



# Legenda,

ki je postala 70 - letnica

Vse skupaj se je začelo že proti koncu II. svetovne vojne, ko so v mestu Pontedera v italijanski Toscani nastajali prvi prototipi bodočega skuterja, ki ni zaznamoval samo motoriziranosti povojnih množic, ampak se je ohranil na svetovnih trgih in se uspešno prodaja še danes.

Družina Piaggio, znani industrijalci že iz 19. stoletja, so imeli tovarne še v Pizzi, Genovi in v Finale Ligure. Med II. svetovno vojno je bil Rinaldo Piaggio največji proizvajalec vojaških letal za potrebe Mussolinijeve fašistične armade, tovarna pa je bila prav v Pontederi. Na pogorišču zrušene tovarne sta sinova Rinalda Piaggia – Rinaldo jr. in Enrico, ki je bil tedaj odgovoren za usposobitev razdejane tovarne v Pontederi, iskala možnost za postavitev serijske proizvodnje individualnega motornega vozila na dveh kolesih, ki bi naj pritegnilo domačega kupca. Lastno intuicijo je Enrico prenesel na sodelavca – inženirja in iznajditelja Corradina D' Ascania (1891-1981), ki naj izdelata dvokolesnik z lastnim pogonom, ki naj bo edinstvene konstrukcije, oblike, skratka vozilo, ki bi se lahko uspešno prodajalo tudi v tujini. S prvim prototipom z oznako MP5, nekakšnega skuterja, poimenovanim Paperino (ital. ime za »Donald Duck« - račko), ki sta ga skonstruirala hišna konstruktorja, Enrico ni bil zadovoljen. Corradino D' Ascanio, ki je imel tudi svetovalno podjetje, se je kalil tudi pri konkurenčnem izdelovalcu Lambrett – Innocentiju. O konstrukciji na novo oblikovanega skuterja, ki je potekal v veliki tajnosti, je bil najprej seznanjen Enrico Piaggio in ko je bil izdelan eden izmed prototipov z oznako MP6, vzneseno vzkliknil : Zares izgleda kot vespa (v prevodu osa) in Vespa je bila s tem rojena.



**Prototip MP5- Paperino – arhiv avtorja prispevka**



**Prototip Vespe MP6 – motor 98 ccm, še brez turbine za prisilno hlajenje**



**Vespa 98 iz prve serije, 1946**

Že v začetku aprila leta 1946 so v Piaggio Co. S.p.a edinstveno »monosocque« (oblika, pri kateri je karoserija integralni del okvirja – šasije) obliko skuterja prijavi patentnemu uradu pri ministrstvu za industrijo v Firenzah. Revolucionarna konstrukcija, dokaj nenavadna za tisti čas, je vsebovala samonosno karoserijo z integriranim zadnjim blatnikom, vsi mehanski deli so zaščiteni, prav tako voznikove noge s pomočjo izrazitega oklepa spredaj, ki je prav tako del integralne konstrukcije. Pogonski agregat je pritrjen zadaj bočno ob pogonskem kolesu levo. Kolo je gnano direktno iz izhodne osi menjalnika, brez vmesne verige. S tem je delovanje vozila mnogo čistejše, ni potrebnega mazanja verige. Prototip Vespe MP6 je vseboval tudi enostransko vpetje kolesa spredaj z integrirano enostransko vzmetjo, kasneje so ji dodali tudi amortizer. Sprednje, zadnje kolo in rezerva so med seboj zamenljivi na sprednjem oz. zadnjem premniku. Zadnji širši del telesa Vespe je povezan s prednjim delom za ozkim pasom, prav tako krmilni drog spominja na drevesno oz. antensko strukturo. Originalna vespa je imela opcijsko dodatni sedež za sovoznika ali prtljažnik zadaj. Pokrov posode za gorivo je nameščen pod dviznim voznikovim sedežem, s tem je prihranjena dodatna ključavnica za varovanje pokrova goriva in potreba po dodatnem delu na gladki strukturi okvirja. Skuter je bil na začetku opremljen z 8 colskimi platišči, ki so jih Vespe uporabljale vse do sredine 50-ih let prejšnjega stoletja oz. vse do nastanka ene izmed najekskluzivnejših športnih izvedb - Vespa GS (grand sport), ki je zagledala luč sveta v letu 1955. Na tej so bila prvič pritrjena 10 colska platišča.

Vespa je bila grajena predvsem za asfaltne in gladke podlage cestnišč, vožnja z njo po makadamskih stezah, kakršne so pri nas takrat praviloma bile, pa je predstavljala za voznika poseben izziv, praviloma z izrabljenimi pnevmatikami na skuterju... Dvotaktni pogonski agregat v prototipih in prvi seriji izdelanih Vesp v letu 1946 je bil 98 ccm. Teh so izdelali tega leta



2000 kosov in so danes med zbiralci ene izmed najbolj iskanih. V začetnem prototipu MP6 so na pokrovu motorja vidna hladilna rebra za prehod hladnega zraka, kmalu za tem pa so na vztrajnik magnetne vžigalne naprave dodali turbino za prisilno zračno hlajenje valja, ki je bil obenem obdan s pločevinastim plaščem. Ta princip prisilnega zračnega hlajenja motorja se je ohranil domala pri vseh Vespah do danes. Vztrajnik motorja z magneti in turbino pokriva navitji vžigalne naprave s platinskimi kontakti in obenem skrbi tudi za generiranje VN iskre za vžig motorja.

Prvih 13 Vesp – nekakšno prototipno serijo so izdelali že spomladi leta 1946, pogled na obliko pa je bilo spoznanje o spoštovanju aerodinamičnih zakonitosti, še posebej po repu vozila. Število izdelanih vozil do leta 1965 se je z leti močno povečevalo. Leta 1946 so skupaj izdelali 2484 Vesp 98. Na novo spremenjenih Vesp 125 so leta 1947 izdelali že 10.535, naslednje leto – 1948 pa proizvodnjo skoraj podvojili z izdelanimi 19.822 kosi. Reklamiranje novega skuterja doma in v tujini je prispevalo k čedalje večji prepoznavnosti in priljubljenosti skuterja. Angleški Times je v tistem času objavil: »Popoln italijanski izdelek, ki ga ni bilo vse od Rimskih kočij !« Enrico Piaggio je bil izredno aktiven pri razširitvi prodaje Vesp na zunanje trge, že leta 1953 je bila na različnih koncih sveta razvejana servisna mreža s preko 10 tisoč delavnicami. Pričela se je tudi uspešna licenčna proizvodnja Vesp v tujini, leta 1950 so jih skupno izdelali že 60 tisoč. Začeli so jih proizvajati na otoku (Douglas, Bristol), (Moto Vespa) v Madridu, (ACMA) v

Parizu, izdelovali so jih tudi v Belgiji, Indiji, Braziliji, na Kitajskem, Avstraliji, Južni Afriki,.. Licenčna proizvodnja Vespe je bila organizirana v 13 državah v več kot 100 obratih. Temu primerne



**Vespa 150 »Sidecar«**



**Vespa 150 GS 1955**



V vrsti po letnicah, v Piaggio muzeju v Pontederi - arhiv avtorja prispevka



Vespa 125 Primavera, 1968

so bile tudi količine izdelanih primerkov, ki so presegle vsa pričakovanja. Že leta 1953 so jih skupno izdelali že preko 170 tisoč. Do leta 1965, ko je preminil Enrico Piaggio, so jih skupaj izdelali že 3.350.000 kosov, leta 1970 pa že presegli število 4 mio izdelanih. Leta 1988 je bilo izdelanih že 10 mio Vesp in do danes preko 18 mio.

Pregled nekaterih najznačilnejših Vesp skozi obdobje: Zaradi izjemnega števila tipov Vesp, ki so nastajali skozi obdobje in inovativnih sprememb ter racionalizacij v proizvodnji, je v svojem življenjskem ciklusu doživela največ sprememb.

Vespa 125 »faro basso« (žaromet spodaj na blatniku), se je sredi 50-tih let p.s. pridružila Vespa 150 z nekaj močnejšim pogonskim agregatom. Vse te so vsebovale 3 stopenjski menjalnik, razlikovale so se predvsem po velikosti in obliki žarometu ter pokrova motorja, ki je bil pri kasnejših izvedbah z integriranimi hladilnimi rebri in nekoliko večji. Leta 1953 so s proizvodnjo ekonomične »U« variante Vespe 125 prvič predstavili žaromet na sredino krmila zgoraj. To je postalo stalnica na Vespi 150, najprej kot pokrov in del spoja krmilnega droga in krmila, kasneje pa kot integralni del krmila, ko se je rodila Vespa 150 GS. Zaradi športnega karakterja je ta vespa doživela kar nekaj sprememb glede na dotodanje izvedbe. Vitkejša linija »monocoque« okvirja, vitkejši boki, 10 colske pnevmatike, navit 2 valjni agregat z integriranim 4 stopenjskim menjalnikom, rezervno kolo za ščitnikom za noge, daljšim sedlom za voznika in sovoznika, na voljo je bilo mnogo dodatne »kozmetične« opreme, ki je s svetlečimi krom deli dodatno krasila lepotico že samo po sebi. Da o voznih lastnostih in užitkih glede na klasično vespo 125 sploh ne govorimo. Skratka, uspešna proizvodnja Vesp GS je trajala vse do leta 1964, ko so izdelali zadnjo iz serije Vespa GS 160. Športnim trendom so uspešno sledile Vespa SS 180 (super sport), z vgrajenim še močnejšim dvotaktnim agregatom in zagotovljeno maksimalno hitrostjo 105 km/h. Končni doseg te družine je predstavljala Vespa



Rally 200, agregat pa je imel 199 ccm volumna. To je bil hkrati najmočnejši dvotaktni agregat, ki so jih vgrajevali v klasične Vespe. Prelomnica v proizvodnji Vesp se piše leto 1963, ko je nastal nov manjši okvir Vesp in s tem rojstvo Vespe 50. Ta je predstavljala tudi zadnjo kreacijo legendarnega konstruktorja Corradina D' Ascani-a. Postala je zelo popularna Vespa 50 – moped, saj za to vrst motornih koles – mopedov – v večini evropskih držav ni bilo potrebnih registrskih tablic. Teh so izdelali vseh skupaj preko 3.5 mio! V tem času je prišla na trg tudi Vespa 150 GL (grand luxe).

Z razvojem Vespe 125 Primavera in njene premiere v letu 1968 so se rodili modeli z najdaljšo življenjsko dobo. Namreč, Vespe so se od tedaj naprej proizvajale v dveh različnih tipskih okvirjih, manjše s 50 ccm, 90 ccm, 100 ccm in 125 ccm ter večje – agregati teh so bili izpeljanke iz novejšega 50 ccm agregata iz leta 1963 ter one z večjim okvirjem v 125 ccm, 150 ccm, 160 ccm, 180 ccm in 200 ccm izvedbah. Agregati pri teh so bili izpeljanke agregatov Vespe 125 iz

poznih 50-ih let p.s.. Vespa z velikim okvirjem se je prelevila v Vespa PX v letu 1977 in se je v izvedenkah 125, 150 in 200 ccm proizvajala vse do leta 2007.

Vespe v manjših okvirjih, tipa PK, so se proizvajale od začetkov 80-tih pa vse do sredine 90-tih let, najbolj priljubljene so bile med japonskimi kupci. Vespa PX 200 je bilo v začetku 80-tih let p.s. mogoče kupiti tudi pri nas v Ljubljani, na Celovski 150, v takratni trgovini in zastopstvu za Piaggio – Trgoavto iz Kopra. Kupec je imel celo možnost izbire barve vozila – žal je primanjkovalo tistih z belo barvo..

Na tem mestu se je paleta klasičnih Vesp, ki zaslužijo naziv starodobno vozilo, izpela. Vespe novejših dob pa se rojevajo in rastejo kot gobe po dežju, nekatere z več, druge z manj priokusa po dobrem, starem, nostalgijem, pri marsikaterem bralcu v spomin zapisanem kot mladost, svoboda, nova spoznanja, potovanje in odkrivanje neznanega, tudi prva znanja o motoroznanstvu in tehniki. Skratka, Vespa je bila in ostaja »Dolce vita« cele generacije!



Vespa PX200