

Vespa®

legenda

Pripravil: Edi Glavič dipl. ing

Projekt Vespe je pričel nastajati koncem druge svetovne vojne, v tovarni, ki je proizvajala letala že od dvajsetih let prejšnjega stoletja. Sam lastnik g. Enrico Piaggio se je zavedal, da je glede na potek vojne, potrebno preiti na proizvodnjo transportnih sredstev. Svojemu tehničnemu oddelku je naročil, da pristopi k razvoju motornega kolesa, ki bo zadostil naslednjih zahtevam:

- enostavni pristop na sedež, enostavnost upravljanja prestav in plina, maksimalna zaščita voznika pred dežjem, prahom in umazanijo iz cestišča, enostavna menjava kolesa in pnevmatike.

Projekt je bil zaupan ing. Corradino D' Ascanio, ki je bil izkušen projektant letalstva. Idejne skice bodočega skuterja imenovanega »Vespa«, z možnostjo sedenja »kot na stolu«, je leta 1945 izdelal mladi ing. Cagnacci. Gre za revolucionarne rešitve glede na do tedaj poznane skuterje predvsem iz druge strani oceana. Istega leta so bili izdelani prvi prototipi in spomladi leta 1946 je pričela serijska proizvodnja prve Vespe 98. Proizvodno je organiziral in vodil ing. Carbonero.



Motorno kolo, ki ima malo skupnega s klasičnim »motorjem«, ima okvir izdelan iz več pločevinastih sklopov, ki so točkovno zvarjeni v nosilno celoto.

Tehnični podatki:

Prostornina dvotaktnega prisilno hlajenega motorja je 98 ccm, menjalnik na tri prestave, magnetni vžig, maksimalna moč 3,2 KM pri 4.500 vrtljajih, hitrost do 60 km/h, največji vzpon 20%, teža praznega vozila 60 kg, dolžina 1,65 m, medosna razdalja 1,17 m, pnevmatike 3,50-8, poraba 2,5 l/100 km. Vse je bilo izdelano dovolj robustno in uporabno za potrebe povojnega časa.

Vespa je zaradi splošnega ekonomskega stanja, ko avtomobil ni bil dostopen množicam, doživela izjemen uspeh. Prvi model je doživljal konstanten razvoj in v letih so nastajali novi in novi modeli. Vespa je iz nujnega in večinoma edinega prevoznega sredstva, z rastjo standarda postala drugo vozilo v družini, nato mestno prevozno sredstvo, ves čas pa rasla v kultno vozilo. Postala je legenda.

Poglejmo kako so si sledili modeli skozi leta in njihove ključne spremembe:

Vespa 98

1946 do 1947

Izdelane so bile štiri verzije z manjšimi spremembami okvirja in motorja. Pomembnejša sprememba je bila zaganjava nosilca motorja iz železnega z aluminijem odlitkom.



Vespa 125

1948

Povečana prostornina motorja z večjim premerom cilindra. Posodobljena »karoserija«, prvič uporabljeno stojalo za parkiranje vozila. Povezava prestavne ročice na krmilu z menjalnikom je izvedena z vzvodi.



Vespa 125

1950 do 1952

Zamenjava vzvodov za prstave z dvema pletenicama (zajle), podaljšano podnožje za sopotnika, pednja luč z možnostjo reguliranja višine (predhodni modeli so imeli fiksni žaromet). Prednji amortizer z delovanjem na vlek.



Vespa 125

1953

Nov motor s spremenjenim načinom polnjenja goriva v cilinder (princip Schnurle), motorna gred z okroglo obliko polovic (nič več oblika sekirice). Povečan je žaromet na premer 105 mm. Vzporedno je lansiran model Vespa 125 U. Posebna poenostavljena verzija, brez kroma, z deli predhodnega modela, žaromet manjših dimenzij prvič montiran na krmilu, ..., s ciljem nižje prodajne cene. Model je bil neuspešen, izdelan v manjšem številu in je sedaj med zbiratelji zelo cenjen.



Vespa 150GS

1955

Povečana moč s postavitvijo uplinjača neposredno na cilinder. Zato so povečani bočni pokrovi, ki skupaj z 10 colskimi kolesi in enojnim sedežem za dve osebi, dajejo vespi bolj pomemben videz.



1956 - 1960

Vespa 150

1956

Prednja luč dobi nov nosilec, ki pokrije cevno krmilo, pletenice in elektro kabelski splet.



Vespa 125

1957

Popolnoma nov ožji in lažji okvir s centralnimi vari. Prvič ima motor 125 uplinjač neposredno nad cilindrom, zato okvir nima več posebnih vratic za dostop do uplinjača, bočni »ledvički« sta večjih dimenzij. Prednji žaromet je na krmilu, ki ima poseben pločevinast okrov, ki pokriva pletenice in električno inštalacijo.



Vespa 150

1958

Okvir je poenoten z modelom 125 prejšnjega leta, motor je prenovljen z rotacijskim polnjenjem cilindra, uplinjač je neposredno povezan s karterjem. Mešanica je prešla iz 5% na 2% olja. 150 GS je deležen manjših posodobitev.



Vespa 125

1959

Nov motor z rotacijskim polnjenjem goriva.

Vespa 150

1960

Manjše spremembe na motorju, nov štiri stopenjski menjalnik.



Vespa 160GS

1962

Nov model nadomesti model 150 GS. Moč motorja doseže 8,2 KM, rezervno kolo je postavljeno pod levi bočni pokrov. Prtljažni predel je v zadnjem delu.



1963 - 1972

Vespa 50 in Vespa 90

1963

Nova modela namenjena predvsem mestni vožnji.



Vespa 180 SS (super sport)

1964

Nadomesti model 160 GS. Moč doseže 10 KM, hitrost preseže 105 km/h, izboljšano je vzmetenje in lega na cesti. Prtljažni prostor je pridobljen neposredno pred kolena voznika.



Vespa 125

1965

Prenovljen tako okvir kot tudi motor. Okvir povzema oblikovno modela 50 in 90, z nekoliko bolj oglatimi oblikami. Okvirja modela 125 in 150 sta praktično poenotena, razlika je samo še v okrovu krmila.

Vespa 50 in Vespa 90 – v verziji super sport postaneta hita najstnikov.



Vespa 50 in Vespa 90

1967

Okvir je podaljšan za 20 mm.

Vespa 125

1967

Povečana je moč motorja in s tem hitrost za 10 km/h.

Vespa 150

1967

Gre iz proizvodnje.

Vespa 180 SS

1968

Vespa 180 SS se nadomesti z modelom Vespa 180 Rally na okvirju modela 150 Sprint in novim močnejšim motorjem.



1972

Nadaljuje se proizvodnja z različnimi verzijami modelov 50, 90, 125.

Ukine se proizvodnja Vespa 180 Rally, ki jo nadomesti model Vespa 200 Rally. Naj prestižnejši model proizveden do tega časa. V proizvodnji do 1979.



TOMAŽU V SLOVO

(+ 25.julija 2009)

Vespa P 200 X

1977

Vespa P 200 X za ameriški trg.



Vespa P 200 E

do 1982

Vespa P 200 E
Model z elektro zagonom.
V proizvodnji do 1982.



Izrane mladosti se Tomaža spominjam kot mladeniča s staro Vespo 125 iz leta 1952 in že takrat navdušenca za angleška, kasneje pa za italijanska vozila.

V tistih letih smo se občasno srečevali, ko pa si človek uredi družino, dom in otroke spravi do kruha zopet poišče prijatelje iz mladih let, ki jih družijo ljubezen do starodobnikov. Tu so odločilno vlogo odigrali klubi, kjer je

večina od nas tudi pristala pred mnogimi leti.

Dolgoletno članstvo v Codelli klubu in Zvezi Starodobnih Vozil Slovenije je s Tomažem imelo človeka, na katerega si se lahko vedno obrnil za nasvet. Teme naših pogovorov so se vrtele okoli starodobnih vozil, načel restavriranja in konzerviranja, ter o pravilih in pogojih za homologacijo teh vozil. Tu je bil Tomaž nenadkriljiv sogovornik, poznavanje zakona o motornih vozilih pa je bila tista njegova vrednota, ki je prišla do izraza na izobraževalnih seminarjih zveze SVS. Njegovi nasveti in predavanja so bile vedno zanimive teme. Pomembna je bila pomoč Tomaža pri organiziranju izobraževanja za tehnične komisarje mednarodne organizacije FIVA v prostorih LPP-ja.

Kot član Društva restavratorjev Slovenije je restavriral svoja vozila po navodilih društva in v največji meri težil k originalnosti. V letošnjem letu smo s kolegom iz Vrhnike postavili na kolesa njegovo Lancio APPIO/ iz 50 let, Tomažu pa so zažarele oči, ko se je z njo prvič peljal. Izredna volja in delovne navade so ga držale pokonci.

Zadnji dve leti smo se redno srečevali ob ponedeljkih med 11. in 12. uro, razen ko je bil na terapijah. Prisedel je v mojo alfo ali suzuki in na vrsti je bila debata s prijatelji ob čaju ali kavi v bližnjem bifeju, nazadnje pred malo več kot mesecem. Nato sva se slišala le še po telefonu, zadnjič ponedeljek, ko je bil na poti v bolnico.

Vsa ta leta so meni in mojim kolegom prinesla veliko skupnih ur in pogovorov s človekom, ki je bil izredno razgledan in prijeten sogovornik, toda dolgoletno prijateljstvo s Tomažem je bilo prekinjeno na način, ki ga narekuje življenje.

Človek živi, dokler živi spomin nanj. Tomaž, ostal boš z nami.

Svojcem izrekam iskreno sožalje v mojem imenu in v imenu vseh 32 klubov zveze SVS.

Ljubljana 29.julija 2009
Urban A. Demšar