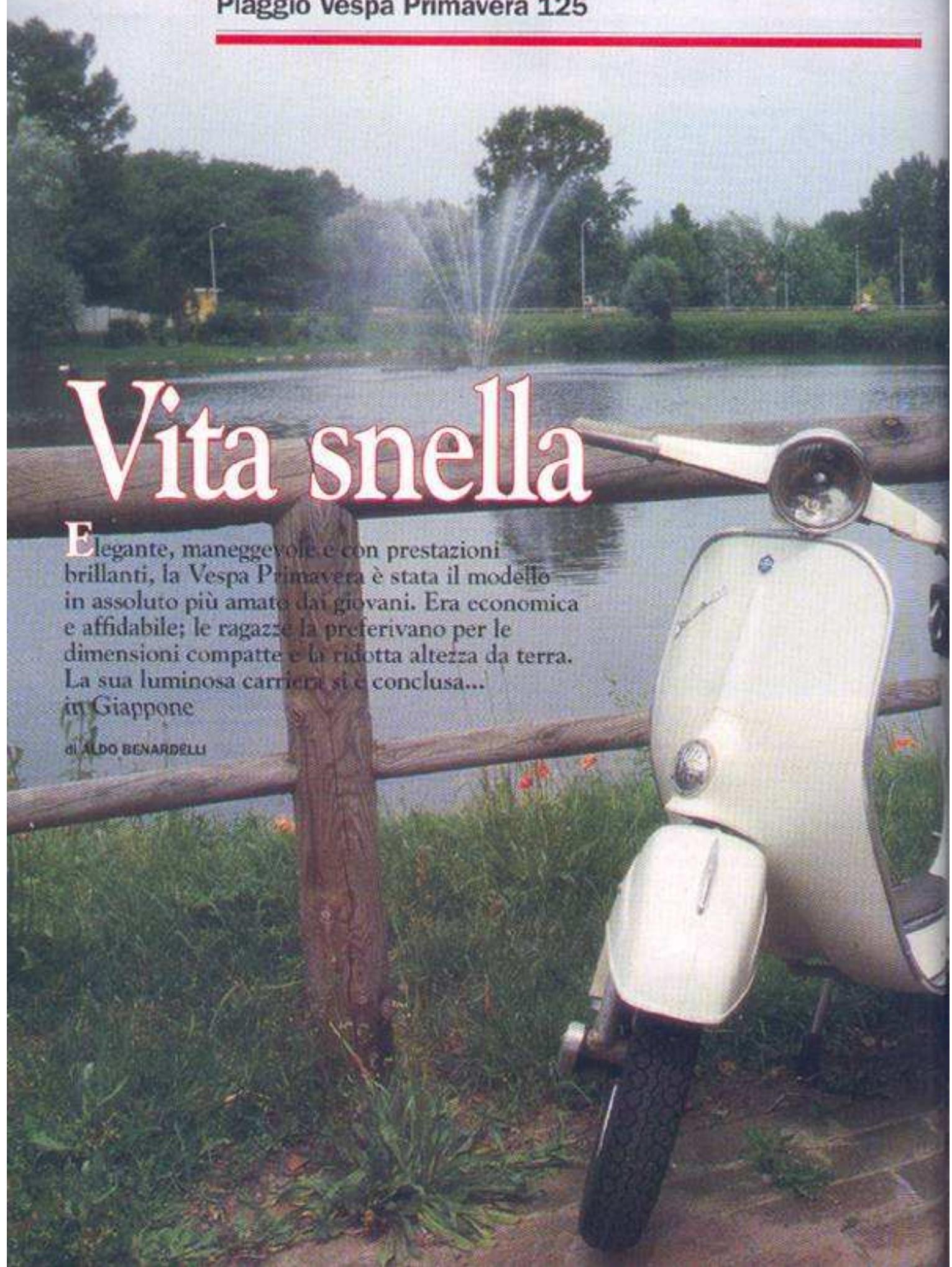


Vita snella

Elegante, maneggevole e con prestazioni brillanti, la Vespa Primavera è stata il modello in assoluto più amato dai giovani. Era economica e affidabile; le ragazze la preferivano per le dimensioni compatte e la ridotta altezza da terra. La sua luminosa carriera si è conclusa...
in Giappone

di ALDO BENARDELLI





• Le protagoniste del servizio, ambedue originali e rigorosamente conservate, a destra la Primavera pesce santo nel classico colore biancespino, a destra una seconda esemplare del 1974 nella poco diffusa livrea marrone metallizzato e sulla cilindrata.



•Nella foto, l'antesignana della Primavera, cioè la Nuova 125, presentata nel 1965. Notare la mancanza dello sportellino sulla sacca sinistra. Sopra, è passato qualche anno ed ecco un dépliant dedicato alla Primavera 125: è l'epoca dello slogan "Le sardomobili hanno quattro ruote ma vorrebbero averne due".

•La Vespa Primavera è stata davvero la Vespa di tutti: studenti, professionisti, impiegati e popolarissima tra il gentil sesso per le sue doti di maneggevolezza, peso e dimensioni contenuti.

Strana storia, quella della Vespa Primavera: una storia cominciata tutto sommato un po' in sordina e continuata invece in un crescendo di successo forse inaspettato, tanto da essere considerata a tutt'oggi una delle più belle e amate Vespa di sempre. Perché diciamo questo? Perché la Vespa Primavera non aveva di fatto nulla di rivoluzionario: il motore era la versione appena più potente del modello che l'aveva preceduta di due anni, la Nuova 125; anche l'estetica era la medesima, con minime differenze, e ricadeva in tutto e per tutto quella della Vespa 50, il già famoso e diffuso "vespino" presente sul mercato da quattro anni; lo stesso "battage" pubblicitario legato al suo lancio sembrava sottotono rispetto alla tradizione Piaggio, sempre attenta alla comunicazione di massa e alla pubblicità mirata. Sfogliando i numeri di Motociclismo del mese di novembre e dicembre del 1967 - quelli dedicati al Salone del Motociclo di Milano - ci si imbatte in due anonime pagine pubblicitarie che, sopra



la foto del nuovo modello della Piaggio, riportano lo slogan "Una Vespa che ha nome Primavera": forse nessuno avrebbe scommesso che per lo scooter più conosciuto e diffuso del mondo stava iniziando un nuovo splendido capitolo. A questo punto è opportuno fare un passo indietro.

Cilindro inclinato

Con la Vespa 50 del 1963, la Piaggio dà origine ad una nuova famiglia di motori, più compatti e con una disposizione meccanica diversa dai 2 tempi utilizzati sugli altri modelli. La novità risiede nel cilindro non più orizzontale ma inclinato di 45°; il carburatore è alloggiato nel telaio anteriormente al motore anziché sul cilindro, ed è collegato ad esso da un lungo collettore di aspirazione. La frizione a dischi multipli in bagno d'olio non è più calettata sull'albero motore ma sul



primario del cambio; come sulle altre Vespa, l'albero secondario del cambio è coassiale al perno ruota posteriore. In questo motore viene mantenuta l'ammissione a valvola rotante, regolata dalla spalla sinistra - opportunamente sgomata - dell'albero motore, che permette l'alimentazione con miscela benzina/olio al 2%.

Con questo motore, mediante l'aumento di alesaggio e corsa per una cilindrata totale di 88,5 cc, vengono equipaggiate la Vespa 90 a tre marce del 1963 e la sportivissima 90 Super Sprint del 1965. Sempre nel 1965, la vera novità è rappresentata dalla Nuova 125: con la stessa scocca delle 50 e 90, è destinata a sostituire le economiche 125 fino allora prodotte, quelle con cofani "puffi" e ruote da 8". È compatta, moderna, verniciata con un elegante azzurro metallizzato, ha i cerchi da 10" con i tamburi autoventilanti ma è penalizzata da prestazioni modeste ed è un po' sacrificata per l'uso in coppia. La Nuova 125 non riesce a "sfondare" come in Piaggio si vorrebbe: in poco più di due anni di vita ne vengono allestiti 17.099 esemplari.

Fatidico '68

S'arriva così al Salone di Milano del 1967: la Vespa 125 ha un nuovo nome - Primavera - e modifiche di dettaglio importanti. La potenza è aumentata da 4,8 a 5,5 CV grazie al rapporto di compressione passato da 7,2 a 8,2:1 e ad altre migliorie sul gruppo termico; la Primavera è poco più lunga (1.665 mm contro 1.650) e soprattutto ha un interasse maggiore (1.180 mm contro 1.165 della precedente). Sebbene le differenze sembrino minime in termini numerici, la Primavera offre maggiore spazio per le gambe del pilota, migliore abitabilità per il passeggero e un paio di accessori importanti come il gancio appendibile sulla punta del sellone e un vano portaoggetti, protetto da sportellino con serratura, ricavato nella sacca sinistra.

A questo si deve aggiungere il so-



stanziioso incremento delle prestazioni: la Primavera è in grado di viaggiare a 85 km/h con il pilota in posizione eretta e superare i 90 km/h con pilota disteso, senza essere particolarmente penalizzata dal peso dell'eventuale passeggero. La Primavera improvvisamente piace, entra nell'occhio e nei gusti soprattutto dei giovani: non costa molto - era proposta a 137.000 lire, 4 mila in più della modestissima Lambretta M4 ma ben 15 mila meno della Vespa 125 Gran Turismo - è maneggevole, brillante e le sue dimensioni contenute sono l'ideale per l'utenza femminile. E mantiene l'affidabilità meccanica che ha sempre distinto le Vespa.

Il suo primo anno di commercializzazione coincide con i fermenti del '68 e tutto ciò che ne consigue: la Primavera diventa l'inseparabile mezzo di locomozione per andare a scuola o all'università ma anche per la vacanza economica durante l'estate. I contestatori la montano in qualsiasi condizione di tempo, "eskimò" d'inverno e maglietta del "Che" d'estate; i meno abbienti la caricano all'inverosimile per le vacanze estive all'isola d'Elba o sull'agognata Riviera Romagna; i più avventurosi macinano chilometri in giro per l'Europa; le signorine-bene la guidano sedendosi in punta di sella,

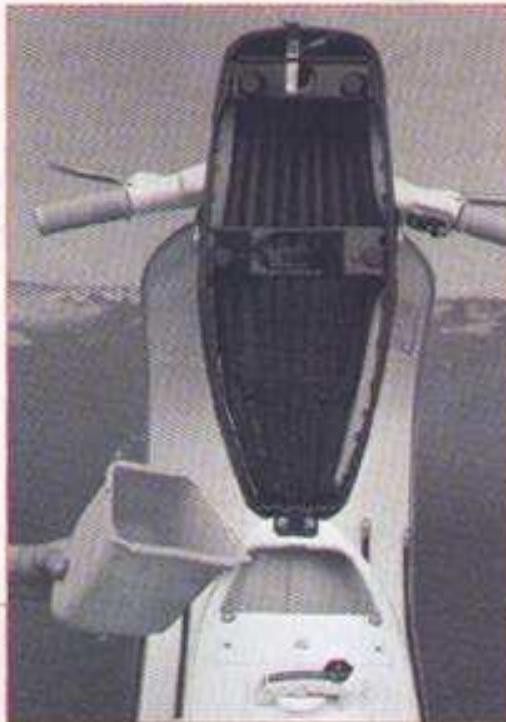
attente a non sporcare il tailleur o rovinare le "college". È il momento in cui i nuovi atteggiamenti culturali condizionano anche le campagne pubblicitarie: è il periodo del "Chi Vespa mangia le mele", il manifesto che inneggia alla libertà, allo stare insieme e che implica il rifiuto della cultura tradizionale. Sarà seguito dalle "Sardomobili", paradossale metafora degli automobilisti "inscatolati" nelle loro vetture come sardine, mentre la Vespa sguscia agile nel traffico. La Primavera è tutto questo, ma anche di più: il suo successo continua e si accresce con il passare degli anni.

Nel 1976 viene affiancata dalla brillantissima ET3 (con cilindro a tre travasi e accensione elettronica)

*La vista frontale e la vista dall'alto mettono in risalto la snellezza della Primavera. Il contachilometri, fornito di serie, ha un ottimistico fondo scala a 120 km/h anziché 100 come la Nuova 125 che l'aveva preceduta. La leva della messa in moto è molto meno sporgente di quella dei precedenti modelli; la sella offre una più che decorosa ospitalità anche al passeggero che, oltretutto, non dovrà allargare eccessivamente le gambe per arrivare alla pedana.

• La struttura a scocca portante è caratteristica della Vespa fin dal primo modello; sulla Primavera incorpora le sacche laterali con il risultato di una maggiore robustezza e minori costi di produzione.

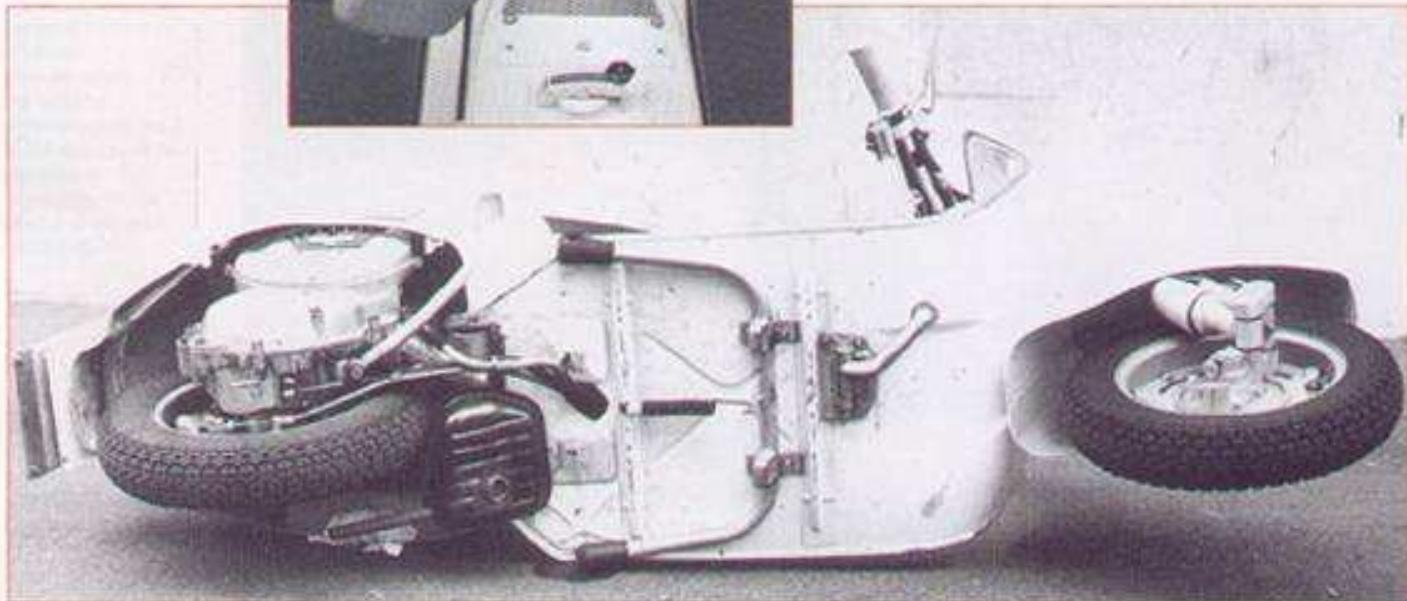
• A fianco, il sottosella con il tipico tappo del serbatoio a levetta e vite di ritegno. Il cestello di plastica per gli attrezzi e i documenti è facilmente estraibile: sotto ci sono il comando dello starter, l'asta del rubinetto del serbatoio e l'accesso al carburatore, invece un po' difficile. A fondo pagina, non capita spesso di vedere com'è fatta sotto la Vespa con lo scafo ampia pedana, lo stabilissimo cavalletto, la marnitta e scatola e le leve freno e avviamento.



ma non molla: la sua storia italiana continuerà fino alla fine del 1982. Perché abbiamo specificato italiana?

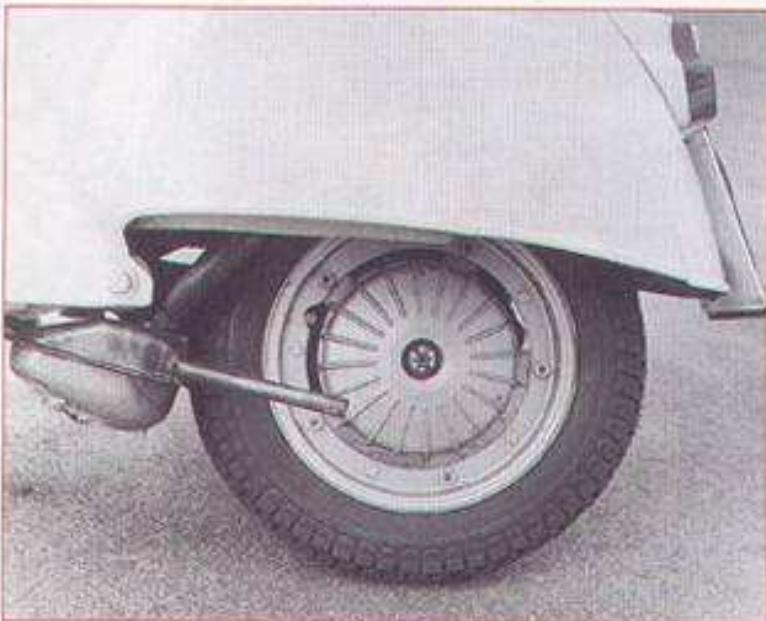
A distanza di alcuni anni dalla sua uscita di scena, la produzione - a tiratura limitata - è ripresa per il mercato giapponese: sono stati impiegati gli stampi originali e, salvo pochissimi particolari specifici, un buon quantitativo di Primavera ha varcato l'oceano per l'Impero del Sol Levante, dove ha sempre goduto di un altissimo gradimento. Questa produzione è cessata da tempo, ma pare che qualche esemplare nuovo sia ancora disponibile: se Roberto Patrignani nel 1964 andò da Roma a Tokyo in Vespa, si potrebbe pensare di fare il viaggio inverso...

Si ringraziano per la collaborazione i proprietari delle Vespa del servizio: Gabriele Cavallotti (Primavera marrone) e Vittorio Trapasso (Primavera bianca)





• Anche la Primavera mantiene ovviamente la tradizione Piaggio delle ruote a sbalzo intercambiabili e con cerchi scomponibili. I tamburi presentano un'alettatura radiale con funzione di irrobustimento e raffreddamento. Anche la sospensione anteriore rispetta le tradizioni Piaggio ma è sottodimensionata nella levetta oscillante, peggiorando così la funzionalità del sistema.



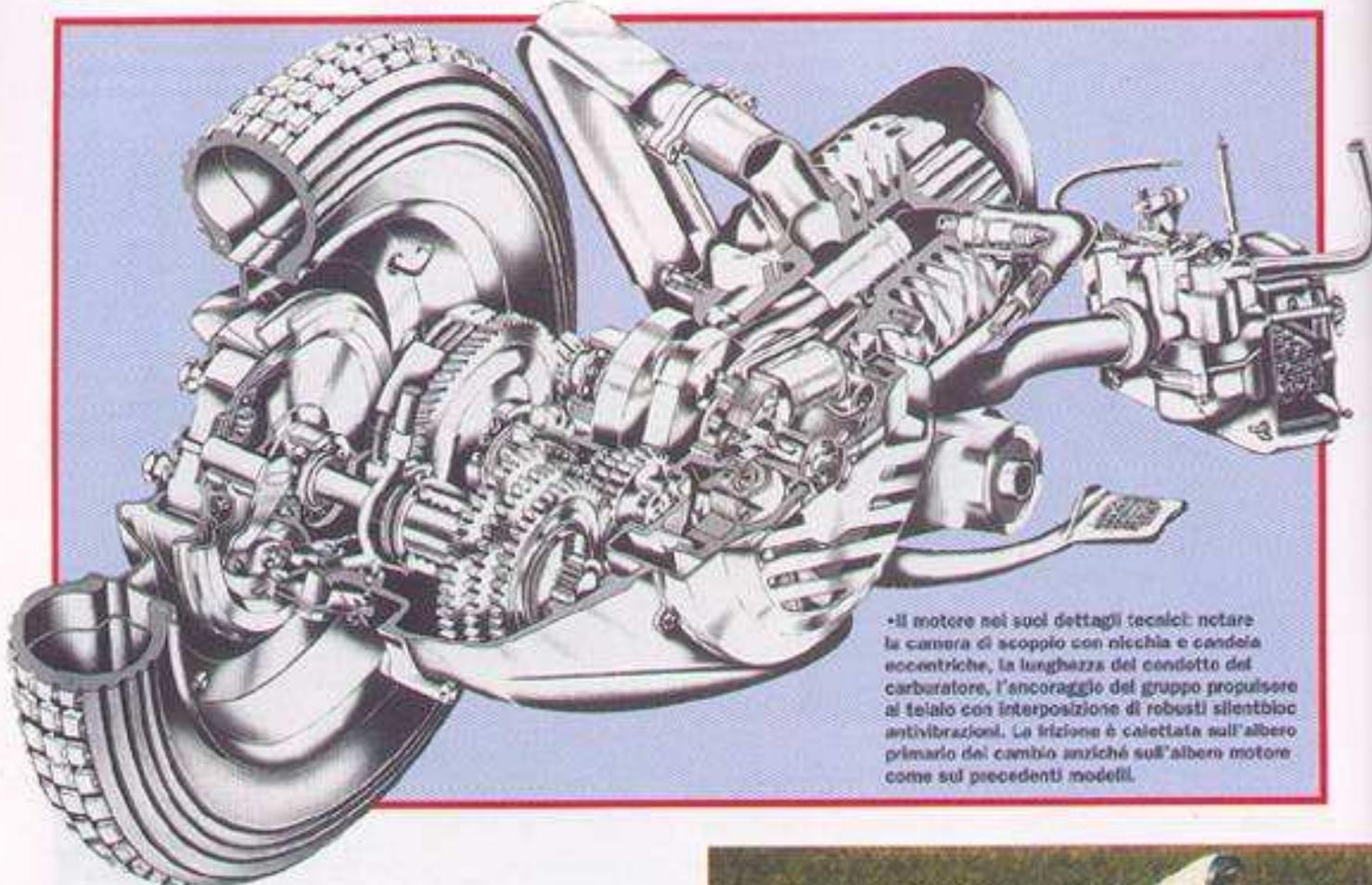
Brillante e comoda, nonostante le dimensioni

Dificalmente su uno scooter così piccolo si riesce a trovare una comoda sistemazione, ma le dimensioni contenute della Vespa Primavera non devono trarre in inganno: l'ospitalità per pilota ed eventuale passeggero è più che sufficiente; corporature robuste comprese, merito dell'ampio sellone e del complesso scudo-pedana ottimamente conformato, il modesto ingombro delle sacche laterali non costringe il passeggero a posizioni forzate o acrobazie per appoggiare i piedi sulla parte posteriore della pedana; un vantaggio non da poco nel caso che il passeggero sia una minuta fanciulla, come ben ricordano i sedicenni di quegli anni. La ruota di scorta, fornita come optional, veniva allestita dietro lo scudo, fissata ad un apposito suportò che si avvitava su due fori predisposti sul longherone centrale del telaio; per i macinazioni di chilometri però quasi sempre trovava posto in specifici portapacchi posteriori. Alla guida della Primavera si apprezza innanzitutto la grande agilità che rende ideale per il traffico cittadino: è una Vespa che ispira subito confidenza per la facilità di guida, grazie al peso e gli ingombri contenuti e alla ridotta altezza della sella da terra. Il comfort offerto dalle sospensioni non è propriamente regale: comunque le ruote di piccole dimensioni, la Primavera è abbastanza rigida e tende a saltellare sulle sconnesse. La forcella affonda con decisione e poco progressivamente in caso di frenata decisa con l'anteriore; i freni sono adeguati alle prestazioni del mezzo ma, come in tutte le Vespa, il posteriore va usato con attenzione, pena facili bloccaggi della ruota con conseguenti pericolose sbandate. Il motore è vivace ma sufficientemente elastico; pronto all'avviamento anche a freddo con uno sforzo modesto della pedivella, ha un buon tiro ai bassi regimi e una bella progressione nell'attingo. Il cambio è preciso negli innesti e con i rapporti correttamente scalati; la rotazione della manopola è agevole grazie anche alla dolcezza del comando della frizione, progressiva ma un po' meno resistente alle gravose sollecitazioni rispetto alle Vespa di maggiori dimensioni. Ottima sia stabilità che tenuta di strada; sulla Primavera è praticamente inavvertibile la disposizione laterale del motore, e questo -untamente all'efficienza del telaio - consente pieghe sicure.

La Primavera non è mai stata afflitta da particolari problemi. Qualche goccia poteva creare l'occasione, con frequenti regolazioni delle puntine e pulizia della candela; piccoli problemi che vennero brillantemente risolti sulla Primavera ET3 con accensione elettronica.



• Un'immagine tratta dalla nostra prova del dicembre 1973 con il tester impegnato a saggiare le funzionalità delle sospensioni in condizioni estreme.



Il motore nei suoi dettagli tecnici: notare la camera di scoppio con nicchia e candela eccentriche, la lunghezza del condotto del carburatore, l'ancoraggio del gruppo propulsore al telaio con interposizione di robusti silentbloc antivibratori. La frizione è calettata sull'albero primario del cambio anziché sull'albero motore come sui precedenti modelli.

Dati tecnici dichiarati

Motore: monocilindrico a due tempi inclinato di 45° con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento forzato e distribuzione a luci incrociate con pistone a testa piatta, alesaggio per corsa 55x51 mm, cilindrata totale 121,17 cc, rapporto di compressione 8,2:1. Potenza max 5,56 CV a 5.500 giri.

Accensione: volano magnete 6V-50 W con bobine A.T. esterna, anticipo $25^\circ \pm 1^\circ$ prima del PMS, distanza tra i contatti del ruttore 0,4 mm, cardella graco termico 240 della scala Bosch, distanza fra gli elettrodi 0,5 mm.

Lubrificazione: miscela al 2% per motore; 300 gr olio SAE 30 per cambio e frizione, controllo ogni 4.000 km, cambio ogni 8.000 km.

Alimentazione: miscela al 2%, capacità serbatoio 5,6 litri di cui 1 litro di riserva.

Carburatore: Dellorto SHB 19/19, diametro diffusore 19 mm, getto massimo 74/100, getto minimo 45/100, getto starter 60/100, valvola gas

a saracinesca, emulsionatore 175/100, filtro e presa d'aria in zona calma all'interno della carrozzeria, vite dosaggio minima aperta di circa un giro.

Cambio: in blocco a quattro rapporti comandato da manopola grevosa abbinate alla leva della frizione sulla sinistra del manubrio; rapporti interni 5,800 in prima, 3,850 in seconda, 2,800 in terza, 2,09 in quarta.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 2,54 (denti 24/61); secondaria attraverso gli ingranaggi del cambio, rapporti totali 14,74 in prima, 0,80 in seconda, 7,60 in terza, 5,31 in quarta.

Telaio: sospesa portante in lamiera d'acciaio stampata e saldata.

Sospensioni: anteriore a levetta cecilante con molla elicoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a doppio effetto; posteriore gruppo motore-ruota oscillante, con molla biconica elicoidale a flessibilità variabile e ammortizzatore idraulico a



doppio effetto.

Ruote e pneumatici: ruote a sbalzo intercambiabili, con cerchioni scomponibili in lamiera stampata da 2-10° e pneumatici 3,00-10"; pressione di gonfiaggio 1,25 bar ant. e 1,6 post (2,5 con passeggero).

Freni: a tamburo centrale con alettatura radiale di rinforzo e raffreddamento, diametro utile 125x17 mm ant. 150x24 mm post.

Impianto elettrico: alimentato dal volano magnete 50 W-6 V. Fanale anteriore con lampada luce abbagliante-anabbagliante

25/25W-6 V, lampade luci città e posizione 5 W-6 V, fanalino posteriore con lampada 10 W-6 V per indicazione di frenata (stop) e lampada 5 W-6 V per luci targa e posizione.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 1.665, larghezza 670, altezza 1.005, interasse 1.180, altezza sella 750, altezza pedana 225, altezza minima da terra 180. Peso a vuoto 74 kg.

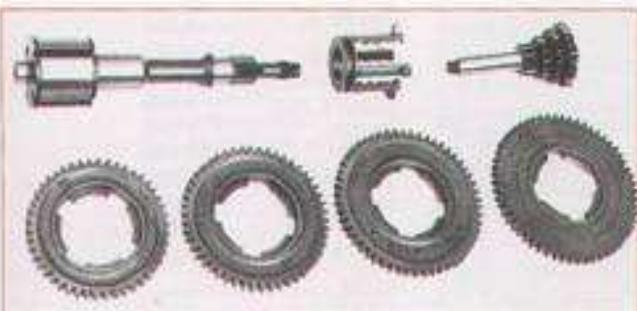
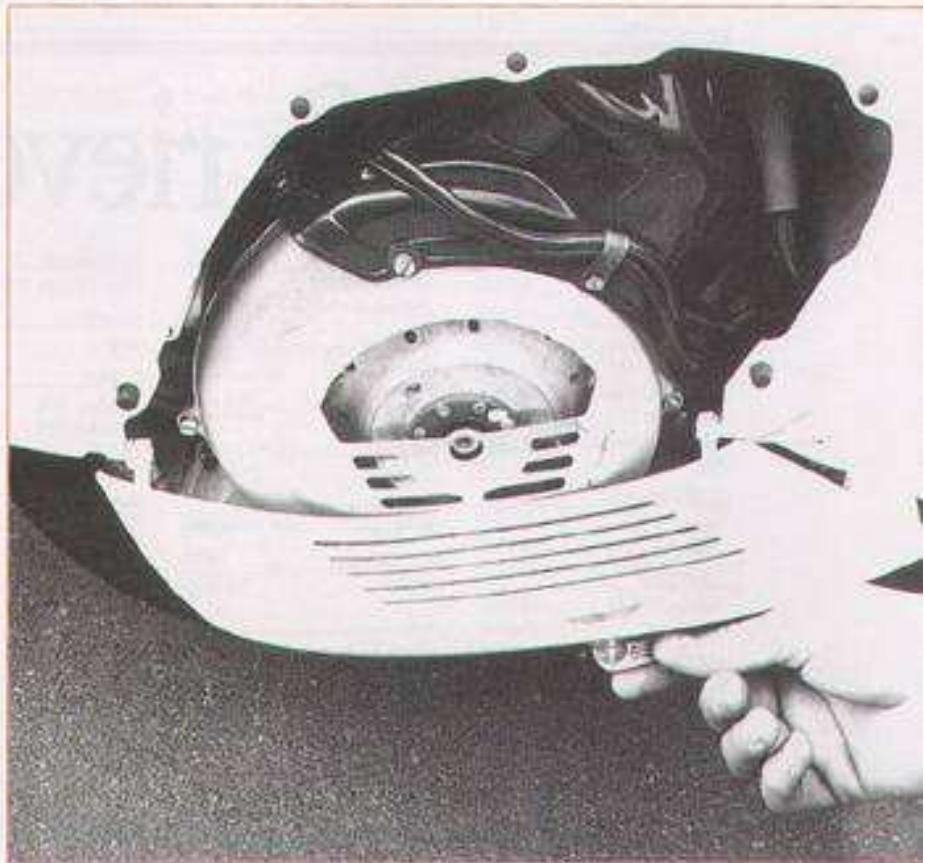
Prestazioni (norme CUNA): velocità max 85 km/h. Consumo litri 2 ogni 100 km, autonomia 280 km. Pendente massima superabile 35%.

Numeri e colori

La Vespa Primavera ha subito pochissime modifiche nel corso della sua luminosa carriera. Le più evidenti sono le scritte su scudo e scocca posteriore, che sono in corsivo e color alluminio fino al 1974; da quell'anno vengono adottate le scritte dell'ultima generazione, quelle nel riquadro a fondo scuro. Il fanale posteriore viene unificato al modello della ET3 - più grande, squadrato e completamente in plastica - a partire dal 1976.

Sono state costruite complessivamente 220.328 Primavera dal 1967 al 1982, con prefisso di telaio VMA2T e numerazione progressiva da 020001 a 0240329.

Per i colori c'è il rischio di confusione con la produzione per l'estero, ed esistono dati contraddittori sull'associazione anno/colori. Il colore comune a tutta la produzione è il Biancospino (codice Piaggio 715 fino all'80, poi P9/6). Negli anni dal '74 al '76 c'è il Marrone metallizzato (codice 130). Dal 1972 al 1979 compare in listino il Chiaro di luna metallizzato (codice 108), mentre dal 1978 a fine produzione era disponibile anche il Verde Vallombrosa (codice 590). Il Blu Marine (codice 275) è un colore comune alla ET3 ed era quindi disponibile dal '76. Alcune serie di fine produzione, tra il 1980 e il 1982, sono state verniciate anche in Azzurro metallizzato (codice PM5/2) e, solo per il 1982, in Grigio Azzurro (codice PM5/4).



• Sopra, il cambio è di minore ingombro e maggiore robustezza rispetto ai precedenti perché selettore e caccia di comando sono in un unico greggio.



• Sopra, lo sportellino che dava accesso al motore e relativa candela: era senza chiusura di sicurezza e quindi verrebbe facilmente rubato. A fianco, la caratteristica conformatore dei volanti, con quello di sinistra sagomato per ottenere la distribuzione e quello di destra intagliato per motivo di bilanciatura. Notare i rullini ingabbati anche al piede di biella.



• A sinistra, il semicarter di sinistra con il luogo condotto di ammissione che sfocia nella camera di manovella in corrispondenza del volano sagomato per la distribuzione. A destra, la nuova architettura con il cilindro inclinato ma sempre con il blocco motore oscillante sul braccio impenetrabile nella scocca.

