

LA IN FASCE: MP5 PAPERINO

“Nell’immediato dopo guerra, Enrico Piaggio invitò i suoi migliori ingegneri, Vittorio Casini e Renzo Spolti, a studiare un veicolo a due ruote che fosse alla portata di tutti.

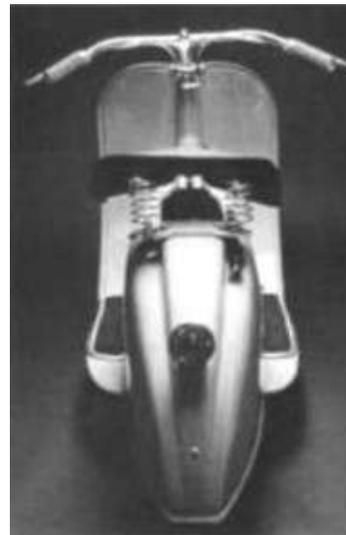
Questo doveva avere alcune caratteristiche imprescindibili:

essere economico, comodo per salire e scendere, proteggere dal vento le gonne di donne e preti e non avere nessuna parte meccanica in vista

Nel giro di qualche mese fu approntato il prototipo ed una piccola preserie di questi scooter.”.(1)



MP5 fotografata al Museo Piaggio



MP5 visto da dietro. Foto tratta dal sito vespahelp.it

Spolti inizia la progettazione di “un mezzo completamente carenato, sul quale il guidatore fosse protetto da uno scudo frontale e da un marciapiede, con ruote di piccolo diametro, facilmente smontabili e riparabili. I comandi dovevano essere i più semplici possibile: uno per la frizione e gli altri per i freni, il tutto arricchito da un cambio automatico. La parte centrale, a sua volta, doveva essere abbastanza bassa per permettere un facile accesso e comunque non più alta di quella di una bicicletta da donna.”

Nasce così in una ex tessitura di Biella la Moto Piaggio 5, o MP5 che poi verrà chiamata Paperino. L’MP5 viene interamente realizzato con attrezzatura e materiali di officina con la sola eccezione degli pneumatici Superga e del motore Sachs M32 da 98 cc.

La parte ciclistica è costituita da una scocca auto portante in lamiera stampata con un ampio scudo frontale e pedane poggia piedi ricoperte da tappetini in gomma. Nella parte posteriore a partire dalla sella un rialzo nella carrozzeria forma una pinna rastremata alla fine della carrozzeria.

Sulla fiancata destra uno sportello a forma di goccia consente l'accesso al motore mentre sul lato sinistro una griglia convoglia l'aria per il raffreddamento. Le ruote sono da 8" con pneumatici montati su cerchi in lamiera stampata. La sospensione posteriore è rigida mentre la sospensione anteriore è oscillante grazie a due molle. I freni sono a tamburo con comando a pedale per il posteriore e comando a leva al manubrio per l'anteriore. L'avantreno è costituito da un manubrio collegato ad una forcella mono tubo nella prima parte coperta da un alloggiamento ricavato nella scocca che si divide a "Y" sotto l'ampio parafango. Il fanale anteriore è posizionato sopra il parafango. Il veicolo è spinto da un motore Sachs M32 da 98 cc con cambio automatico. La trasmissione viene realizzata in tre versioni: a catena, a cinghia e con albero cardanico. L'avviamento è a spinta. L'MP5 viene prodotto in circa 100 esemplari.

L'innovazione più rilevante introdotta da Spolti e Casini è la scocca in lamiera stampata autoportante, scelta dettata anche da esigenze produttive e di know-how aziendale. Ciò che invece spinse Piaggio ad abbandonare il progetto è lo scomodo tunnel centrale che impone di cavalcare lo scooter come si farebbe con una normale motocicletta e lo rende poco accessibile alle signore con la gonna e ai soliti "preti con la tonaca". Nel racconto del figlio, Spolti è dispiaciuto dello stop imposto da Piaggio perché ciò costituisce un ritardo nella produzione e nell'immissione del nuovo scooter sul mercato e perché l'eliminazione del tunnel centrale impone importanti modifiche tecniche quali lo spostamento del motore dalla attuale posizione centrale alla ruota posteriore (e ciò avrebbe sbilanciato il veicolo) e l'eliminazione del cambio automatico (e ciò avrebbe complicato la semplicità di conduzione del veicolo). Il telaio aperto e l'accessibilità rimangono comunque un obiettivo irrinunciabile tanto che Piaggio "aveva persino tracciato una grande croce rossa in quel settore su di una foto dell'M.P.5 esposta nel suo ufficio". Il progetto dello scooter Piaggio viene affidato a Corradino D'Ascanio e "l'ingegnere Renzo Spolti, maestro e gentiluomo", si occuperà della soluzione di tutti i problemi legati alla produzione in serie del nuovo veicolo.(2)

Il motore (della MP5) era un due tempi 98 cc., con alesaggio e corsa di 50x50 mm raffreddato ad aria. I due veicoli di cui si conosce l'esistenza, hanno rispettivamente: uno il cambio tradizionale a marce e la trasmissione a catena; l'altro frizione e cambio automatici.

Molto armonioso, lo scudo anteriore, sul quale trionfa il vecchio stemma della Piaggio aeronautica, Sul lato destro dello scudo, nell'altro modello conosciuto del prototipo, era posizionato lo stemma Piaggio classico a scudetto blu/celeste come sulla Vespa, il fanale anteriore era sul parafango e il commutatore delle luci era fissato sul montante centrale della carrozzeria. Di bella fattura il manubrio, che racchiudeva al suo interno gran parte delle trasmissioni. (1)

LA IN FASCE: VESPA MP6

“La **Vespa** è un progetto dell’ingegnere pescarese Corradino D’ Ascanio. Il 23 Aprile 1946 Piaggio depositò a Firenze il brevetto per “Motocicletta a complesso razionale di organi ed elementi con telaio combinato con parafranghi e cofani ricoprenti tutta la parte meccanica”. D’Ascanio aveva progettato un mito , il prototipo fu chiamato “MP6”.

Fu prontamente ribattezzato Vespa da Enrico Piaggio, sembra per l’esclamazione che ne derivò alla vista dei nuovi progetti

Il prezzo di **90.000 lire**, che oggi fa sorridere, equivaleva a diversi mesi di lavoro di un impiegato. Nonostante ciò, la possibilità del pagamento rateizzato fu uno stimolo notevole per le vendite: la Vespa è stato il primo impulso alla motorizzazione di massa in Italia, prima ancora dell’avvento dell’altra grande protagonista, la Fiat 500. Oggi la Vespa è un oggetto di culto , un oggetto da collezione , simbolo della “Dolce Vita” e una parte importante del costume italiano , un po’ come gli spaghetti ! In più per i nostalgici dei ricordi come noi rievoca sempre qualcosa di passato e indimenticabile e riporta la mente a cose della nostra vita che quel rombo e quell’ odore di miscela ci ha stampato bene nella memoria”. (3)



Immagine del prototipo MP6 tratte dal sito vespa-servizio.com

Descrizione tecnica del prototipo:

“Ciclistica e telaio Il telaio è aperto. Il complesso della scocca è costituito da più parti di lamiera stampata saldate tra loro a formare un monoblocco costituito da un vano posteriore a copertura della ruota e a sostegno della sella, una travatura centrale che si alza a sostegno dell’avantreno e da uno scudo anteriore con pedane poggia piedi. Ai lati del monoblocco sono applicati a destra una carena mobile con griglie di ventilazione a copertura del motore e a sinistra il cofano porta oggetti munito di sportello. L’avantreno risulta inglobato nella carrozzeria e un parafrango copre la ruota anteriore

Sospensioni e impianto frenante L’avantreno è composto da un manubrio collegato a una forcella monotubo che nel suo tratto finale si piega a sinistra. La ruota è montata a sbalzo e la sospensione anteriore è costituita da una biella oscillante resa elastica da una molla a nastro piegata a ricciolo. Al retro treno il gruppo motore – ruota è collegato alla scocca tramite un braccio in ferro. Un perno ammortizzato da blocchi in gomma costituisce la sospensione posteriore. I freni sono a tamburo, l’anteriore comandato dal manubrio e quello posteriore dal pedale posto sulla pedana di sinistra. Lo

smontaggio delle ruote può essere effettuato togliendo quattro bulloni come in una automobile. I cerchi sono smontabili in due semicerchi per facilitare gli interventi sul pneumatico.

Fari e impianto elettrico Il fanale anteriore è incorporato nel parafrangente della ruota anteriore mentre il fanale posteriore è applicato alla carrozzeria. L'accensione è a volano magnete con una bobina a bassa tensione per fornire corrente all'impianto di illuminazione ed alla tromba posta sotto la sella.

Serbatoio Il serbatoio contiene 5 litri di miscela al 6%.

Sella La sella è ammortizzata con due molle cilindriche.

Motore Il motore è monocilindrico orizzontale a due tempi alimentato con miscela al 6% con cilindro e testa alettati. La distribuzione avviene con il pistone a deflettore ed un unico travaso. La potenza è di 3,2 CV al regime di 4.500 giri/min. Il motore è posto in posizione laterale con la ruota montata a sbalzo all'uscita dell'albero secondario del cambio. Il raffreddamento è assicurato dalla corrente d'aria che investe testa e cilindro entrando attraverso apposite feritoie poste sulla carena destra del veicolo.

La **Cilindrata** è di 98 cc, con la corsa del pistone di 50 mm ed alesaggio di 50 mm.

Il **Carburatore** è da 17 mm, e si trova posto all'interno della scocca ed è collegato al cilindro tramite un collettore; è accessibile attraverso un apposito sportello.

L'**Accensione** è con volano magnete 6 volt con bobina a bassa tensione; il Cambio è a tre velocità con comandi al manubrio e snodi a bacchetta; le Ruote sono in acciaio stampato a coperchio scomponibile e pneumatici da 3,50x8"

Non esistono dati ufficiali per sigla e numeri di telaio e neppure per codici del colore di fondo né per la carrozzeria. Si conosce solo il colore grigio-piombo."



Il raffreddamento avviene solamente con la Vespa in movimento; si tratta di un sistema privo di ventola, il cui funzionamento è garantito solo dalle alette



La ruota anteriore mostra un elemento in lamiera scomponibile, mediante viti, per facilitare la sostituzione della ruota in caso di foratura. Il faro, costruito dalla Feme è da 85 mm e la lampada di posizione è di 3 W e quella di profondità da 15 W: impianto elettrico 6 V. Notare la leva del freno posteriore messa a sinistra del guidatore.



Sul lato destro del manubrio, in posizione comoda per il guidatore, è posizionato il blocco di comando che aziona sia il faro anteriore che le luci posteriori, oltre al pulsante del clacson: la tromba del suddetto è posta sotto la sella. (2)

“Comportamento su strada.

Il prototipo MP6 ha una posizione di guida che mette a proprio agio chiunque. Il grande manubrio dà sicurezza a chi lo impugna e il cambio di velocità sulla manopola sinistra è pratico ed intuitivo. L'avviamento del motore è sempre pronto, anche a freddo, a patto che si azioni ripetutamente l'agitatore della vaschetta del carburatore, per dare il classico *cicchetto* al motore.

La frizione, morbida nell'uso, è vulnerabile se messa sotto sforzo. Il confort non è dei migliori per via delle sospensioni spartane. Semplici e funzionali i rinvii del cambio ad aste rigide, che però sono rumorosi ed hanno bisogno di continue registrazioni. La posizione laterale del motore costringe il guidatore a stare leggermente inclinato sul lato opposto, per bilanciare i pesi, causando un consumo anomalo delle gomme.

I freni sono poco potenti ma adeguati alla modesta velocità (60 km/h circa).

La circolazione notturna è un'avventura ma, il vero tallone d'Achille è il raffreddamento del motore.” (1)

(1) (Articolo tratto da **Motociclismo**, marzo 1983)

(2) (Articolo tratto dal sito **vespahelp .it**)

(3) (Articolo tratto dal sito **Vespa Piaggio Style.com**)