

EEN NIEUW MODEL IN HET

**Vespa**

PRODUCTIE PROGRAMMA.

Het is ons een genoegen onze lezers hierbij iets te kunnen mededelen over nieuws van „Piaggio”, de wereldvermaarde fabriek van de Vespa-producten. Het biedt ons tevens de gelegenheid een reeds lang bestaande achterstand in de berichtgeving over dit toonaangevende Italiaanse merk in te halen en goed te maken.

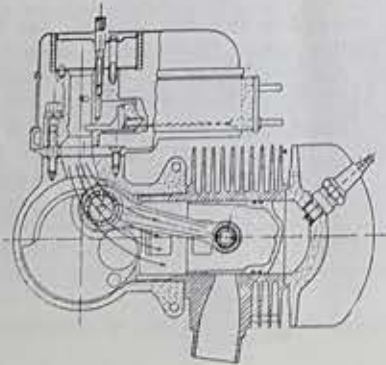
Vespa is een van de scooterpioniers, die na de laatste wereldoorlog de stoot hebben gegeven tot de verovering van de Europese wegen door de scooter; ook in vele andere landen en werelddelen is de scooter-opmars een zegetocht geworden. Vespa is een van de Italiaanse scooters, welke fabrikanten kort na de laatste wereldoorlog de idee van de auto op twee wielen verwezenlijkten. Zij gingen daarbij zo principieel te werk, dat zij aanvankelijk bezwaar maakten tegen het exposeren op tweewielertentoonstellingen!

Het is een gelukkige omstandigheid, dat wij voor het schrijven van dit artikel een des te gereder aanleiding vinden in de recente aankondiging van een geheel nieuwe Vespa scooter, welke een aantal bijzonder interessante technische vernieuwingen toont. Wij zullen achtereenvolgens de scooters, de lichte auto en de bestel-driewielers behandelen.

Wij beginnen dan met de splinternieuwe

**VESPA 150 c.c. G.L. 1959**

Hoewel deze nieuwe Vespa de familiegelekenis duidelijk heeft behouden, zijn er grondige veranderingen en verbeteringen ten opzichte van het voorgaande model G.L. De belangrijkste van deze is wel de krachtbron. Deze heeft een nieuwe carburateur gekregen, welke direct op het carter is aangesloten. Een contragewicht van de krukas heeft thans een vorm, welke opvalt door een insnijding. Deze insnijding is nauwkeurig bepaald en regelt — als automatische inlaatschuif dus — de aanvoer van het verse mengsel naar het carter. De motor heeft hierdoor een veel gunstiger draaimoment gekregen en levert bij zijn inhoud van 150 c.c. een vermogen van 5,5 pk. De compressieverhouding is 6,5 : 1. Van groot belang hierbij is dat de verse gasstroom een zodanig effectieve lagersmering veroorzaakt, dat de mengverhouding tot 1 : 50 kan worden teruggebracht. Waar een van de nadelen van de tweetakt een relatief hoog oliegebruik is, heeft men dit hier wel zeer grondig bestreden. Per liter brandstof spaart men bij benadering 10 cent aan olie. Een tweede voordeel hiervan is natuurlijk, dat minder koolafzetting plaats vindt en bovendien, dat het brandbare mengsel een hoger thermisch rendement toelaat. De topsnelheid wordt aangegeven op 80 km/h. Een schematische voorstelling van de nieuwe constructie ziet er als volgt uit:



Een duidelijk overzicht van de opstelling van de belangrijkste organen van de GL 1959.

De vorm van krukaswang, de korte valstroom-inlaat en de plaatsing en vorm van de carburateur zijn duidelijk. Een verdere vereenvoudiging, tevens kostenbesparing is het feit, dat het nieuwe model slechts om de 4.000 km behoeft te worden doorgesmeerd en olie verversing nodig heeft. Nieuwe wielen met fraaie lichtmetalen remtrommels verhogen, evenals een aantal detailverfraaiingen, het uiterlijk van de nieuwe GL. De uitvoering van deze scooter, die tussen twee haakjes smaller is dan het vorige model, is in nieuwe lichtblauwe, rode en gele kleuren. Een nieuwe kilometer-teller, verbeterde verlichting, nieuwe koplamp en automatisch remlicht zijn de belangrijkste punten waarop deze GL 1959 zich van zijn voorganger onderscheidt. De bandenmaat is 3,50 x 10", de tankinhoud 7,7 l. Het gewicht wordt opgegeven als 85 kg, de topsnelheid op 85 km/h. De machine is aanmerkelijk geruislozer geworden (80 Phon).

De particuliere prijs is (ongewijzigd) f 1.648.— incl. duozadel, teller, sierstrippen, enz. Voor compleet reservewiel wordt f 75.— berekend.

**VESPA 125 c.c.**

Het begon met de 125 cc! Dit model is de geperfectioneerde stamvader van het wespengeslacht. Wij veronderstellen het in grote trekken bij onze lezers bekend en volstaan daarom met een opsomming van technische gegevens. Ook dit model werd smaller.

De Vespa GL 1959, 150 cc. De nieuwe lamp en de wielen vallen op. De fraaie vormgeving van de smallere carrosserie komt goed uit.



Motor: 124 cc (boring en slag: 54 x 54 mm)  
compressieverhouding 6,5 : 1.  
Tank: 7,7 l (smering 1 : 16).  
Max. snelheid: 75 km/h.  
Wielbasis: 118 cm, lengte: 173,5 cm.  
Grondspelling: 20,5 cm.  
Draaiekrakel: 150 cm.  
Gewicht (ledig): 81 kg.  
Versnellingen: 3 (12,12 - 7,6 en 4,85 : 1).  
Prijs f 1.353.—, km-teller f 41.—, reservewiel met band f 50.—.



De altijd mooie 125 cc Vespa.

**VESPA GS 150**

Dit is de snelste Vespa, speciaal voor grootoerisme gedacht. Vandaar ook de naam „Gran Sport”. Dit model heeft sedert zijn introductie groot succes geboekt. Evenals de andere Vespa's munt ook deze uit door mooie vormgeving en keurig plaatwerk.

Enige technische gegevens zijn:  
Motor: 146 cc (boring en slag: 57 x 57 mm)  
compressieverhouding: 6,7 : 1.

Bandenmaat: 3,50 x 10".

Tank: 9,5 l (smering 1 : 16).

Max. snelheid: 100 km/h.

Wielbasis: 118 cm, lengte: 170 cm.

Grondspelling: 20 cm.

Draaiekrakel: 140 cm.

Gewicht (ledig): 100 kg.

Versnellingen: 4 (14,72 - 10,28 - 7,61 - 5,48 : 1).

Prijs: f 1.910.— (incl. stuurslot, teller, zadel)

f 75.— voor compleet reservewiel.

Alle motoren hebben omkeerspoeling en geforceerde luchtkoeling.

Vespa GS 150 cc met buddyseal.



**BESTEL-DRIEWIELER APE „C”**  
Deze lichte bedrijfswagen kan in verschillende uitvoeringen worden geleverd. Met gesloten laadruimte (als afgebeeld) kost hij f 3.140.—, met open laadbak f 2.925.— en het chassis met gesloten cabine f 2.700.—. In alle drie is de 150 cc motor toegepast. De remmen zijn hydraulisch.

Enkele technische gegevens zijn:  
Motor: type één cilinder, twee-tact

boring: 57 mm

slag: 57 mm

compressie-verhouding: 6,3 : 1

cylinder-inhoud: 145,45 cc

max. vermogen: 5,8 pk bij 5100 o/min.

kruissnelheid: 45—50 km/h.

verbruik: bij economische snelheid 1 liter brandstof op ca 33 km

mengverhouding: 55 cc SAE 30 motorolie op 1 liter benzine

versnellingsbak: 4 constant mesh versnellingen

Vering: voor: schommelarmvering, die d.m.v. een veer en een dubbelwerkende hydraulische schokbreker wordt afgeveerd

achter: torsie-vering en verstelbare schokbrekers, welke aan beide zijden gemonteerd zijn aan de scharnierende achterwolk

Wielen: geperst stalen schrijfwielen, onderling verwisselbaar

bandenmaat: 4.00 x 8"

Maten en gewichten:

wielbasis: 1650 mm

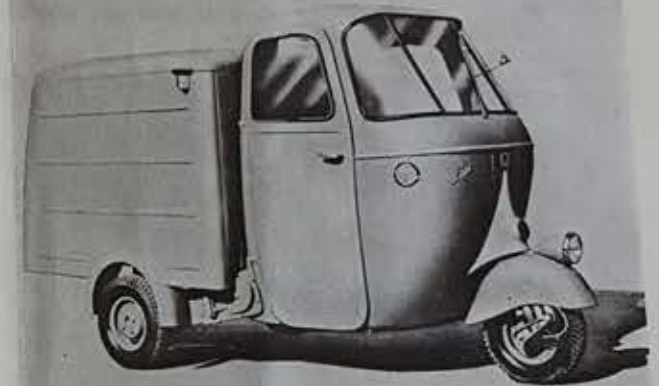
spoorbreedte: 1060 mm

draaiekrakel: 2450 mm

gewicht onbelast: chassis 165 kg

chassis met cabine 174 kg

draagvermogen: met fabrieksgeconstrueerde open of gesloten laadbak 350 kg.



De APC „C” bestelwagen met een nuttig laadvermogen van 350 kg.

**VESPA „400”**

De Vespa „400” is een zeer fraai product, dat reeds in het kort in ons blad werd genoemd. De constructie is een zelfdragende carrosserie met onafhankelijk geveerde wielen en hydraulische schokdempers in schroefveren. De goed bereikbare, achterin geplaatste motor is een tweecylinder tweetakt met roterende inlaatschuif en geforceerde luchtkoeling. Afmetingen: 393 cc (63 x 63 mm).

De afwerking omvat een compleet uitgerust instrumentenpaneel, een mooi open dak, verstelbare stoelen. Er is een ruime bergplaats achterin. Goede airconditioning (koud en warm, zowel als ventilatie) is aanwezig.

De besturing is door middel van een tandbeugelinrichting, waarbij de stuurkolom hoog ligt, waardoor goede beenruimte is verkregen. Het reservewiel ligt onder de rechter zitplaats, welke daartoe geheel opklapbaar is.