

Die 40er

98
125

Präsentation

Golf Club di Roma, März 1946. Mailänder Messe, April 1946

Preis

55.000 Lire

Stückzahl

1399 Exemplare

Farben

Grau (Max Meyer 8003M) – Amaranrot

Fahrgestellnummern

V98 1001 – V98 2399

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	98 cm ³
Bohrung x Hub	50 x 50 mm
Verdichtung	6,5 : 1
Leistung	3,3 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Deflektorkolben, ein Einlasskanal
Vergaser	Dell'Orto T2 16/17 – TA 17 (17mm)
Gemisch	1:20
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Spiralfeder
Hinterradfeder	Gummipuffer
Antrieb	direkt
Räder	Untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 124 mm
Hinterradbremse	Trommel, 124 mm
Reifen	3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1655 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	700 mm
Radstand	1170 mm
Tankinhalt	5 Liter
Gewicht	60 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2 Liter / 100 Kilometer

Die 98 ist die wichtigste unter allen Vespa-Modellen, denn es handelt sich um die erste Vespa, die in den Verkauf ging. Von Anfang an stellt sie ihre charakteristischen Eigenheiten zur Schau, die in über 50 Jahren Vespa-Geschichte keine Veränderung erforderten: selbsttragende Karosserie, seitlicher Motor, Direktantrieb und untereinander austauschbare Räder. Die 98 wurde der breiten Öffentlichkeit offiziell im April 1946 auf der Mailänder Messe vorgestellt; einen Monat zuvor hatte es bereits eine Präsentation im kleinen Kreis auf dem Gelände des Golf Club di Roma gegeben. Piaggio bezeichnete den neuen Motorroller als „Nutz-Leichtmotorrad“ und wies vor allem auf die Schutzfunktion der Stahlkarosserie hin. Im Frühjahr 1946 rollen die ersten Exemplare aus dem Werk Pontedera zu den Kunden, der Preis beträgt 55.000 Lire.

Technisch entfernt sich die 98 nicht weit vom Prototyp des Vorjahres, Einziger wichtiger Unterschied ist die Art der Luftkühlung; beim Prototyp strömte die Luft durch die Schlitze in der Seitenhaube auf natürliche Weise am Motor vorbei, beim Serienmodell sorgt ein Lüfterrad für die Zwangskühlung. Um Letztere zu erproben, arbeitete Ingenieur D'Asciano mit Talkumpuder, das er in den Motorraum einführte, um die Luftströmungen zu überprüfen, eine einfache, aber effektive Methode. Wer dabei war, erinnert sich noch heute daran, dass sie alle weißbestäubt die Halle verließen.

Die Kundschaft schätzt an der Vespa in erster Linie den einfachen Umgang mit ihr, den Schutz, den sie bietet, ihre Zuverlässigkeit und die saubere, elegante Linienführung. Das mitgeführte Ersatzrad bedeutet angesichts der schlechten Straßen im Nachkriegsitalien eine große Beruhigung. Das Anlassen ist dank des Tritthebels ein Kinderspiel und so kann wirklich jeder eine Vespa fahren. Wenn es an der 98 etwas auszusetzen gibt, dann den schlechten Komfort, den die Vorderradfederung bietet. Diese besitzt nicht einmal eine Schraubenfeder, wie an den späteren Modellen, sondern lediglich ein Paar kleine Bandfedern. Eine Hinterradfederung fehlt völlig, hier muss die Federung des Sitzes ausreichen.

Verbesserungswürdig auch die Schaltung mit dem vierteiligen Schaltgestänge, das für Spiel anfällig ist und dann den Gangwechsel erschwert und ein Nachstellen erforderlich macht. Die Vibrationen fallen zwar recht gemäßigt aus, bisweilen kann aber der Kickstart-Fußhebel lösen. Ein Ständer fehlt, so dass man sich genötigt sieht, die Vespa anzulehnen oder auf die Seite zu legen. Die erste Ausführung der 98 unterscheidet sich von den nachfolgenden Versionen durch die Form des Kotflügels, der seitlich weit heruntergezogen ist und dessen Seitenteile sich für den Radwechsel abnehmen lassen. Weitere Merkmale sind der dünne Auspuff, der Sitz mit zylindrischen Federn, die birnenförmige Heckleuchte, der gerade gehaltene Kickstarter, die gebogene Bandfeder am Vorderrad und die durch Klammern fixierten Seitenhauben.

Fotos von Vespa

98

2. Serie

V98

1947-1948

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

76.000 Lire

Stückzahl

15680 Exemplare

Farben

Grau (Max Meyer 8000M)

Fahrgestellnummern

V98 2004 – V 98 18079

Die 98 wird in vielen Details überarbeitet: der vordere Kotflügel verliert seine abnehmbaren seitlichen Schürzen (ab Fgstnr.2400). Der Auspuff erhält einen quadratischen Querschnitt (ab Fgstnr. 2280). Die Sitzfeder ist konisch ausgeführt (ab Fgstnr. 3800). Die Seitenhauben lassen sich über einen Zugknopf öffnen und schließen (ab Fgstnr. 1150). Der Kickstarter ist weiterhin gerade ausgeführt, die Schlussleuchte birnenförmig. Die 98 erfährt ständig weitere Verbesserungen. Der Kickstarter erhält eine gebogene Form, wodurch er sich leichter bedienen lässt (ab Fgstnr. 5779). Die Schlussleuchte wird Rund (ab Fgstnr. 5740). Die Feder am Vorderrad bekommt eine veränderte Form (ab Fgstnr.5600). Die letzten Exemplare der Serie erhalten eine Motorträgeraufnahme aus Aluminium anstelle Stahl.

Fotos von Vespa

Präsentation

nicht bekannt

Preis

118.000 Lire

Stückzahl

Ca. 35.000 Exemplare

Farben

Grünmetallic (Mex Meyer 6000M)

Fahrgestellnummern

V1T 01 – nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	124,79 cm ³
Bohrung x Hub	56,5 x 49,8 mm
Verdichtung	6,5 : 1
Leistung	4 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Deflektorkolben, ein Einlasskanal
Vergaser	Dell'Orto TA 17 – TA 17B (17mm)
Gemisch	1:20
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbادهkupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Spiralfeder
Hinterradfeder	Schraubfeder mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 124 mm
Hinterradbremse	Trommel, 124 mm
Reifen	3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1655 mm
Breite	790 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1130 mm
Tankinhalt	5 Liter
Gewicht	77,5 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2 Liter / 100 Kilometer

Während die 98 sich nur bescheiden verkauft, löste die Vespa 125 aus dem Jahr 1948 den späteren Vespa-Boom eigentlich erst aus. Die Kundschaft steht dem Roller nicht mehr misstrauisch gegenüber wie bei der Präsentation der 98 im Jahre 1946, und die 125 stellt gegenüber der Vorgängerin einen echten Fortschritt dar. Die größten Verbesserungen gibt es beim Komfort, denn beide Räder sind jetzt mit Schraubenfedern versehen. Zwar ist noch immer kein Stoßdämpfer da, um die Oszillationen der Feder im Zaum zu halten, aber im Vergleich zur 98 zeigt sich die 125 dennoch stark verbessert. Auch in den Fahrleistungen bietet sie mehr, die Beschleunigungszeiten verkürzen sich, die Höchstgeschwindigkeit steigt von 60 auf 70 km/h. Die ersten Exemplare entsprechen in der Ausstattung der 98 und lassen einen Ständer vermissen. Später kommt ein seitlicher Bügel zum Einsatz. Der Motor der ersten Exemplare besitzt radiale, die späteren Ausführungen vertikale Kühlrippen. Das Getriebe wird noch immer über das Schaltgestänge bedient, das aber, anders als bei der 98, nicht mehr außen, sondern in einem Mitteltunnel knapp hinter dem Bremspedal geführt wird. Die gesamte 1. Serie besitzt mitten auf der Spritzwand Öffnungen, durch die sich ein Kettenschloss zum Blockieren des Lenkers führen lässt. Erstmals sieht man der Gepäckhaken unterhalb des Sitzes. Der Sitz selbst verfügt von nun an über eine Feder an seinem Vorderteil. Der Benzinhahn besitzt eine „Reserve“-Stellung. Das Schlusslicht ist rund und wird von der Firma Feme zugeliefert. Die letzten Exemplare der Serie haben keine runde, sondern eine eckige Schalterkonsole. Die frühen Exemplare besitzen keinen Ständer, später wird ein Seitenständer (erst links, dann rechts) montiert und erst die späten Modelle erhalten einen Ständer mit gebogenen Endstücken. Die Fahrgestellnummern werden zunächst unter die mittigen Sitzfedern in die Karosserie gestanzt, dann an den inneren Rand der Motorhaube, noch später an der linken Karosserie-seite in die Haube der Ablage. Der Tank besitzt einen Schnellverschluss.

Die vordere Einarmschwinge wandert von der linken Seite (wo sie sich bei der 98 befand) auf die rechte, wo sie sich von da an bei allen Vespa-Modellen befinden wird.

Die 125 kommt beim Publikum ausgezeichnet an, das der 98 stets deutlich reserviert gegenüber stand. Es gibt die ersten Vespa-Treffen und der gewaltige Erfolg der Baureihe beginnt sich am Horizont abzuzeichnen.

Fotos von Vespa

125

2. Serie

V2T/V14T

1949-1950

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

138.000 Lire

Stückzahl

52.000 Exemplare

Farben

Grünmetallic (Max Meyer 6000M)

Fahrgestellnummern

Nicht bekannt

Die 125 mit Schaltgestänge der zweiten Serie zeigt sich in einigen Punkten gegenüber der ersten Version verbessert. Wichtigste Neuerung ist das Schaltgestänge, das eine Mischung aus starren Elementen und Seilzug darstellt. Am Motor sind die Lüfterrad-Abdeckung und der Zylinderdeckel neu. Der Auspuff ist zunächst von rechteckigem Querschnitt, später abgeflacht. Das Schlusslicht besteht aus Glas und Kunststoff und wird von der Firma Sirle geliefert.

Fotos von Vespas

125

3. Serie

V15T

1950

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

154.000 Lire

Stückzahl

17.000 Exemplare

Farben

Grünmetallic (Max Meyer 6000M)

Fahrgestellnummern

... - V15t 104096

Die 125 Schaltgestänge der dritten Serie unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin durch die überarbeitete Karosserie, bei der das Werk auf die Verstärkungsrippen verzichtet. Die Flanken der Karosserie sind bei dieser Version durchgängig glatt. Der Scheinwerfer ist nicht mehr vernietet, sondern verschraubt und besitzt eine schwarze Verkleidung. Der Ständer erhält zwei Stützelemente aus Gummi. Der Auspuff ist verchromt und von ovalem Querschnitt.