montlhéry ed un altro grande prestigioso record a oltre 171 km. orari realizzato da Mazzoncini sulla Roma-Ostia nel 1951.

I progettisti con a capo D'Ascanio ed uno staff di ingegneri e tecnici aveva lavorato su questo scooter per portarlo a traguardi veramente particolari. Questa continua serie di esperienze e studi si sarebbero poi visti

anche negli anni successivi con l'applicazione di tecnologie migliori. L'aumento della cilindrata a 150, per arrivare al modello 150 Gran Sport, che rappresenta ancora oggi un bellissimo esemplare sportivo. È visibile quindi il trasferimento nella produzione di serie di tutte quelle esperienze tecniche provenienti dallo sport. In quegli anni la motorizzazione su due ruote era prevalentemente su Vespa ed essere un utente vespista era qualcosa in più, ieri come oggi. A conferma di questo inimitabile mezzo, ricordiamo che la Vespa è stata prodotta in molti milioni di esemplari ed esportata in quasi tutte le parti del globo.

La Vespa e la sua leggenda non avrebbero mai avuto occasione di esistere, se l'industria che la produce da più di cinquant'anni non fosse stata creata e condotta da Rinaldo Piaggio.(1864-1938).Gli stabilimenti dell'azienda furono prima utilizzati per la realizzazione di interni navali,poi per la produzione di materiale ferroviario e in seguito vennero impiegati per produzioni aeronautiche

La Piaggio inizia nel 1924 la produzione a Pontedera dei primi motori Jupiter da 400 cavalli fino ad arrivare al P XII RC,un 18 cilindri a doppia stella da ben 1750 cavalli. L'azienda ha anche al suo attivo una ventina di primati conquistati con gli aeromobili di sua produzione negli anni '20 e '30. Inoltre sono i tecnici della Piaggio, guidati dall'ingegnere Corradino D'Ascanio, che progettano il DAT 3, il primo elicottero della storia effettivamente manovrato dall'uomo e con eliche montate su giunto cardanico). La storia della Piaggio ha però una svolta nel dopoguerra, quando, il 23 aprile 1946, su progetto dello stesso D'Ascanio, viene brevettata una motocicletta il cui nome diventerà quasi un sinonimo di "Piaggio": La VESPA.

VESPA MP5 "PAPERINO" (1943)

Il prototipo MP5 ,soprannominato "Paperino", è stato creato dall'ingegner Renzo Spotti. Questo esemplare non era piaciuto ad Enrico Piaggio, il quale ne bloccò la produzione dopo i primi esemplari costruiti. In seguito il progetto venne affidato a Corradino D'Ascanio che disegnò la prima Vespa.

VESPA MP6 (1945)

Nel 1945 Corradino D'Ascanio presenta ad Enrico Piaggio il prototipo MP6 e viene subito apprezzato per l'ampia parte centrale a disposizione del guidatore. E' un mezzo totalmente innovativo che sfrutta molte soluzioni di derivazione aeronautica come la scocca portante, il cambio sul manubrio, il leveraggio della sospensione anteriore per una facile sostituzione della ruota. Inoltre freno posteriore a pedale,leva per la messa in moto, motore sotto la sella...tratti che contraddistigueranno la futura Vespa.

VESPA 98 (1946)

E' il primo modello di Vespa costruita su larga scala dalla Piaggio, interamente progettata da Corradino D'Ascanio e presentato per la prima volta nel 1948. Presentata al pubblico al circolo del golf di Roma, sullo scudo compare per la prima volta il logo Piaggio in sostituzione a quello aeronautico. Prodotta a Pontedera e commercializzata dalle concessionarie Lancia, prodotta nel primo anno in 2.484 esemplari. Cilindrata di 98 cc., 2 tempi, 3 marce, 3,2 cv a 4500 giri per 60 km/h di velocità massima.

VESPA 98 II SERIE (1947)

Prodotta in 16.500 esemplari con diverse migliorie rispetto al modello precedente come ad esempio il parafrangente dalle dimensioni ridotte e senza sportello che permette la sostituzione della ruota anteriore in maniera più agevole. Essendo molto richiesta e avendo tempi di consegna lunghi, nasce un fiorente mercato nero che vede questo modello Vespa protagonista con prezzi doppi a quelli di listino.

VESPA 98 CORSA (1947)

La prima sorprendente e fantastica Vespa da corsa che la Piaggio produce e distribuisce ai concessionari nel '47.Partecipa a molte gare in salita e in circuito ottenendo vittorie nella categoria Scooter, ad esempio nella Gran Premio di Napoli (1947) e nella cronoscalata di Rocca di Papa (Roma). Derivata dal modello di serie, si differenzia per lo scudo più stretto e bombato, manubrio più stretto, per l'assenza del clacson sul nuovo musetto, la sella in posizione arretrata per consentire al pilota di assumere una posizione aerodinamica, freno posteriore a sinistra azionabile con il tallone e sospensione posteriore a balestra.

VESPA 98 CORSA (CIRCUITO) (1947)

(Museo Piaggio:a sinistra la Vespa 98 Corsa, al centro la Vespa 98 Corsa Circuito)

Costruita per dimostrare al mondo la capacità del piccolo scooter di Pontedera di essere competitivo nelle gare dell'epoca. Monta tubo sterzo e relativa sospensione a destra (soluzione adottata sulla Vespa 125 nel '48 in poi), ammortizzatore a frizione registrabile, parafrangente anteriore aderente e stretto per ottimizzare il coefficiente di penetrazione, carrozzeria costruita a mano su telaio d'acciaio, aerodinamica e di ridotte dimensioni, serbatoio maggiorato con tappo ad apertura rapida, manubrio cromato dalla forma particolare e dimensioni ridottissime, niente fanali né clacson, motore ben in vista, ancora sospensione posteriore a balestra a sfoglie d'acciaio, scarico a megafono (di moda negli anni 40-50, ma non efficace come si credeva), avviamento a spinta, prima marcia molto lunga e le altre due molto ravvicinate, cerchi scomponibili e pneumatici Pirelli tipo corsa da 3,50x8". Naturalmente colore rosso...

VESPA 125 (1948)

Nel 1948 la Piaggio immette sul mercato la nuova Vespa, cilindrata 125 cc. Nel '46- '47 erano già state prodotte quasi 1200 esemplari Vespa con telaio dalla 98 e motore 125 cc. per il mercato estero. Così alla fine del 1947 Enrico Piaggio decide di cessare la produzione della Vespa 98 per essere rimpiazzata dalla 125, venduta poi anche sul mercato italiano. Migliorato il cambio rispetto alla 98, aumentato l'alesaggio a 56,5 contro i 50 precedenti facendo lievitare la cilindrata a 125 cc, viene montato un ammortizzatore posteriore, spostato il tubo di sterzo a destra, adottata una nuova sella, nuovo fanale anteriore, sportello per l'ispezione del carburatore (TA 17), diverso leveraggio della bacchetta del cambio, viene installato il cavalletto, laterale per i primi modelli e centrale per i successivi.

VESPA 125 CORSA (1949)

Nel 1949 viene costruita la Vespa 125 Corsa con il telaio in lega, stessa lega utilizzata per la costruzione degli aerei, assemblato con ribattini anch'essi in lega, soluzione tecnologicamente avanzata per il periodo. Grande serbatoio allungato verso lo sterzo, garanzia di autonomia e ottimizzazione di guida ad alte velocità. La Vespa 125 Corsa partecipa a varie gare uscendone vincitrice in molte di queste, ad esempio 1° e 2° posto al Gran Premio di Bologna (rispettivamente Giuseppe Cau e Dino Mazzoncini).

VESPA 125 CIRCUITO (1949)

In questo periodo (fine degli anni '40), la maggior parte delle case costruttrici di moto si impegnarono molto nelle competizioni (che si svolgevano soprattutto in circuiti cittadini) allo scopo di avvicinare il grande pubblico al mondo delle due ruote... in altre parole, le corse servivano per far pubblicità. Anche la Piaggio non è da meno e il suo Reparto Esperienze costruisce tutti i modelli da corsa utilizzati nelle gare fino a metà anni '50 guidati dai piloti ufficiali Dino Mazzoncini e Giuseppe Cau che nel 1950 vince la gara a cronometro Catania-Etna nella categoria 125.

VESPA MONTLHERY (1950)

Dopo le gare è il momento dei record... la Piaggio promuove l'immagine sportiva della Vespa in questa categoria. Il 7 Aprile 1950 sul circuito francese di Montlhéry, in 10 ore di prova e con tre piloti che si alternano alla guida, la Vespa conquista ben 17 record mondiali tra cui quello dell'ora con una media di 134 km/h, delle 100 miglia con una media di 129,7 km/h, delle 500 miglia con una media di 123,9 km/h, dei 1000 km con una media di 124,3 km/h e delle 10 ore, durante le quali percorre 1049 km!

VESPA SILURO (1951)

Nel '51 la Vespa va alla conquista del più prestigioso record... il chilometro lanciato. Il 9 febbraio, tra il 10° e l'11° km dell'autostrada Roma-Ostia, la Vespa con motore a due pistoni contrapposti dalla potenza di 17,2 cv a 9500 giri, progettata da Corradino D'Ascanio, guidata dal collaudatore Dino Mazzoncini (sperimentò un casco con una lunga pinna sul retro) ottiene il primato sul chilometro lanciato con 171 km/h di media e un tempo di circa 21 secondi. Il motore era ricavato da un lungo cilindro in ghisa dove scorrevano due pistoni con moto contrapposto che in risalita formavano una camera di scoppio, i due alberi erano uniti da una serie di ingranaggi, il raffreddamento era a liquido con radiatore sul lato posteriore sinistro, i carburatori (Dell'Orto SSI 23) erano stati progettati e costruiti appositamente così come le gomme dalla Pirelli.

VESPA 125 (1951)

Simile al modello del 1948, la Vespa del 1951 si differenzia per il maggior confort dato dall'ammortizzatore idraulico presente anche sull'anteriore. Il cambio diventa molto più preciso grazie all'adozione di cavi flessibili in sostituzione della bacchetta. Diverso nell'estetica il faro posteriore che diventa rettangolare e il telaio, nella parte posteriore, non presenta più nervature come nel modello del '50. Cambia anche la sella

nella forma e nel colore. Questa è la Vespa delle fughe romantiche per Roma nell'indimenticabile film "Vacanza Romane" con Audrey Hepburn e Gregory Peck.

VESPA 125 SEI GIORNI (1951)

Veicolo derivato dalle competizioni di regolarità alle quali partecipa con notevoli risultati: alla XXVI Sei Giorni internazionale del 1951 vinse nove medaglie d'oro su dieci concorrenti partiti e da questa gara ne prende il nome. La Vespa Sport vinse anche il Trofeo della Federazione Motociclistica Italiana sempre nel 1951. Simile alla Vespa di serie, ma di fatto diversa in tutte le sue parti, la Sport del '51 si riconosceva tra mille, anche da lontano, per il suo inconfondibile rumore dato dalla marmitta ad espansione. Il carter motore erano fusi in terra ed erano diversi da quelli montati di serie, il cambio e frizione erano rinforzati, carburatore SS 25 costruito ad hoc dalla Dell'Orto. Esteticamente presentava 2 ruote di scorta nella pedana centrale, serbatoio di grandi dimensioni con rettangolo in gomma sul tappo (usato dal pilota come sellino in posizione abbassata), faro anteriore diverso denominato "a periscopio", scudo anteriore molto aerodinamico e molti altri particolari.

VESPA 125 U (1953)

Prodotta in soli 7000 esemplari, la Vespa U è tra gli scooter più ricercati dai collezionisti. Nata nel '53 come modello economico, infatti la "U" sta per "Utilitaria", per contrastare la concorrenza della Lambretta, viene messa in commercio al prezzo di 110.000 Lire. E' la prima vespa destinata al mercato italiano che monta il faro sul manubrio anziché sul parafango anteriore.

VESPA 150 GS (1955)

Gs sta per "Gran Sport"...è la prima Vespa con carattere sportivo prodotta in grande serie a partire dal 1955. E' il punto di riferimento nella categoria scooter, non solo Vespa; ricercatissima oggi tra collezionisti del mitico mezzo, considerata il modello Vespa più bello mai prodotto. La 150 Gs, grazie all'esperienza accumulata dal reparto corse, ha una spiccata indole sportiva. Il motore è un "quadro" 57x57 (alesaggio x corsa), pistone a cielo bombato senza deflettori, ammissione diretta al cilindro, carburatore Dell'Orto UB 23 S3, cambio a 4 marce, un motore capace di offrire circa 8 cv a 7500 giri. Cambiano inoltre il telaio, completamente ridisegnato, la sella ora biposto e i cerchi da 10 pollici con pneumatici 3.50-10.

VESPA 150 SIDE-CAR (1955)

I primi esemplari della Vespa 150 VL1 furono commercializzati già nel '54. Caratterizzata dal carrozino laterale sulla sinistra, dalla forma allungata e dal molleggio assicurato da molle elicoidali che consentono comodità anche nei lunghi spostamenti sia al pilota che al passeggero. Il carrozino della Vespa Side-Car fu ed è tutt'ora apprezzato per la sua conformazione aerodinamica ed allo stesso tempo elegante, costruito in lamiera d'acciaio, collegato alla Vespa con un unico tubo. Tale modello prevedeva anche la sostituzione dei rapporti del cambio, accorciato per facilitare il superamento di notevoli pendenze.

VESPA 150 (1955)

La Vespa 150 è identica al modello 125 del 1953 ad eccezione dei cofani e parafango che in questo modello sono in lamiera, di alcuni particolari come ad esempio la sella di nuovo disegno, il faro anteriore montato sul manubrio, il portapacchi e naturalmente del motore di cilindrata superiore. Con questo modello esce la milionesima Vespa dagli stabilimenti di Pontedera a 10 anni dalla sua nascita. Nel '56 lo scooter Piaggio è prodotto in 3 versioni: 125 (al prezzo di vendita di 128.000 Lire), 150 (148.000 Lire) e 150 Gs (178.000 Lire).

VESPA 150 GS (1956)

Si differenzia dal modello precedente principalmente per i cavi dei comandi non più esterni ma interni al manubrio e al piantone del telaio, lo scudo viene bordato con acciaio inox lucidato, il tachimetro cambia forma diventando a ventaglio (dal '59), il fanale cromato (anch'esso dal '59), una diversa cresta sul parafango anteriore e altre piccole modifiche. A livello termico varia la testa, ora ad alta turbolenza e l'accensione a spinterogeno. Vengono inoltre migliorati i freni grazie all'adozione di tamburi autoventilati (dal 1959). Il modello Vespa 150 Gs viene prodotta in 80.000 esemplari nella sua versione finale (VS5) e resta in produzione dal '58 al '61.

VESPA 150 T.A.P. (Truppe Aero Paracadutate)

Prodotta in 600 esemplari negli stabilimenti A.C.M.A (licenzataria Piaggio in Francia) a Fourchambault sotto richiesta del Ministero della Difesa francese. La particolarità di questa Vespa T.A.P. è che poteva essere paracadutata, è dotata di un cannone privo di rinculo da 75 mm con 6 munizioni, 2 taniche per il carburante e un carrello. Prodotta sia in verde militare che sabbia.

VESPA 400 (1957)

La Vespa 400 è una microvettura progettata da Corradino D'Ascanio negli anni 50 in un momento di grande successo per la classica Vespa. La Piaggio voleva creare un mezzo a 4 ruote economico e quindi di larga diffusione. Nel 1956 viene presentato un prototipo e nel '57 inizia la sua produzione che continuerà fino al '64. Vengono prodotti circa 34.000 esemplari negli stabilimenti francesi dell'A.C.M.A in 2 versioni: Lusso e Turismo. Rappresentava un vettura elegante e confortevole dalle ridotte dimensioni caratterizzata dalla facilità di guida, dal riscaldamento montato di serie, mossa da uno scattante bicilindrico 2 tempi. Il motore che equipaggia la Vespa 400 è un piccolo bicilindrico posteriore di 393 cc (63x63), raffreddato ad aria, 12 e 14 cv di potenza, trazione posteriore, 3 marce + retromarcia, velocità massima di 90 km/h, sospensioni indipendenti sulle 4 ruote, freni idraulici sulle 4 ruote e pneumatici di 4.00-10". L'avvento della Fiat 500 smorzò la vita di questo veicolo.

VESPA 125 (1958)

La Vespa 125 del '58 è un modello innovativo rispetto ai precedenti. Dal punto di vista del telaio, in Piaggio si assiste ad una vera rivoluzione: la carrozzeria è realizzata tramite la congiunzione di 2 semigusci in lamiera saldati, soluzione adottata poi su tutti i modelli successivi. Anche il manubrio è composto da due semigusci di lamiera stampata smontabili per consentire l'accesso ai comandi che adesso sono interni come sui modelli di cilindrata superiore. Il motore è completamente ridisegnato, più compatto, con la traversa motore incorporata ai carter. Cambiano anche carburatore (Dell'Orto UA16S1), filtro aria, selettore cambio e volano. Prodotta in grigio e i beige.

VESPA 150 (1960)

L'evoluzione della Vespa 150 (VBB) con poche piccole modifiche. Colore simile al precedente modello, vengono aggiunti 2 fregi in alluminio sui cofani laterali, cambia il fanalino posteriore che diventa più grande e completamente cromato. Il motore passa da alimentato al cilindro ad alimentato al carter con immissione regolata da una spalla dell'albero motore e tutto ciò consente una riduzione della percentuale d'olio nella miscela che passa dal 5% al 2%.

VESPA 150 S. DALI' (1962)

La Vespa 150 decorata da Dalì è probabilmente la più preziosa Vespa esistente al mondo. Questa Vespa apparteneva a 2 studenti dell'Università di Madrid che andavano a spasso per l'Europa: Santiago Guillen e Antonio Veciana erano diretti a Roma e poi ad Atene e durante il loro viaggio incontrano il maestro del Surrealismo a Cadaquez (Spagna) durante una sosta. Qui Salvador Dalì espresse sulla carrozzeria del mitico scooter la sua arte, apponendovi la sua firma e il nome della sua musa ispiratrice e compagna "Gala". La Vespa fu esposta per la prima volta in occasione dell'Eurovespa a Girona il 12 e 13 giugno del 1999, al museo Guggenheim di New York, al Pompidou di Parigi per poi tornare al Museo Piaggio a Pontedera.

VESPA 160 GS (1962)

La Vespa 160 GS è l'ultima della prestigiosa serie nata nel '55 e rimane in produzione dal 1962 al 1964 per soddisfare la richiesta di clienti sempre più esigenti. Quest'ultima Gran Sport ha il motore di cilindrata maggiore grazie all'aumento sia della corsa che dell'alesaggio, ha cofani asportabili marcati da un profilo in alluminio ed è disponibile in una nuova colorazione, il grigio biacca che sostituisce il classico grigio metallizzato. E' la Vespa protagonista della famosa campagna pubblicitaria "Paradiso per Due".

VESPA 150 GL (1962)

La Vespa GL, versione Lusso della 150, è considerato il modello di maggior prestigio prodotto dalla Piaggio nel '62. Cambiano le linee che si aggiornano e si adeguano alle tendenze del tempo tenendo sempre in considerazione la funzionalità del mezzo. Le sacche sono di diverso disegno rispetto alla 150, più squadrate, con modanature in alluminio che ritroviamo anche sul parafango; anche la forma del faro cambia e diventa trapezoidale. Monta cerchi da 10 pollici.

VESPA 50 (1963)

E' proprio nel '63 che nasce uno dei modelli più famosi al mondo...la Vespa 50. E' la Vespa più amata dai giovani, è esteticamente molto piacevole ed esclusiva (riprende le forme dei modelli di cilindrata superiore) ed è maneggevole ed affidabile. Lo slogan pubblicitario del tempo recitava: "Giovane, moderna e...senza documenti", la nuova Vespa infatti, grazie alla cilindrata ridotta, poteva essere guidata già da 14 anni senza targa e senza patente, come prevedeva il Codice della Strada. Il Blocco motore è completamente nuovo e il gruppo termico non è più orizzontale ma inclinato di 45 gradi. La Vespa 50 è l'ultima creazione dell'Ingegnere Corradino D'Ascanio ed è quasi un simbolo nella storia Vespa tant'è che ne sono state prodotte dal 1964 ad oggi più di 3 milioni di esemplari!

VESPA 90 (1963)

La Vespa 90 fu presentata insieme alla Vespa 50 nel 1963 e ne mantiene la maggior parte dei componenti. Fu prodotta per il mercato italiano in 24.000 esemplari tutti di colore celeste. Apprezzato per il basso costo d'acquisto, consumi ridotti, linea più snella e filante rispetto agli altri modelli targati e prestazioni capaci di trasportare anche un secondo passeggero.

PROTOTIPO VESPA MILITARE (1964)

Negli anni '50 molte case costruttrici si dedicarono alla costruzione di mezzi dedicati all'uso militare e anche la Piaggio non è da meno.

Questa Vespa però è rimasta allo stato di prototipo in quanto non si giunse all'accordo definitivo tra lo stabilimento di Pontedera e il Ministero della Difesa

VESPA 90 SUPER SPRINT (1965)

Oggi la Vespa 90 Super Sprint è un vero e proprio oggetto da collezione, molto ricercata e costosa qualora troviate qualche fortunato possessore disposto a venderla.

Viene prodotta dal 1965 al 1971 e si caratterizza per la sua forma originale e particolare grintosa; i segni distintivi di questo modello sono molto visibili: ruota di scorta posta al centro della pedana poggia piedi sormontata da un bauletto porta oggetti che va dalla sella al manubrio che aveva la funzione di sostenere il pilota qualora volesse assumere una posizione di guida sportiva, lo scudo di dimensioni ridotte, lo sterzo leggermente inclinato, la marmitta dalla particolare conformazione capace di assicurare una resa maggiore e un look accattivante grazie alla cromatura superficiale.

Il blocco motore è lo stesso dei modelli 50c.c. e 90c.c., il gruppo termico ha corsa 51 e alesaggio 47 ed il cambio cresce di una marcia (la 90 S.S. ha 4 marce), il carburatore è un Dell'Orto 16/16 e la marmitta (come accennato sopra) è ad espansione creata appositamente per incrementare la potenza e donare a questa Vespa un sound da vera sportiva.

VESPA 180 SUPER SPORT (1965)

La Vespa 180 Super Sport deriva dalla 160 GS come modello generale ma potenza e cilindrata salgono permettendo di spingere il mezzo ai 105 km/h. Il musetto anteriore e lo sterzo vengono ripresi dal GL, il faro anteriore trapezoidale ed il fanale posteriore sono identici alla Vespa Sprint del 1963.

Il motore è di 181 cc., ha un diametro di 62 mm. e corsa di 62 ed eroga ben 10 cavalli a 6250 giri

Prodotta dal '64 al '68, anno in cui viene sostituita dalla 180 Rally

VESPA ALPHA (VESPA 180 SS-1967)

La Vespa usata nel film "Dick Smart, Agente 2007" del 1967 con Richard Wyler, Margaret Lee e Rosanna Tapados.

La Vespa usata sul set deriva da una 180 Super Sport modificata dalla Piaggio in collaborazione con l'inglese Alpha Willis.

Oltre al normale utilizzo su strada, questo mezzo, nella finzione scenica, era adatta anche a volare grazie alle eliche dietro il posto di guida, navigare ed immergersi stile sottomarino!

VESPA 125 PRIMAVERA (1967)

Derivata direttamente dalla 125 nuova del 1965 che a sua volta conserva lo stesso telaio della 50 cc e 90 cc.

Si differenzia dalla VMA1 per la sella biposto e il telaio leggermente allungato, piccole modifiche che agevolavano il trasporto del secondo passeggero.

La Vespa 125 Primavera ebbe un grande successo tra i giovani, esattamente dai 16 anni in su, anni richiesti per la guida di questo veicolo.

Arma vincente per la casa di Pontedera fu la splendida campagna pubblicitaria che accompagnò la commercializzazione della 125 Primavera la quale ebbe come slogan: "Con Vespa si può" che stava ad indicare come questo mezzo agile, veloce, potente e scattante fosse la soluzione ideale per giovani dinamici e sportivi che vogliono evitare il caos del traffico cittadino.

VESPA 180 RALLY (1968)

Il pezzo forte di casa Piaggio, successore del GS: la Vespa 180 Rally.

Il motore ha sempre la stessa cilindrata della 180 S.S. ma cambia radicalmente nel sistema di alimentazione: il vecchio sistema a luci incrociate lascia spazio all'ammissione rotante comandata dalla spalla dell'albero motore, soluzione già sperimentata dalla Piaggio ma su cubature minori. In realtà i 180 cc. della Vespa Rally sono dati da una variazione lieve di alesaggio e corsa che ora passano rispettivamente a 63,5 mm. x 67 mm. Anche la marmitta è nuova, più performante e silenziosa.

Esteticamente è un mix tra la 180 S.S. e la Sprint ad eccezione del manubrio che è di nuovo disegno, faro, manopole e contachilometri compresi. Sulla forcella c'è un ritorno al passato con molla separata dall'ammortizzatore.

VESPA 50 SPECIAL (1969)

La Vespa 50 Special è forse il modello più conosciuto della casa di Pontedera.

Commercializzata a partire dal 1969 e si rivolge ad un pubblico giovane: la grande comunicazione pubblicitaria intrapresa dalla Piaggio aiuta molto la diffusione di questo mezzo; come dimenticare il mitico slogan "Chi Vespa mangia le Mele" incentrata prevalentemente sul modello 50 Vespa e rivolto in particolar modo ai giovani, impegnati all'epoca in una grande rivoluzione sociale.

Classico motore a 2 tempi da 49 cc, in principio a tre e poi a quattro marce, con ruote da 9 pollici sui primi esemplari poi cresciute a 10 con il passar degli anni.

Si distingue dalla Vespa 50 dal famoso faro quadrato, dal copri clacson in plastica, da un diverso fanale posteriore e da colori particolarmente gradevoli.

Sempre nel 69 viene commercializzata la Vespa 50 Elestart, identica in tutto alla 50 Special ma con una innovativa soluzione tecnica, l'avviamento elettrico.

VESPA 50 CON PEDALI (1970)

Modello particolare diffuso in Francia dalla Piaggio è la Vespa 50 a pedali.

Per adeguarsi alle normative di circolazione francesi la Vespa dovette prevedere il montaggio dei pedali, come d'altronde tutti i mezzi a due ruote circolanti sul territorio francese.

La Vespa 50 con pedali è in tutto e per tutto una normale Vespa da 50 cc con una piccola modifica in zona pedana che prevedeva l'alloggiamento di un meccanismo in grado di far funzionare il mezzo come una normale bicicletta. Ovviamente le pedane sono state ridimensionate per permettere al pedale di eseguire il normale moto rotatorio.

Questo modello è particolarmente apprezzato dai collezionisti e, quindi, ben quotato.

VESPA RALLY 200(1972)

L'enorme successo riscosso dalla Piaggio con la Vespa 180 Rally, spinge la casa di Pontedera ad esagerare creando un motore da 200 c.c. di cilindrata e montandolo sotto un telaio Rally: così nel 1972 viene messa in commercio la Vespa 200 Rally, un mezzo di enorme successo tra i vespisti che se la contendono e aspettano anche alcuni mesi per averla.

L'uscita di questo mezzo fu accompagnata anche in questo caso da una stupenda campagna pubblicitaria denominata "Le Sardomobili" che citava testuali parole: "due ruote potenti, scattanti, due ruote con riflessi pronti, due ruote Rally spinte dal nuovo motore 12 cavalli che crescono fino a 5700 giri, due ruote poderose che sfrecciano in piena sicurezza sul filo dei 110 km/h."

Il suo look è inconfondibile grazie alle strisce adesive sui lati del parafango anteriore e sulle sacche laterali. La cilindrata di 197,97 c.c. è raggiunta grazie all'utilizzo di una motore con alesaggio di 66,5 mm. e corsa di 57 mm.