

Die 50er

125

125 U

125 Sport

125 Sei Giorni

150

150 GS

125

1. Serie

V30T+V33T 1950-1952

Präsentation

30. Dezember 1950, Mailand (SARPI)

Preis

168.000 Lire

Stückzahl

147.723 Exemplare

Farben

Grünmetallic (Max Meyer 6002M)

Fahrgestellnummern

V30T 104097 – V33T 251820

MOTOR

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

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder 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	1680 mm
Breite	790 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	5 Liter
Gewicht	82 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die 125 wird immer besser und kommt Anfang 1951 in einer neuen Variante auf den Markt, an deren Schaltung eine grundlegende Neuheit eingeführt wird. Das starre Schaltgestänge (das gerne Spiel entwickelt) weicht einem Bowdenzug-Arrangement. Dadurch lassen sich die Gänge leichter einlegen, das Fahren wird angenehmer. Zum höheren Komfort trägt ferner ein Stoßdämpfer bei, der die Schraubenfeder an der Vorderachse im Zaum hält und so für eine bessere Straßenlage sorgt. Die bereits geringen Vibrationen werden durch den Einbau eines Gummielements am Lenker weiter reduziert. Optisch erkennt man die 125 des Jahres 1951 an der nicht mehr runden, sondern rechteckig ausgeführten Heckleuchte. Neu ist auch der Sitz mit Schaumgummipolsterung. Auch der Sozius reist bequemer, denn er muss dank der um 10 Zentimeter nach hinten verlängerten Trittplatte die Beine weniger weit nach vorne strecken. Weiteres Merkmal der Version 1951 ist der verschraubte und einstellbare Scheinwerfer, der noch immer mit einer Klammer am Kotflügel befestigt ist. Der Kickstarterhebel besteht aus Leichtmetall und besitzt ein zylindrisches Gummiteil. Der Sitz ist dunkelgrün gehalten. Der Schalldämpfer sitzt in der Mitte, das Auspuffrohr wird zuerst rechts (bei der V30T), dann links geführt (bei der V33T).

Fotos von Vespa

125

2. Serie VM1T+VM2T 1953-1954

Präsentation

Mailänder Salon 1952

Preis

150.000 Lire

Stückzahl

175.014 Exemplare

Farben

Pastellgrau (Max Meyer 15048)

Fahrgestellnummern

1953: VM1T 01001 – VM1T 085870

1954: VM2T 085871 – VM2T 0176014

Die 125 des Jahrgangs 1953 ist die erste Vespa mit einer komplett geschlossenen rechten Seitenhaube ohne Aussparung für das Lüfterrad wie bei allen vorherigen Ausführungen – eine Neuerung, die die Linienführung sauberer und gefälliger ausfallen lässt. Neu ist auch der quadratisch ausgelegte Motor mit Bohrungs- und Hubmaßen von jeweils 54 mm. Das Triebwerk ist eine komplette Neuentwicklung und leistet deutlich mehr als der Vorgänger, ohne dabei mehr zu verbrauchen – Letzteres ein Verdienst der übers Kreuz geführten Spülkanäle. Die kompakteren Abmessungen des neuen Motors erlauben es, ihn zur Gänze hinter der Seitenhaube verschwinden zu lassen. Die Verkleidung der Lenksäule wird vergrößert und verstärkt. Erstmals kommt ein größerer Scheinwerfer mit einem Durchmesser von 105 statt 95 mm zum Einsatz. Kupplung und Zahnräder des Getriebes werden verstärkt, der Vergaser auf 18 mm vergrößert. Das Lüfterradgehäuse erhält ein neues Aussehen und ist in der Karosseriefarbe lackiert. Die Karosserie selbst wird im Mittelteil verstärkt. Der Tankinhalt wächst auf 6,25 Liter, das Fußbrett erhält neun gummibelegte Trittleisten. Die Version VM2T bekommt eine neue Elektronik spendiert, um den geänderten Zulassungsbedingungen Rechnung zu tragen, die jetzt auch eine Bremsleuchte vorschreiben. Der Lichtschalter wandert weiter nach oben.

Fotos von Vespa

125

3. Serie VN1T+VN2T

1955-1957

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

145.000 Lire

Stückzahl

124.600 Exemplare

Farben

VN1T: Grau (Max Meyer 15048)

VN2T: Grau (Max Meyer 15081)

Fahrgestellnummern

1954: VN1T 01001 – 023000

1955: VN1T 023001 – 050100

1956: VN2T 050101 – 096569

1957: VN2T 096570 – 0125600

Die dritte Serie ist karger ausgestattet, um Abstand zur 150 zu schaffen. Die letzten Exemplare besitzen ein Y-förmiges Lüfterradgehäuse. Das Fußbrett besitzt nur sieben gummielagerte Leisten. Der kleinere Sitz entspricht dem Sitz der U. Der Stoßdämpfer am Hinterrad ist mit einer bi-konischen Schraubenfeder gekoppelt. Der Kickstarter besitzt eine Riffelung ohne Gummiauflage. Das Bremspedal für hinten ist aus Aluminium. Am Vorderrad entfällt die Narbenabdeckung. Der „Vespa“-Schriftzug vorne ist in Dunkelgrün lackiert. Das Piaggio – Logo ist erhaben ausgeführt ohne „Genova“-Schriftzug.

Die zweite Version (VN2T) besitzt eine weite herumgezogene Spritzwand und einen größeren Sitz. Die Sitzfedern sind dunkelgrün lackiert. Am Sitz ist ein Haltegriff für den Sozius. Die vordere Gepäckablage fällt größer aus.

Fotos von Vespa

125U

VU1T

1953

Präsentation

Mailländer Salon 1952

Preis

130.000 Lire

Stückzahl

6000 Exemplare

Farben

Pastellgrün (Max Meyer 12986334)

Fahrgestellnummern

VU1T 1001 – 7001

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

124,79 cm³

Bohrung x Hub

56,5 x 49,8 mm

Verdichtung

6,5 : 1

Leistung

4,5 PS bei 4500/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Deflektorkolben, ein Einlasskanal

Vergaser

Dell'Orto TA 17 B (17 mm)

Gemisch

1:20

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbadekupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder 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

1680 mm

Breite

790 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1160 mm

Tankinhalt

5 Liter

Gewicht

82 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

70 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2 Liter / 100 Kilometer

Bei dieser 125 steht das Kürzel U für „Utilitaria“, also Sparversion. Trotz des geringen Preises, der wesentlich niedriger liegt als bei der normalen 125, stößt dieses Modell auf nur geringe Gegenliebe. Die Ausstattung ist zu spartanisch, und die U wird von den Meisten links liegen gelassen. Um die Preisreduktion möglich zu machen, ändert Piaggio vielerlei Details. Der Stoßdämpfer am Vorderrad entfällt, ebenso jegliche Chromzier, die Motorhaube fällt dünnwandiger aus, der vordere Kotflügel und die Hauben sind kleiner. Nur eine einzige im Namen der Sparsamkeit durchgeführte Änderung findet Anerkennung und wird dann auch an anderen Modellen eingesetzt: der Scheinwerfer wandert vom Kotflügel an den Lenker. Die Ausstattung ist besonders karg: es fehlen die Gummibeläge auf dem Bremspedal, auf dem Startertritthebel und am Ständerfuß; an Stelle der Beläge finden sich einfache Riffelungen. Der Sitz ist kleiner, die Klappen an den Seitenhauben sind mit sichtbaren Scharnieren befestigt. Der Vespa Schriftzug an der Spritzwand ist nicht verchromt ausgeführt, sondern lediglich lackiert. Der mäßige Erfolg der U zeugt davon, dass die Ansprüche der Kundschaft im Steigen begriffen sind.

Fotos von Vespa

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

460.000 Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

nicht bekannt

Fahrgestellnummern

CLXI – CCLX

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	124,2 cm ³
Bohrung x Hub	54 x 54 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	7 PS bei 6750/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	nicht bekannt
Vergaser	Dell'Orto SSI 23 C (23 mm)
Gemisch	nicht bekannt
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder mit Stoßdämpfer
Antrieb	Direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel
Hinterradbremse	Trommel
Reifen	3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1680 mm
Breite	630 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	11 Liter
Gewicht	95 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	4.5 Liter / 100 Kilometer

Die Sport unterscheidet sich durch zahlreiche Details, die ihr ein besonders sportliches Gepräge verleihen. Am Auffälligsten ist zweifellos der vergrößerte, hinter dem Sitz platzierte Tank. Bei den ersten Modellen ist er rechteckig ausgeführt, bei den späteren Modellen erhält es eine immer stärker abgerundete und aerodynamisch günstigere Gestalt. Im Vergleich zu den gewöhnlichen Serienmodellen besitzt die Sport eine schlankere Formgebung: der Lenker ist kürzer, die Spritzwand strömungsgünstiger geformt, das Fußbrett liegt höher. Weitere Merkmale sind die bauchigere Vergaserklappe und der äußerlich unverändert erscheinende, inwendig aber völlig anders gestaltete Auspuff. Das Ersatzrad befindet sich senkrecht stehend vor dem Fahrer, um dessen Knien eine Stützfläche zu bieten. Mit diesem sportlichen Modell will Piaggio demonstrieren, welche Möglichkeiten im Motorroller stecken und stellt die Vespa auf die kleinen Räder, die sowohl bei Gleichmäßigkeitsfahren als auch bei Kurzstreckenrennen in der Stadt gleichermaßen brilliert.

Fotos von Vespa

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

500.000 Lire

Stückzahl

300 Exemplare

Farben

Grün

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	124,2 cm ³
Bohrung x Hub	54 x 54 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	7 PS bei 6750/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	nicht bekannt
Vergaser	Dell'Orto SSI 23 P (23 mm)
Gemisch	1:10
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbakcupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder mit Stoßdämpfer
Antrieb	Direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel
Hinterradbremse	Trommel
Reifen	3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1680 mm
Breite	630 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	11 Liter
Gewicht	95 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	4.5 Liter / 100 Kilometer

Die Sei Giorni zählt insgesamt zu den wichtigsten und interessantesten Vespa Versionen. Sie ist heute unter Sammlern hoch begehrt und stellt einen Sonderfall dar, denn sie wurde nur in geringer Stückzahl von etwa 300 Exemplaren aufgelegt und war speziell für die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsfahrten entwickelt worden. Die wichtigste Fahrt jener Zeit war die „Sei Giorni Internazionale“, und Piaggio entwickelte die Sei Giorni explizit für die Teilnahme an diesem Wettbewerb. Neben Corradino D'Ascanio waren die Ingenieure Carbonero und Casini an ihrer Entwicklung beteiligt, die zuvor die Rekord Vespa mitentwickelt hatten. Die Entwicklungsabteilung steuerte zu Sei Giorni viele Details bei, um sie, angesichts ihres Einsatzzweckes, möglichst zuverlässig und robust ausfallen zu lassen. Vor allem war ihr Motor wesentlich stärker, was die Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h bei den Serienmodellen auf satte 95 km/h steigen ließ. Der Dell'Orto – Vergaser vom Typ SS23P wurde eigens für dieses Modell entwickelt. Weitere Änderungen betrafen die Zündzeitverstellung (die über einen Hebel am Lenker betätigt werden konnte), die verstärkte Kupplung, den Hochleistungsauspuff, die Herstellung des Motorblocks (im Sand. Statt im Druckgussverfahren) und die Befestigung des Vergasers am Motor (mit vier statt drei Schrauben). Auch die Karosserie zeigt Änderung: Die Spritzwand war aerodynamisch günstiger geformt, das Fußbrett zeigte sich nach hinten verjüngt, die rechte Seitenhaube vergrößert, um Raum für den Motor zu schaffen. Ferner waren die vordere Radnabe verstärkt und der Tank vergrößert; hinter dem Sitz befand sich ein Zusatztank. Die Räder wurden mit üppigeren Radschrauben fixiert und es ließen sich, je nach Einsatzzweck, 8- oder 10-Zoll Räder montiert. Das Reserverad befand sich senkrecht stehend vor dem Fahrer. Die Sechstagesfahrt im September 1951 verlief zum Teil über raues Gelände in den Bergamasker Tälern, zum Teil aber auch über die Rennstrecke in Monza (mit der überhöhten Steilkurve). Im Angesicht überlegener Konkurrent erwiesen sich die am Start stehenden Sei Giorni vor einem ungläubig staunenden Publikum als echte Siegertypen: von 10 gestarteten Modellen sahen neun das Ziel und errangen die Goldmedaille. Eine Sei Giorni scheiterte durch einen Sturz.

Wir wollen hier der Fahrer ehrend gedenken:

Gronchi, Cau, Mazzoncini, Merlo, Nesti, Opessi, Riva, Romano, Vivaldi und Biasci.

Dieser bemerkenswerte Erfolg veranlasste Piaggio dazu, die Sei Giorni in kleiner Serie aufzulegen – zu einem enormen Preis. Sie kostete fast viermal so viel wie eine gewöhnliche Vespa und wurde zu besonderen Konditionen verkauft. So war es nur Werkstechnikern erlaubt, die Sei Giorni korrekt einzustellen, nicht aber den Händlern.

Fotos von Vespa

150

1. Serie

VL1T+VL2T+VL3T

1954-1956

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

148.000 Lire

Stückzahl

131.000 Exemplare

Farben

Pastellgrau (Max Meyer 15048)

Fahrgestellnummern

1954: VL1T 1001 – 17000

1955: VL2T 17001 – 93100

1956: VL3T 93101 - 132737

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

145,6 cm³

Bohrung x Hub

57 x 57 mm

Verdichtung

6,3 : 1

Leistung

5,5 PS bei 5000/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

Flachkolben, zwei über Kreuz geführte Kanäle

Vergaser

Dell'Orto TA 18D, MA 19C, MA 19D

Gemisch

1:20

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbادهkupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder mit Stoßdämpfer

Antrieb

Direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 125 mm

Hinterradbremse

Trommel, 127 mm

Reifen

3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1700 mm

Breite

785 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1165 mm

Tankinhalt

6,5 Liter

Gewicht

92 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

80 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2,2 Liter / 100 Kilometer

Anders als die 125, deren Scheinwerfer sich zunächst auf dem Kotflügel und erst später am Lenker befindet, besaß die 150 von Anfang an den Scheinwerfer am Lenker. Piaggio führt dieses Modell mit gesteigerter Höchstgeschwindigkeit vor allem ein, um – den damaligen Vorschriften in Italien entsprechend – der Vespa den Zugang zur Autostrada zu ermöglichen. Die erste Serie besitzt einen unverkleideten Lenker, erst 1957 erhält der Lenker eine Vollverkleidung. Die 150 ist ein Hit und wird in der Folge in vielen weiteren Variationen als Ergänzung zur 125 auf den Markt kommen. Der Tachometer ist serienmäßig, die Bremstrommeln sind verrippt. Die ersten Modelle (VL1T) besitzen keine Batterie. Bei der zweiten Version (VL2T) sitzt die Batterie und der linken Seitenhaube. Die dritte Version (VL3T) verfügt über eine horizontale Sitzfeder (anstelle zweier senkrechter Federn), der Scheinwerfer ist geändert, ebenso das Profil der Gummileisten auf dem Fußbrett. Der Scheinwerfer wartet mit einer Chrombraue auf.

Fotos von Vespa

150

1. Serie

VB1T

1957 - 1958

Präsentation

Mailländer Salon 1956

Preis

165.000 Lire

Stückzahl

98.700 Exemplare

Farben

Grau – Hellblau metallic (M.M. 15028)

Fahrgestellnummern

VB1T 1001 – VB1T 99700

Wichtigste Änderung im Vergleich zur Vorgängerserie ist die einteilige Druckguss Lenkerverkleidung mit innen verlaufenden Kabeln und Zügen. Der Tachometer ist serienmäßig, der Scheinwerfer besitzt einen Chromring. Der Sitz ist dunkelblau und der „Vespa“ Schriftzug auf der Spritzwand verchromt. Dank dem neuen Lenker wirkt die 150 eleganter und gefälliger. Die Linienführung insgesamt ist „schneller“, was das Publikum in hohem Maße zu würdigen weiß.

Fotos von Vespa

150 GS

1. Serie

VS1T

1955

Präsentation

Mailländer Salon 1954

Preis

178.000 Lire

Stückzahl

12.300 Exemplare

Farben

Aluminiumgraumetallic (Max Meyer 15005)

Fahrgestellnummern

VS1T 001001 - 0013300

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	145,6 cm ³
Bohrung x Hub	57 x 57 mm
Verdichtung	6,7 : 1
Leistung	8 PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Flachkolben, zwei über Kreuz geführte Kanäle
Vergaser	Dell'Orto UB 23 S3 (23 mm)
Gemisch	1:17
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in der Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 150 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1700 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1180 mm
Tankinhalt	12 Liter (VS1), 9,5 Liter (VS2-5)
Gewicht	104 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	3 Liter / 100 Kilometer

Die GS ist eine der wichtigsten Vespa Versionen und unter Sammlern heutzutage äußerst begehrt. Grund dafür sind die ästhetischen und technischen Änderungen, die der GS den Stempel des Besonderen verleihen. Die Linienführung fällt besonders imposant aus; die Seitenhauben sind besonders groß und weit hoch gezogen, um den neuen Motor Raum zu schaffen, bei dem der Vergaser direkt über dem Zylinder sitzt. Die GS ist umgehend ein Erfolg und wird zum Traummodell aller Vespa Freunde.

An der GS feiern viele Details Premiere; erstmals kombiniert sie das Vierganggetriebe, die Druckguss Lenkerverkleidung mit integriertem Tachometer und 10 Zoll Räder. Dazu bietet sie besonders gute Fahrleistungen – die Motorleistung stieg von 5,4 PS bei der normalen 150 auf satte 8 PS. Damit erreicht die GS in der Höchstgeschwindigkeit die magische 100 km/h Schwelle und ist genau so schnell wie die meisten zeitgenössischen Motorräder. Der neue Motor weist einige Details auf, die von der mythischen Sei Giorni stammen; quadratische Auslegung mit Bohrungs- und Hubmaßen von je 57 mm, über Kreuz geführte Kanäle, Flachkolben ohne Deflektor, direkt über dem Zylinder befindlicher Vergaser. Angesichts der hohen Fahrleistung weist die GS weitere Änderungen auf; die Kupplung ist verstärkt und erhält vergrößerte Scheiben, die Bremstrommeln werden im Schleudergussverfahren hergestellt, die bi-konischen, variabel wirkenden Federn und die doppelt wirkenden hydraulischen Stoßdämpfer weisen einen größeren Federweg auf. Der Tankinhalt wächst auf 12 Liter.

Fotos von Vespa

150 GS

2. Serie

VS2T+VS3T+VS4T

1956-1958

Präsentation

Mailländer Salon 1956

Preis

194.000 Lire

Stückzahl

34.040 Exemplare

Farben

Aluminiumgraumetallic (Max Meyer 15005)

Fahrgestellnummern

1956: VS2T 0013301 – 0023310

1957: VS3T 0023311 – 0035310

1958: VS4T 0035311 - 0047350

Die zweite Serie der Gs zeichnet sich vor allem durch die im Inneren des Lenkers geführten Kabel und Züge aus. Der Tachometer ist in Weiß gehalten. Der Zündschlüssel ist flach ausgeführt. Der Sitz weist eine geänderte, rundere Form auf. An der Spritzwand prangen zwei Leisten aus rostfreiem Stahl. Der Auspuff ist nicht mehr mit einer Klemme, sondern mit einer Aluminiumklammer am Zylindergehäuse befestigt. Der Tank erhält einen Drehverschluss. Die VS3T besitzt eine flachere Batterie im Werkzeugfach. Die VS4T hingegen trägt eine neue Schlussleuchte mit integriertem Bremslicht, wie es die neuen Zulassungsvorschriften verlangen. Der Verschluss der Motorhaube besteht aus Aluminium und zeigt eine gebogene Form.

Fotos von Vespa

150 GS

3. Serie

VS5T

1958-1961

Präsentation

Mailländer Salon 1958

Preis

205.000 Lire

Stückzahl

80.000 Exemplare

Farben

Aluminiummetallic (Max Meyer 15005)

Fahrgestellnummern

VS5T 0047351 - 00127350

Die dritte Serie der GS erkennt man an den geänderten Rädern, die den Blick auf die großzügig verrippten Bremstrommeln erlauben; die Räder werden jetzt durch fünf Radschrauben fixiert. Der Tachometer besitzt ein neues fächerförmiges Design und eine Skala bis 120 km/h. Bei der ersten Version entspricht die Schlussleuchte den Vorgängermodellen, später wird sie vergrößert und ist nun verchromt. Die Spritzwand besteht aus Kunststoff, nicht aus Metall. Bei den letzten Exemplaren wird die Fahrgestellnummer unter der Werkzeugtasche links hinten eingestanzt. Ab Motor 0070120 wird ein geänderter Zylinderkopf verwendet, der die Gemischverwirbelung verbessert und für gleichmäßigere Leistungsentfaltung sorgt.

Fotos von Vespa