

LA *Vespa* 150 del 1960

“VESPA 150 – 1960-67 Numero di esemplari prodotti VBB1T: 145.000 ; VBB2T 134.147



Azzurro metallizzato MaxMayer 12680890
(Foto ricavata dal sito Vespaclub.com dati dal volume **60 anni della Vespa** di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore)

“Una delle Vespa più diffuse negli anni '60 fu proprio la VBB1, sorella della VBA di due anni prima.

La differenza fra le due è veramente minima e solo l'occhio di un esperto può notarla. Cambia la forma dell'interruttore delle luci, che su questo modello è più squadrato ai lati, il parafango anteriore è formato da due semigusci saldati e sui lati sono stati ricavati due *baffetti*. Tutto il resto, a parte il colore, è rimasto praticamente uguale al modello precedente.

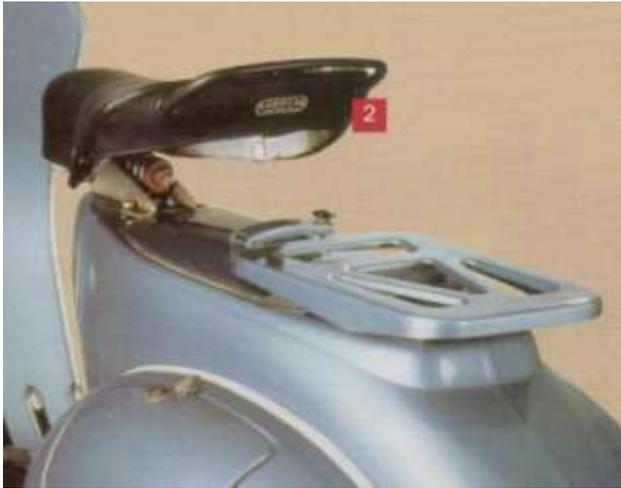
Inoltre, sempre a colpo d'occhio, un'altra differenza è dovuta ai fregi in alluminio sulle sacche laterali.

Il telaio è a scocca portante in lamiera d'acciaio stampata, le sospensioni sia anteriori che posteriori, sono realizzate con molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici; le ruote sono in acciaio stampato e pneumatici da 3.5x8”.



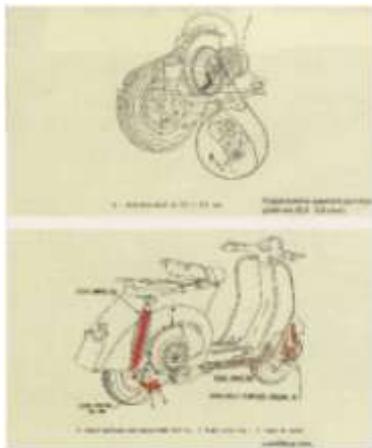
1) Il manubrio di questa vespa è del tutto uguale a quello che equipaggiava la Vespa 150 GS, con l'unica differenza che, la GS aveva nella parte superiore, poco sopra al contachilometri, il quadretto di accensione con la chiave.

Il gruppo ottico è rimasto il Siem con diametro da 115 mm, montato anche sulla più piccola 125 cc.



2) La sella anteriore poteva essere registrata in base al peso del conducente tramite un dado che, comprimendo la molla, rendeva il molleggio più morbido.

Di serie la VBB1 nasceva con sella singola anteriore e portapacchi posteriore, sul quale si poteva montare il cuscino per il passeggero.



Uso e Manutenzione

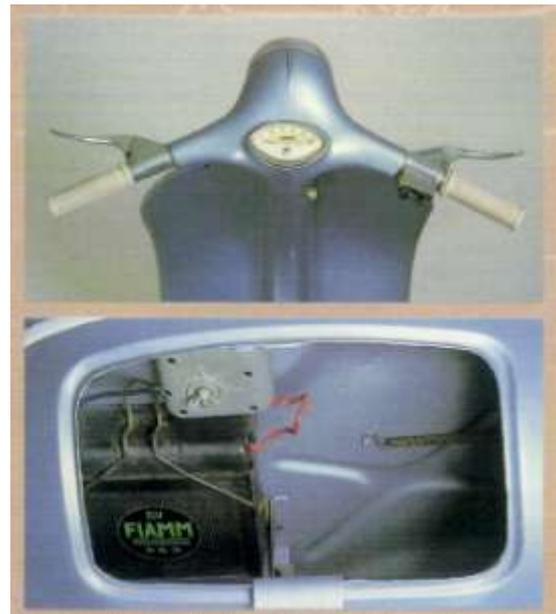
Le tavole illustrate contenute all'interno del libretto di uso e manutenzione, in dotazione con tutte le Vespa, erano molto intuitive anche per i neofiti della meccanica: in alcuni casi si trattava di foto, in molti altri di disegni belli da vedere anche dal punto di vista estetico.

La VBB1 non aveva bisogno di molta manutenzione. La distribuzione rotante che ha ridotto la percentuale di olio nella benzina, ha diminuito notevolmente gli interventi di pulizia dello scarico, che nei precedenti modelli con 5% andava pulito di frequente. L'unico ingrassatore presente sullo scooter era posizionato in corrispondenza dell'alberino della sospensione anteriore

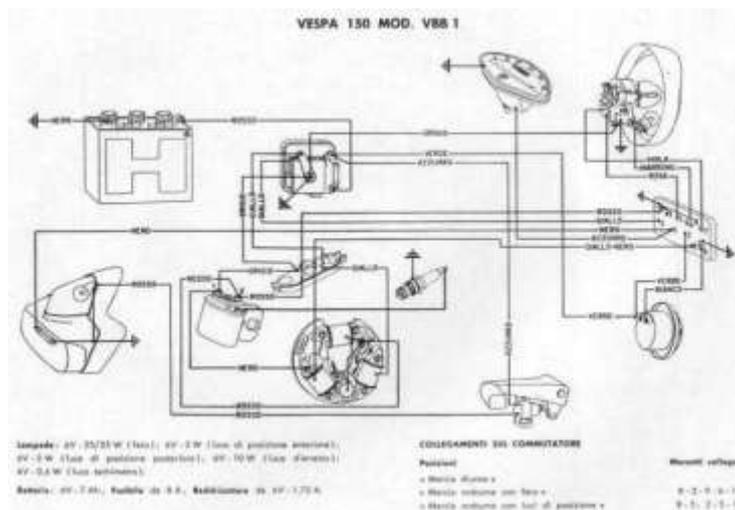
Gli anni '60 sono quelli dalle linee tonde che caratterizzano gli oggetti di questo periodo. Persino nel manubrio della 150, una vera opera d'arte in cui non un filo delle trasmissioni è in vista, non esistono spigoli o protuberanze, tutto è morbido ed essenziale.

Il contachilometri di forma ovale ha il logo centrale Piaggio ed il fondo scala a 100 km/h

Come sul modello 125, i due manicotti laterali sono in alluminio lucidato a specchio con le leve del freno e della frizione integrate negli stessi. L'impianto elettrico a 6 V è dotato di una batteria che alloggia nella sacca laterale sinistra sotto al regolatore di corrente. Il fissaggio alla scocca della stessa, è affidato ad una staffetta di filo d'acciaio. La molla che si intravede alla destra della batteria, serve come fissaggio della sacca porta attrezzi. (1)



Scema elettrico della 150 VBB1, preso dal sito Vespeantiche.com



“Molto facile nell’avviamento anche a motore freddo, la meccanica della VBB1 era affidabile sotto ogni punto di vista. Il cambio era molto preciso nell’inserimento delle marce e la frizione morbida da tirare, fattori molto importanti specialmente nell’uso urbano, dove questi componenti sono sempre in movimento.

Molto parca nei consumi, con la VBB1, ad andature normali, si potevano fare più di 100 km con poco più di due litri di miscela e superare i 350 km di autonomia.

Le sospensioni erano molto confortevoli anche se l’anteriore, su percorsi molto sconnessi, tendeva a fare il fine corsa a causa delle ridotte dimensioni dell’ammortizzatore.

La sella anteriore, molto molleggiata ed ampia, era comoda sui lunghi percorsi. A richiesta si poteva montare anche la sella lunga biposto, molto richiesta dai giovani perché dava allo scooter una linea più sportiva”. (1)

Modello VBB2

“Il telaio differisce solo per il portatarga che, da questa versione è tutt’uno con la scocca.

I prigionieri porta ruota aumentano di diametro passando da 8 a 10 mm. L’impianto elettrico viene modificato in modo da eliminare la batteria; quindi il clacson viene sostituito con uno a corrente alternata.

Tutte le VBB2 sono dello stesso colore Blu Medio MaxMayer 1.298.7213.” (2)

(1) (Articolo tratto dal sito “Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli”)

(2) (Articolo tratto dal sito scooterdepoca.com)