

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

# MOTOCICLISMO Clásico

8 4222054002476 ||

Nº 40 P.V.P. 4,00 €



48 PÁGINAS  
**MÁS**  
COMPRA-VENTA

**VESPA 150 S**

REINA DEL BULEVAR  
RAMBLER 350 / 450



ZWEIRAD MUSEUM  
EL LEGADO NSU



VUELO RASANTE  
ALCYON SUPERSPORT 250





Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

# CAIDA DEL CIELO VESPA





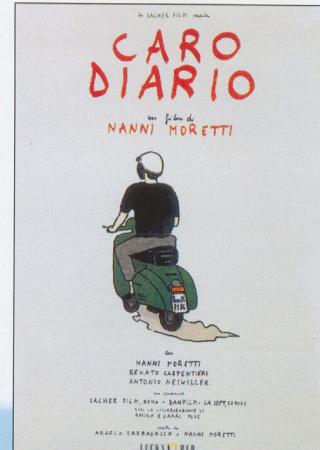
Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.

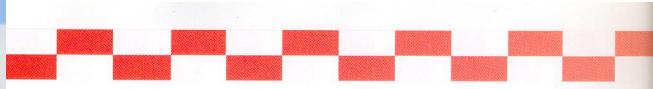
[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

150 S *Vespa*

Entre los inventos más típicos del pasado siglo es inevitable incluir aparatos como la lavadora, el frigorífico ó la televisión que, de alguna manera, fueron inseparablemente ligados al progreso.

Texto: Ángel de la Maza  
Fotos: Antón Briansó





**S**egún se iban alejando los tiempos de posguerra, fundamentalmente en Europa, la prosperidad se iba traduciendo en pequeñas cosas que definitivamente iban sacando a sus propietarios de la "Edad Media"; ó por lo menos, haciendo que pareciesen lejanos los tiempos del lavar a mano, la incomunicación, ó el pescado podrido.

Aunque en realidad, la necesidad más importante a la que había que hacer frente era el transporte; no ya el transporte de larga distancia, que para ello ya se contaba con el ferrocarril, el avión ó el barco, sino el transporte autónomo para cubrir distancias medianas, entre pueblos, para ir al trabajo o para desplazarse por la ciudad.

Indudablemente, los automóviles y las motocicletas cumplían esta función, aunque no de una manera popular, ya que a

***"Enrico Piaggio pronto se dio cuenta de la necesidad de un medio de locomoción sencillo y barato para mover una Italia que tendría que salir de la nada."***

mediados de los años cuarenta, un automóvil ó una buena motocicleta que hubiese sobrevivido a la guerra- eran un lujo que pocos se podían permitir.

Quizá el ingenio sea la única posibilidad de superar la miseria - de ambas cosas en los países del sur de Europa se sabe demasiado- cuando los medios escasean, y las empresas que habían tenido una utilidad bélica, no tenían otra opción que pasarse a la más sana vida civil.

Realmente, en momentos de estrechez no sería lo más sensato dedicar el esfuerzo a fabricar carísimos vehículos de lujo- aunque claros ejemplos hay- , sino algo más "utilitario"; quizás un coche económico como el Topolino, el 2 cv ó el Escarabajo... ó



[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)



quizá un coche con dos ruedas, que no fuese una motocicleta propiamente dicha...

Tanto Innocenti con su Lambretta, como Piaggio con la Vespa, contaban con un único, verdadero y tosco antecedente para el tipo de vehículo que iban a construir. El aparato en cuestión, fabricado en Nebraska por Johnson-Evinrude, fue posiblemente el primero, con su apariencia real de patinete, en el que se iba sentado en un cajón que albergaba el motor. Este

Publicidades de la época alabando las virtudes de la nueva cilindrada.

"Cushman" grande y feo, fue en realidad la primer "moto silla" de uso común por parte del ejército americano durante la contienda, y que marcaría la pauta de lo que con el tiempo sería el concepto básico en el transporte urbano.

Pero volvamos a Piaggio. El símbolo de su anagrama dejaba bien claro el sector industrial al que pertenecía. La hélice de tres aspas había sido el estandarte de una de las compañías aeronáuticas más pujantes de Italia antes de la S.G.M., incluso en la investigación en el vuelo de lo que serían los futuros helicópteros, así como en el desarrollo de grandes aeronaves para vuelos transoceánicos. Toda esta actividad quedó interrumpida al centrarse Piaggio en la construcción de aviones destinados a la guerra, por lo que estas factorías eran objetivo primordial de los bombarderos aliados.

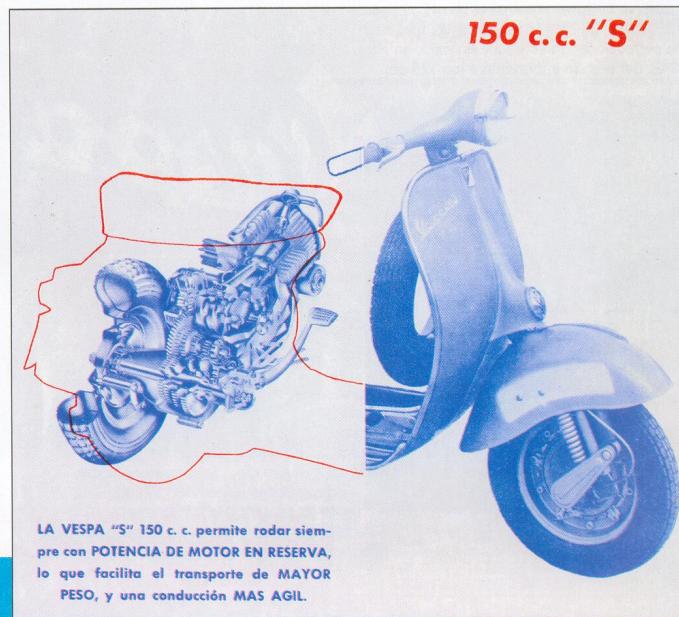
Así, tras la guerra, la reconstrucción y sobre todo la reconversión serían el objetivo primordial para Enrico Piaggio, que pronto se dio cuenta de la necesidad de un medio de locomoción sencillo y barato para mover una Italia que tendría que salir de la nada. Para ello, tuvo que contar con la colaboración de su antiguo ingeniero, Corradino D'Ascanio, que si en el mundo de la aviación pasaría a la Historia por ser el inventor de la hélice de paso variable, en la industria de la motocicleta lo haría ni más ni menos que por dotar de las líneas aeronáuticas e inconfundibles a las populares "avispas".

Poco a poco, el rudimentario con-

150 S 



150 c. c. "S"



LA VESPA "S" 150 c. c. permite rodar siempre con POTENCIA DE MOTOR EN RESERVA, lo que facilita el transporte de MAYOR PESO, y una conducción MAS AGIL.

MCC



# PDF Complete

*Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.*

***Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features***



cepto "Cushman" se fué transformando en la estilizada Vespa, aunque en un principio pocos tenían la intención de apostar por el raro aparato. Pero las primeras unidades, ya definitivas salidas de la cadena de montaje, causaron una autentica revolución ante la prensa y los aficionados cuando fue presentada en la Feria de Milán del año 1946; curiosamente, casi todos los conceptos básicos con los que partía la primera Vespa V 98, continúan prácticamente invariables sesenta y cinco años después.

En un corto periodo de tiempo, se iría perfeccionando este modelo para, en 1948, dar el salto importante a los 125 cc.



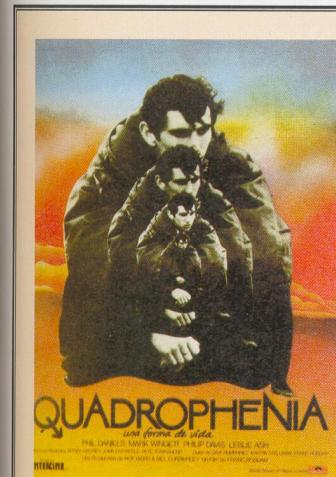
*“las primeras unidades, ya definitivas salidas de la cadena de montaje, causaron una autentica revolución ante la prensa y los aficionados cuando fue presentada en la Feria de Milán del año 1946;”*



[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

150 S

Vespa



Las Vespas, a diferencia del resto de las motos, tenían un carácter más desenfadado y divertido, por lo que su presencia en los calendarios y películas carecían de la más mínima hostilidad.

Si bien, filmes como "Salvaje" ofrecían una imagen totalmente fuera de la ley de los motoristas sobre sus toscas monturas; sin embargo, las películas "con" Vespas mostraban un mundo pastel de comedia musical, chicos bien e historias de amor, alrededor de un vehículo de probada inocencia.

Películas como "Vacaciones en Roma" con Gregory Peck y Audrey Hepburn, "Más allá del amor" con Troy Donahue y Angie Dickinson, "Jessica" con Maurice Chevalier y de nuevo Angie Dickinson, "El primer amor" con Raffa Mattioli y Carla Gravina o más recientemente "Car diario" de Nanni Moretti, sin olvidarnos de dos clásicos españoles de los sesenta como fueron "Los chicos del Preu" en la que Karina llevaba la voz cantante y "Búscarme a esa chica" de éxito asegurado pos la presencia en el celuloide de Marisol y el Dúo Dinámico, convirtieron a la Vespa en el paradigma de la inocencia...

Pero la mojigatería de los escuteros se derritió cuando otro tipo de motoristas, los "mods", se enfrentaron sin miedo a los "rockers" británicos en las estereotipadas playas de Brighton, plasmando una forma de vida antagonista sobre Vespas y Lambrettas.

Ciertamente, si hubiese que elegir entre la filmografía "escoterista", sin duda "Quadrophenia" estaría a la cabeza; además está basada en un hecho real; casualmente, "Salvaje" también. Quizá sea porque la realidad siempre supera a la ficción.



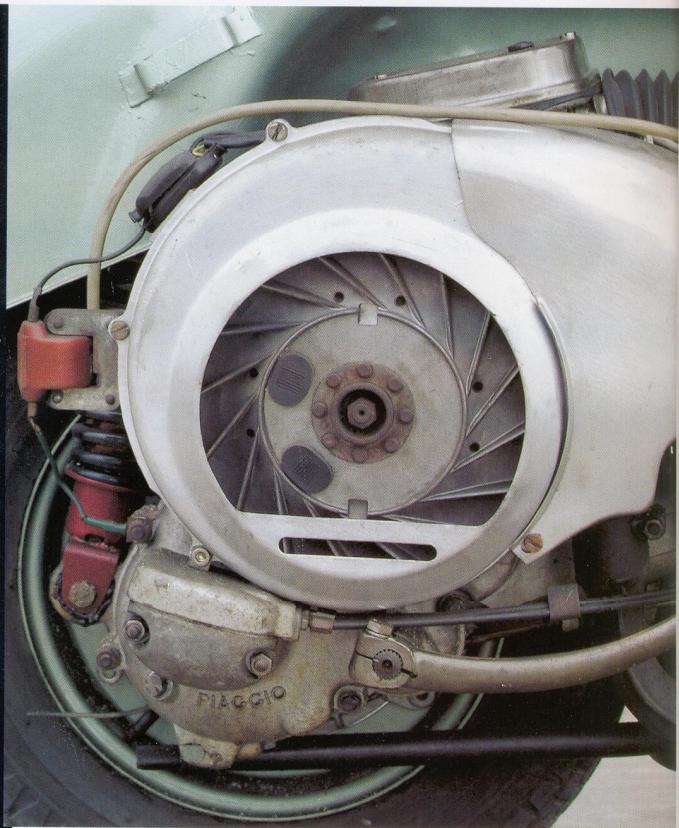
MCC

57 - MotoCiclismo Clásico

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)



El nuevo motor de la Vespa 150 S hacia la admisión por medio de valvula rotativa.



con unas mas amplias prestaciones que se culminarían en 1951 con el definitivo reenvío del cambio por cables enfundados mandado desde el puño izquierdo, desecharando en el futuro el reenvío por varillas.

Pero para esta fecha el éxito había sido tal, que la en un principio dudosa "Vespa" de Piaggio era reclamada desde todos los países de Europa, siendo casi imposible atender a todas las demandas de exportación.

De este modo, la solución más viable fue la de ceder la patente de fabricación a los países interesados por esta moto, y crear las fábricas para satisfacer el consumo interno de cada mercado, e incluso, estas mismas, exportar a terceros países.

El primer país en fabricar sus propias Vespas fue Alemania en 1950, desde la factoría de Hoffmann-Werke en Dusseldorf. Al año siguiente, sería el Reino Unido de mano de la prestigiosa marca de motocicletas Douglas, y seguida en 1952

por Francia, siendo construidas por la compañía ACMA....

La carrera de estos "scooters", leja-

**"la incipiente industria motociclista española iba a contar con un competidor de excepción, pero que formaría parte inseparable de la historia de nuestro país. Enseguida demostró ser un vehículo limpio, de escaso mantenimiento y de fácil reparación"**

**MCC**

Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

150 S 



nos ya de su traducción literal de patinetes, era imparable; de tal manera que al año siguiente, en 1953, tras crearse Moto Vespa S.A., por el acuerdo entre el I.N.I., El Banco Urquiza y Piaggio, salen de la flamante fábrica de la madrileña calle de Julián Camarillo nº 6, las primeras Vespas españolas.

Desde este momento, la incipiente industria motociclista española iba a contar con un competidor de excepción, pero que formaría parte inseparable de la historia de nuestro país. Enseguida demostró ser un vehículo limpio, de escaso mantenimiento, de fácil reparación (sobre todo de los pinchazos, al contar con rueda de repuesto y desmontaje tipo automóvil), y de gran versatilidad en la utilización.

Este primer modelo era básicamente el mismo que el modelo italiano de 1951, con el faro sobre la aleta delantera, el manillar de tubo, ruedas intercambiables, y como extras, asiento del pasajero, la barra reposapiés del lado izquierdo -para que las chicas montasen de lado y con faldas-, porta equipajes y la rueda de repuesto... aunque, si hay algo que yo realmente envidiaba en mi más tierna infancia, cuando aún los niños pequeños podíamos montar en moto sin llevar el libro de familia en la boca, era un tubo vertical con un asiento de bicicleta en el extremo, que iba colocada en el hueco que queda entre el conductor y el manillar, para así poder llevar a un feliz infante sentado... yo era de los que asomaban la nariz por encima del manillar, pero de pie; incluso en esto, siempre ha habido clases.

Aún así, la agradable sensación de ir en moto (porque la Vespa es una moto), entre los brazos de tu padre, producía una sensación más intensa que galopar sobre el caballito de madera. Posiblemente inigualable, y no es difícil de



Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)



Your complimentary  
use period has ended.  
Thank you for using  
PDF Complete.

[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)



adivinar que también sería inolvidable...  
Más tarde llegaría la Vespa N de 1956, con el faro en el manillar la "S" de 1958 con el manillar carenado, la 60 con cambio de cuatro velocidades, la 150 cc del 61, que ya alcanzaba los 95 km/h, equipada con el motor que un año antes fuese instalado en el Vespacar, y que tuviese por vez primera unos neumáticos de 3,5 x 10", más acorde con la mayor potencia que desarrollaba. Su evolución estética llegaría con la 150 S de 1964, en la que la rueda de repuesto pasaría definitivamente a alojarse tras el cofano izquierdo y la caja de herramientas tras el escudo delantero, tomando el faro la característica forma trapezoidal, así como las ruedas extraíbles por medio de una sola tuerca central, en vez de cuatro tipo automóvil.

Estos dos últimos modelos marcaron la línea divisoria en la evolución de la Vespa, con la influencia por la proliferación del otro signo de progreso, habitual otrora en nuestros paisajes, como fue el Seat 600.

Así, un día, de repente, dejé de sentir el aire en mi cara y aquella primitiva Vespa, que había formado parte del decorado familiar, desapareció. En su lugar, un seiscientos ocupó el corazón de mi familia y nosotros, aunque un poco espachurados, le ocupamos a él.

Entre los asuntos que ambos tuvieron en común, es obvio destacar que contribuyeron de forma importantísima a nuestro desarrollo, aunque por otro lado siempre ha habido quienes han decidido que nunca llegaron a ser "ni chicha ni limón", a pesar de que durante varias generaciones el primer coche no podía ser otro que un "seiscientos" de tercera, cuarta ó quinta mano, y la primera moto la incombustible Vespa usada, con la que, sin más opción, te examinabas (por libre, también sin más opción) del carné

**150 S** 

de moto...

Con el tiempo (esta vez como piloto), volví a ser cliente de la marca gracias a una vieja 150 S, con la que descubrí el placer de viajar en moto (¿?). Pero mucho tiempo antes, cuando salió al mercado esa flamante Vespa 150 S, en 1964, se topó con la dura competencia de las cuatro ruedas, con la que iba a ser muy difícil convivir, y que con sus muy notables innovaciones, que la hacían más atractiva, había que convencer al usuario para que adquiriese un vehículo que ya no era prioritario.

Pero como había que aplicar una leyenda negra, si el "seiscientos" se calentaba alarmantemente, la Vespa tenía una deficiente estabilidad debido a la "absurda" ubicación lateral del motor, aunque esta situación no era más que el resultado de unas hábiles soluciones, como el hacer de todo el conjunto motor la función de basculante, así como disponer de tracción directa a la rueda desde el eje del cambio. Evidentemente,

*"Aún así, la agradable sensación de ir en moto (porque la Vespa es una moto), entre los brazos de tu padre, producía una sensación más intensa que galopar sobre el caballito de madera. Posiblemente inigualable, y no es difícil de adivinar que también sería inolvidable..."*



[Click Here to upgrade to  
Unlimited Pages and Expanded Features](#)



El cuentakilómetros cuadrado, el cajetín lateral y el nuevo piloto trasero corresponden a la gama de la Vespa 150 S de 1961.

aunque es cierto que el peso en el lado derecho hacia que la dirección tendiese hacia el mismo lado, esa "querencia" se corrigió desplazando la rueda delantera 8 mm. a la izquierda, con lo que el problema quedaba resuelto... Como era de prever, esta fue una de las artimañas más claramente utilizadas por la competencia de Lambretta y los lambretistas para demostrar la mejor calidad de sus monturas... aunque cuando te caes al suelo, tu ángel de la guarda no suele estar al tanto de esos detalles técnicos.

Los cambios anteriormente enumerados marcarían el comienzo de la edad adulta a partir de 1964, modelándose de forma definitiva lo que podríamos denominar como Vespa moderna; aunque en tan corto espacio de tiempo (o tan largo dependiendo para qué ésta se utilice), las motocicletas comenzaron a ocupar un plano diferente en

eso de la motorización del país.

Ya no era necesario ir tres en una

***"Estos dos últimos  
modelos marcaron la  
línea divisoria en la  
evolución de la Vespa,  
con la influencia por la  
proliferación del otro  
signo de progreso,  
habitual otrora en  
nuestros paisajes,  
como fue el Seat 600."***

moto, y por supuesto había dejado de ser el vehículo familiar. La publicidad también se modernizó ofreciendo unas imágenes más lúdicas que indicaban que las Vespas ya no eran solo vehículos laborales, sino que podían estar encaminadas a la diversión y al ya denso transporte urbano...

Además del estandarte de la marca, como era la 150 S, se seguía fabricando el modelo inferior de 125 cc, y, como novedad, aparecía en el mercado español la Vespa 75.

Esta moto estaba derivada de la italiana vespa 50 cc, pero que al no tener pedales, según la legislación de la época con respecto a los ciclomotores, no pudo ser homologada como tal. Por ello, con un pequeñísimo aumento de cilindrada, la Vespa ya 75 y totalmente autóctona, estaba destinada al público más joven, ya que podía conducirse con el entonces denominado carnet "A-1" desde los 16 años, así como adquirirse por el módico precio de 14.500 pts.

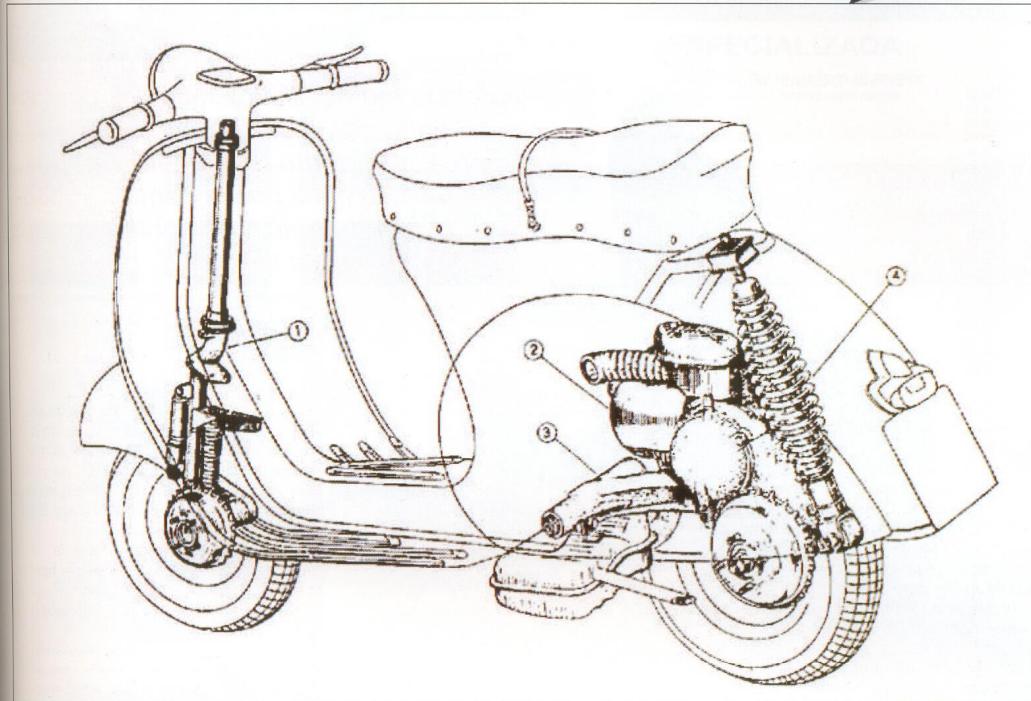
Sin embargo, no eran los únicos productos de la marca que circulaban por las carreteras, o mejor dicho, principalmente por las calles, sino que en el sector del transporte de mercancías más "cañí", como era el motocarro, Vespa también defendía su espacio con el Vaspacar.

También en el año 1965, con el final de una época, muere el creador de todo ese floreciente mundo de escuters, pero con el sueño de la motorización popular satisfactoriamente cumplido.

A partir de ese momento, desde la fábrica de Julián Camarillo, las Vaspas 150 S y posteriormente las 150 Sprint, hasta llegar a 1969, mantuvieron dignamente el tipo ante las vistosas y potentes motocicletas nacionales, como eran las



Listos para un largo viaje a mediados de los 70.

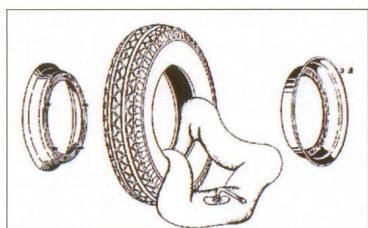


Ducati, Montesa, OSSA o Bultaco.

Ya en ese último año de la década, la industria motociclista española comenzaría a tener serios problemas de ventas, fabricación, y como no laborales, encontrando una salida digna al problema dirigiendo las ventas al emergente mercado de las motos de campo, las cuales mantenían a flote la industria nacional en sus últimos años de gloria.

Por este motivo el sector urbano volvía a estar vacante, llenándose las calles de un nuevo producto autóctono salido de la imaginación de la fábrica de Julián Camarillo, como fue el Vespino.

También apareció la evolución de la 150, con el modelo 160 cc. que aportaba la gran novedad de estar equipada con un encendido electrónico y que estaría presente en el mercado hasta el año 1979, en que las Vespas tomarían su forma definitiva hasta la actualidad, con el modelo P 200.

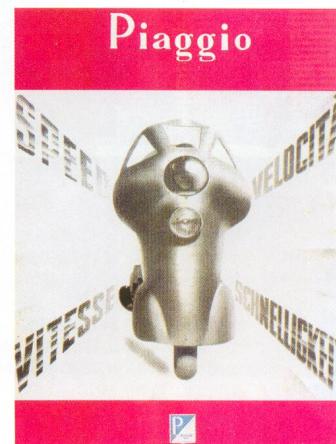


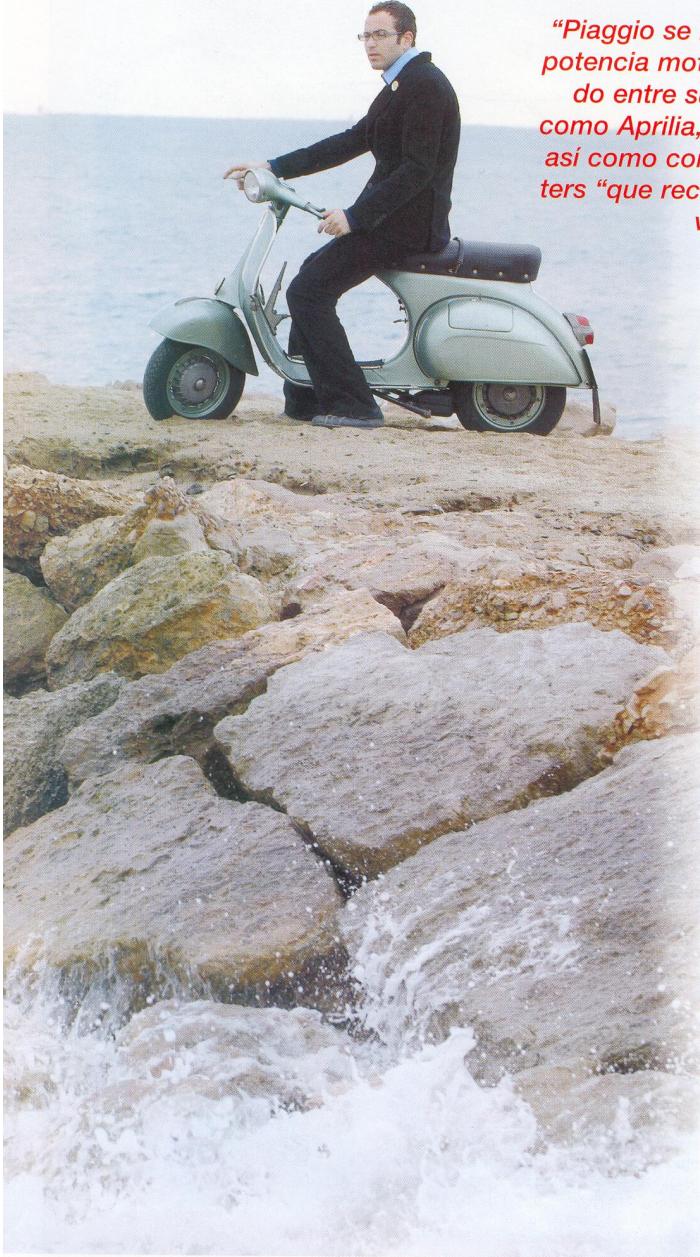
Pero los ochenta fueron años de una competencia brutal ya que todas las marcas desarrollaron el concepto de ciclomotor-scooter construidos con materiales poco nobles y transmisión por variador, algo que seguiría ocurriendo en los noventa con vehículos urbanos anodinos, mientras que Vespa seguía siendo fiel a su carrocería de chapa y su cambio de cuatro velocidades en la mano, a pesar de incluir, desde finales de los 90, mejoras tales como freno delantero de disco, engrase separado o arranque eléctrico...

En 2001 la vieja fábrica de la calle Julián Camarillo, en otros tiempos polígono industrial a las afueras de Madrid, se convirtió en solar para dejar espacio a las oficinas de un nuevo "parque empresarial" - bonito eufemismo cuando se revaloriza el terreno- ajeno a la marca, desapareciendo la producción de los legendarios escuters, siendo ya definitivamente importados desde Italia, donde Piaggio se

ha convertido en una superpotencia motociclista mundial, contando entre sus productos con marcas como Aprilia, Moto Guzzi, Gilera, Derbi... así como con una nueva gama de scooters "que recuerdan" invariablemente los viejos tiempos.

Pero entre quienes hoy trabajan en





*“Piaggio se ha convertido en una super potencia motociclistica mundial, contando entre sus productos con marcas como Aprilia, Moto Guzzi, Gilera, Derbi... así como con una nueva gama de scooters “que recuerdan” invariablemente los viejos tiempos.”*



el moderno edificio de Julián Camarillo, pocos sabrán que en ese suelo se gestó parte del desarrollo y la motorización de nuestro país, y que muchos de sus padres, tíos o abuelos pasaron a sus novias, realizaron sus incipientes viajes o se sintieron por primera vez libres a lomos de una modesta Vespa.

### **VESPA 150 S (1961-1964)**

**Motor:** 2T Monobloque con transmisión directa a la rueda.

**Cilindrada:** 145,45 cc.

**Diámetro por carrera:** 57 x 57 mm.

**Potencia:** 5,5 cv. A 6.500 rpm.

**Carburador:** Dell'Orto 19 mm.

**Sistema eléctrico:** Volante magnético 32W/6V.

**Caja de cambios:** Por cruceta. Cuatro velocidades a la mano.

**Depósito:** 8 L.

**Consumo:** 2,5 L/100 km.

**Neumáticos:** 3,5x10"

**Velocidad:** Más de 90 Km/h.

**Precio:** 19.600 Pts.

