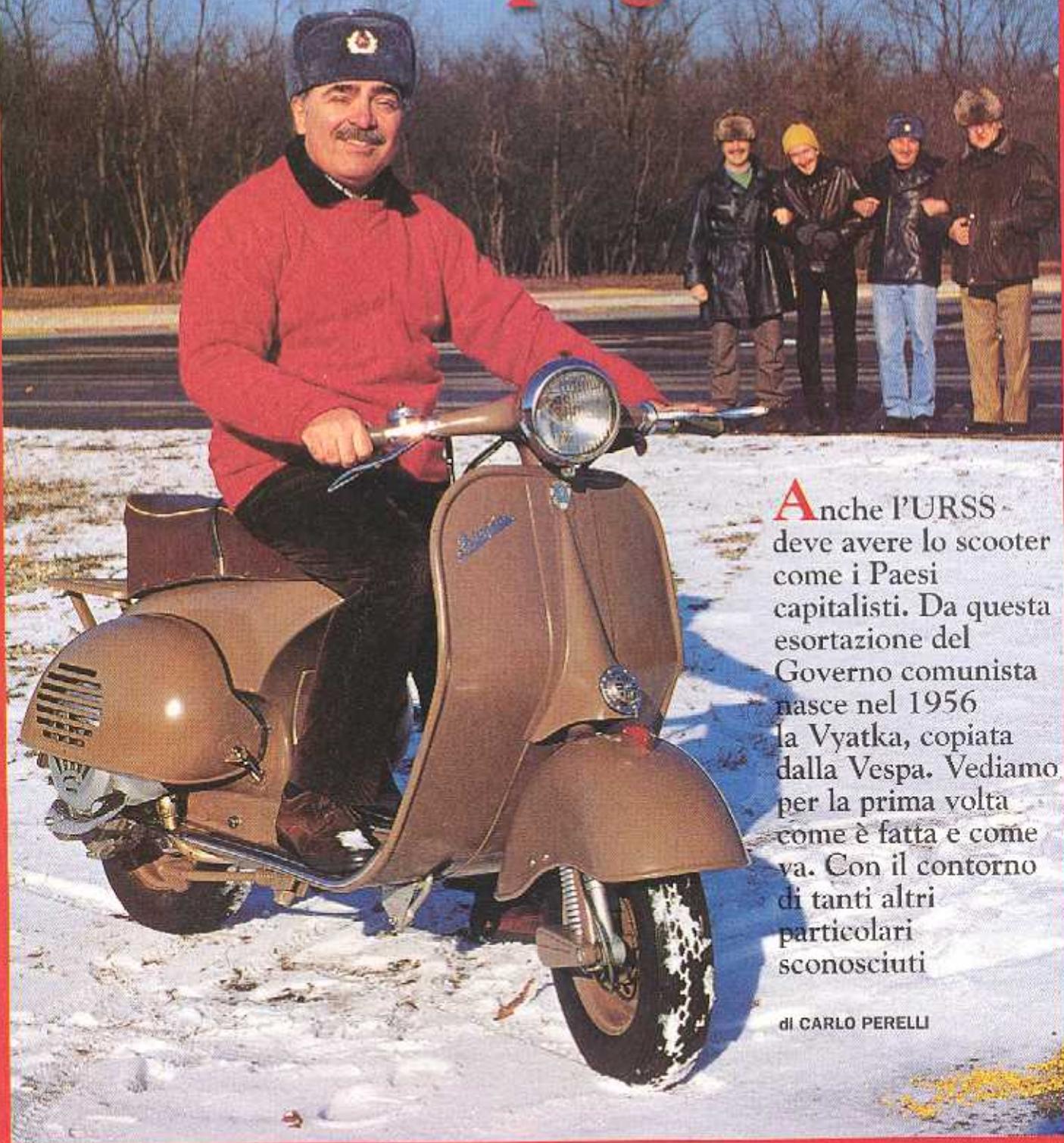


La Vespa dei compagni



Anche l'URSS deve avere lo scooter come i Paesi capitalisti. Da questa esortazione del Governo comunista nasce nel 1956 la Vyatka, copiata dalla Vespa. Vediamo per la prima volta come è fatta e come va. Con il contorno di tanti altri particolari sconosciuti

di CARLO PERELLI

Una storia incredibile, mai raccontata, quella della Vyatka. La Vespa sovietica, la "copia servile", come la definiva la Piaggio, fortemente contrariata da questa iniziativa... piratesca. Contro cui era impotente perché l'URSS non riconosceva i brevetti occidentali e del resto aveva già copiato spudoratamente di tutto, dalla Leica al Dakota, ignorando qualsiasi contestazione legale ed economica. Storia incredibile, perché la Vyatka viene partorita nel 1956 da una fabbrica di grammofoni, la VPMZ, fondata nel 1940 per la produzione del famoso mitra PPSH a caricatore circolare. E convertitasi alla produzione di pace nel 1945, ma prima dei grammofoni fabbrica pattini da ghiaccio, forbici per tosare le pecore e trappole per animali selvatici (!). La produzione di grammofoni inizia nel 1946 e continua fino al 1955 (per un totale di 450.000 pezzi), ma a questo punto la richiesta cessa quasi completamente in seguito all'arrivo sul mercato delle radio con giradischi incorporato.

Cosa fare? Si prendono accordi per fornire alla Ish il manubrio e il sidecar della 350 due tempi (copiata dalla DKW NZ). Ma non basta a colmare il vuoto produttivo. La VPMZ, che si trova negli Urali, oltre 1.000 km a est di Mosca, dipende ancora dal Ministero della Difesa nonostante abbia terminato la



produzione bellica. E il Ministero, vagliata la situazione, per assicurare all'azienda la piena continuità produttiva, prende una decisione strabiliante: abbandonare i grammofoni e costruire scooter!

Il Direttore della VPMZ, Fiodor Ivanovich Treshkev, convocato a Mosca per essere ragguagliato in merito, probabilmente non sa neppure cosa siano gli scooter, allora assolutamente sconosciuti in URSS (erano gli anni del più totale isolamento). Fra il grammofono e

lo scooter, aggiungiamoci pure manubrio e sidecar, c'è una differenza abissale. Il pover'uomo si sente quindi cadere in testa una tegola. Probabilmente cerca qualche scappatoia. Ma il Ministro in persona lo rassicura dicendogli che non deve preoccuparsi per il progetto, infatti riceverà tra breve i disegni costruttivi per dare inizio alla produzione. Si organizzi invece per il resto. Una parola! Ma c'è poco da discutere, nella Russia ancora profondamente stalinista (anche se il dittatore era morto due anni prima) gli ordini si eseguono ciecamente e prontamente, tanto più che vengono da un ente militare. E così ci immaginiamo che il Direttore sarà rientrato in sede con il cervello in subbuglio.

Il Ministro però è di parola perché i disegni verranno spediti alla VPMZ verso la fine del 1955, dopo che gli "esperti" sovietici avevano

• Il logo e la sigla (ovviamente in cirillico), il fregio sul parafango anteriore e la Vyatka in compagnia delle Vespa da cui è copiata, la 150 (presentata al Salone di Bruxelles nel gennaio 1955) e la GS (grande novità del Salone di Milano nel dicembre del 1954).



И статье: "Советский мотороллер"

На снимке: мотороллер "Вятка"



• La prima foto della Vyatka VP 150 diffusa (con qualche ritocco migliorativo) all'inizio del 1956 e accompagnata dalla dicitura che riproduciamo, dove si apprende che in russo scooter si dice motoroller, esattamente come in tedesco. Forse scooter sapeva troppo di americano e quelli erano i tempi della guerra fredda... Sotto, una Vyatka VP 150 parzialmente sezionata. La foto di provenienza sovietica è datata 1960. Il portapacchi anteriore era un diffuso optional mentre il posteriore era di serie. Il gancio appendiborse poteva trovarsi dietro lo scudo o sotto la punta della sella. Perché mai il cavalletto centrale avrà lasciato il posto alla stampella? Altra differenza rispetto alle prime foto, la leva della messa in moto pleghevole.

esaminato la produzione occidentale di scooter, arrivando alla conclusione che il modello più adatto alle esigenze russe era la Vespa 150, entrata in produzione verso la fine del 1954. E dunque questa bisognava replicare, con qualche adattamento alla realtà locale. Il compito di preparare i disegni viene affidato allo SKEB, il Centro Ricerche e Sviluppi per l'industria motociclistica situato a Serpuchov, città circa 200 km a sud di Mosca. Lo SKEB, diciamolo tra parentesi, in quegli anni si occupa anche di moto da Gran Premio. Tuttavia prepara rapidamente i disegni dello scooter basandosi non soltanto sulla 150 ma anche sulla contemporanea GS, il "Vespone" sportivo. Ed è un saggio "mix", perché del primo modello vengono riprese le caratteristiche utilitarie (a cominciare dal motore) mentre del secondo vengono ripetute forme e di-

dimensioni con le ruote da 10" anziché da 8", certamente più indicate con il loro maggior diametro alla non eccelsa rete stradale sovietica. Ovviamente i disegnatori (non chiamiamoli progettisti!) dello SKEB avranno avuto sottomano una 150 e una GS da cui prendere misure e quant'altro necessario alla clonazione.

Arrivati i disegni, nel 1956 la VPMZ si lancia in un'impresa quasi... disperata, la realizzazione di dieci prototipi. La fabbrica infatti è ancora priva di adatte attrezzature e non riceve supporto dai produttori delle solite parti complementari (gomme, carburatori, cuscinetti, selle, volano magnete, ecc.). Mancano anche le prese per lo stampaggio lamiere: bisognerà ordinarle in Germania (Orientale) perché in URSS non ci sono, e arriveranno nel 1957.

Tuttavia già nel 1956 escono dalla fabbrica dieci scooter, fatti completamente a mano. Non si può far a meno di rendere omaggio ai caparbi protagonisti del... miracolo, che chissà quali e quante difficoltà avranno dovuto superare, tenendo anche presente che non avevano cultura motoristica. E poi, quando arriva il momento di collaudare i primi esemplari, si scopre che su 10 mila dipendenti ce n'è soltanto





Perché Vyatka

È il nome del fiume che scorre nelle vicinanze del luogo di nascita dello scooter. Non c'è voluta molta fantasia per la scelta ma in URSS si usava così: le bicilindriche tipo BMW si chiamavano Dnepr, il fiume che lambisce Kiev dove c'è la fabbrica. Oppure si andava sui nomi di città, abbreviati o no: Riga, Tula, Irbit, Ish (da Ishevsk), Kovrovetz (da Kovrov). Il nome della fabbrica, abbreviato nella sigla VPMZ, è per esteso Vyatskie Polyary Meccanica di Vyatske Polyany, la cittadina di 45.000 abitanti degli Uralli settentrionali, in provincia di Kirov, dove ha tuttora sede la VPMZ, che continua la produzione di scooter. Il più recente, lanciato nel 2000, si chiama Strish (veloce) e non ha più nulla a che vedere con la Vyatka.

Cosa cambia?

Ben poco, rispetto al motore della Vespa 150 e alla carrozzeria della GS da cui è copiata la Vyatka. Vediamo comunque le differenze. Fermo restando l'alesaggio a 57 mm, la corsa aumenta di 1 mm a 58 mm, così la cilindrata passa a 147,9 cc mentre quella della Vespa è 145,6 cc. Aumenta leggermente anche la compressione (da 6,3 a 6,7) ma la potenza resta sostanzialmente immutata, strano però che sia ottenuta ad un regime inferiore (4.500 giri contro 5.000). Carburatore da 20 mm anziché 18 e successivamente 19 mm. Invariato il rapporto della trasmissione primaria, leggermente accorciati invece quelli finali (14,7-8,8-5,5 contro 12,2-7,46-4,73). La velocità dichiarata resta però uguale (70 km/h), così come il consumo (3,1 litri/100 km). Percentuale di olio nel carburante 5% (come per la Vespa, ma anche 4%). Altre differenze le troviamo nella frizione (4 dischi di sughero in luogo di 3) e nel volano magnete, con la campana in lamiera stampata e le calamite avvitate mentre quello della Vespa è in lega leggera con calamite "annegate" nel materiale. Per quanto riguarda la ciclistica, serbatoio capiente come quello della GS (12 litri) per assicurare un'autonomia di 300-350 km e, sempre riprese dalla GS, le ruote da 10" ma con la sezione dei pneumatici portata da 3,50 a 4,00. Peso (verificato) 109 kg a vuoto contro i 93 e 101 kg degli scooter Piaggio. L'aumento è causato anche dal maggior spessore delle lamiere. Qualche variazione anche nelle misure (in mm): altezza 1.100 (contro 1.030 e 1.060 per la 150 e la GS), altezza manubrio 960 (890 e 940), altezza sella 820 (780 e 800), altezza pedane 270 (220 e 270), luce a terra 160 (140 e 160), lunghezza 1.830 (1.690 e 1.670), interasse 1.200 (1.190 e 1.180), larghezza manubrio 700 (720 e 685), larghezza scudo 510 (500 e 470).



La rabbia della Piaggio

• La Vyatka che la fabbrica di Pontedera esponeva ai saloni come "copia servile" della Vespa è una delle prime vendute, dotata di cavalletto centrale ma ancora sprovvista del portapacchi posteriore. Mentre nel volume "Plaggio, 75 anni", pubblicato nel 1959, viene denunciata per l'ennesima volta la clonazione sovietica: "Costruiscono i satelliti ma copiano gli scooter".



Alla guida del sosia venuto dal freddo

Il suono è familiare: lo scoppetto del monocilindrico tradisce la strettissima parentela con il conosciuto propulsore della Vespa 125 o 150 di quegli anni. D'altra parte non era lecito attendersi qualcosa di molto diverso: con un gruppo termico praticamente identico, gli stessi cinematismi e una marmitta fotocopia, la Vyatka "suona" né più né meno come la Vespa. Ma qualcosa cambia una volta in sella, quando si tocca con mano il mix fra la grintosa GS e l'utilitaria 150. Della Vespa più sportiva la Vyatka riprende forma e dimensioni:

si ha l'impressione di essere alla guida di un mezzo di volumi generosi, piuttosto alto da terra, sufficientemente confortevole grazie al sellone che consente agevoli spostamenti longitudinali. Rispetto alla GS le gambe però sono più comode per la maggiore larghezza della pedana, che in questo caso è praticamente parallela al terreno e non leggermente concava come sul più acrodinamico "Vespone". Anche lo scudo è più largo e piatto, riprendendo le forme della 150, e assicura una maggiore protettività. In compenso il grossa foro sulla pedana,

ricavato per consentire il movimento del pedale del freno posteriore, una volta in movimento lascia passare uno discreto spiffero che rinfresca la gamba destra del pilota (e lascia passare l'acqua quando piove). Il curioso deviologico non è un esempio di pr-

Il curioso deviotoria non è un esempio di pre-ticità ma è abbastanza vicino alla manopola dell'acceleratore, così da limitare lo spostamento della mano per azionarlo.

La guida è decisamente poco brillante: il motore riprende le caratteristiche della Vespa 150 penalizzato però da un peso maggiore e una minore maneggevolezza. Il monocilindrico muove poco più che decorosamente la Vyatka e una velocità di almeno 70 km/h è raggiunta solo dopo un lancio consistente. Anche la rapportatura del cambio a tre marce non sembra particolarmente felice, con vistosi cali di regime tra una marcia e l'altra: c'è da dire però che il carburatore della nostra Vyatka non era stato sottoposto a completa revisione ma soltanto ad accurata pulizia, e quindi potrebbe essere, almeno in parte, responsabile di una certa "pigrizia" nel prendere giri. In compenso il propulsore vibra poco ed ha un rumore piacevole. Siamo ovviamente ben lontani dalla potenza e dalla grinta della GS, mentre rispetto alla Vespa 150 si accusa una minore maneggevolezza: lo sterzo non è agile come sull'"originale" sia per il maggior peso in giro sia per la maggiore sezione del pneumatico, il cui profilo - quasi da motocarro - non aiuta la prontezza nelle curve strette. Decisamente buono il cambio, con innesti precisi (anche se non morbidissimi) e un'escursione non più lunga di quella vespistica. La frizione è morbida e sembra sopportare stoicamente qualche strapazzo di troppo. Modesti ma adeguati alle caratteristiche del veicolo i freni. Le sospensioni hanno una risposta abbastanza rigida: la forcella affonda di scatto come sulle Vespa ante-PX.

ALDO BENARDELLI





uno con la patente motociclistica!

Sempre nel 1956, il direttore della VPMZ torna a Mosca con una Vyatka e alcuni collaboratori convocati dal Ministro in persona, che vuol rendersi conto della qualità del progetto. È un momento delicatissimo, perché è lo stesso Ministro che vuol fare un giretto di prova con lo scooter! Il suo risponso è positivo (chissà che sospiro di sollievo avranno tirato i responsabili della fabbrica) e così nel tardo autunno la Vyatka viene presentata alla stampa.

L'*Iswestia* scrive: "Uno stabilimento della provincia di Kirou ha lanciato lo scooter leggero Vyatka 150. Nel piano quinquennale corrente, la fabbrica renderà disponibili per la vendita al popolo oltre 50.000 di tali comode piccole macchine". Dalla stampa russa, la novità rimbalza su quella occidentale: Motociclismo ne accenna sul numero del 15 settembre 1956 e fornisce maggiori dettagli su quello del 12 gennaio 1957, dove il testo è accompagnato dalla prima foto ufficiale dello scooter (riprodotta a pagina 24). Il famoso quotidiano sportivo francese *L'Equipe*, nel pubblicare la stessa foto, titola: "Se la riconoscete, non scommetteteci..." aggiungendo "chi oserebbe sostenere che lo scooter raffigurato non è una Vespa? Invece è la sovietica Vyatka, che di cambiato ha soltanto i loghi e il colore".

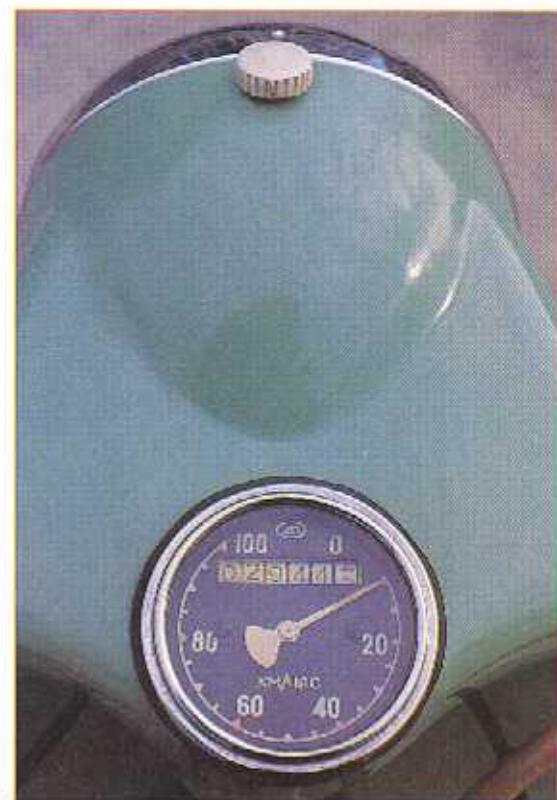
La copiatura fa scandalo perché la Vespa è famosa in tutto il mondo come simbolo della creatività italiana (proprio nel 1956 si festeggia a Pontedera la produzione del milionesimo esemplare, che è una 150). E la Piaggio si procurerà una Vyatka da esporre nel proprio stand ai vari Saloni per denunciare pubblicamente il clamoroso plagio. Ma i russi fanno gli... indiani.

Proprio contemporaneamente alla presentazione della Vyatka, un altro quotidiano di Mosca, il *Moskovski Komsomolets*, pubblica un lungo articolo secondo il quale "la moto a propulsione atomica studiata dagli scienziati sovietici potrebbe co-

Bravo Krusciov!

Tutti storicamente importanti i congressi del Partito Comunista nell'ex Unione Sovietica, dal primo nel 1919 all'ultimo nel 1991. Stabilivano infatti direttive politiche, sociali, economiche; fissavano i traghetti produttivi con i famosi piani quinquennali. Ma il congresso del 1956, il ventesimo, è ancora più importante per due motivi: l'inattesa denuncia dei crimini stalinisti fatta dal presidente Krusciov e la presentazione di un piano quinquennale che prescrive tra l'altro di intensificare la produzione di auto e motoveicoli destinati all'uso privato. Direttiva quanto mai sorprendente perché sino ad allora la proprietà privata era posta in secondo piano e tutte le risorse produttive dovevano essere spese a beneficio della collettività, secondo i comandamenti del socialismo reale. La produzione di auto e moto era quindi riservata in massima parte agli Enti statali, Alla Polizia, alle Forze Armate. Il cittadino sovietico deciso a motorizzarsi oltre ai rubli doveva perciò munirsi di santa pazienza e cercare buone raccomandazioni. Situazione che cambierà in meglio dopo il congresso del 1956.

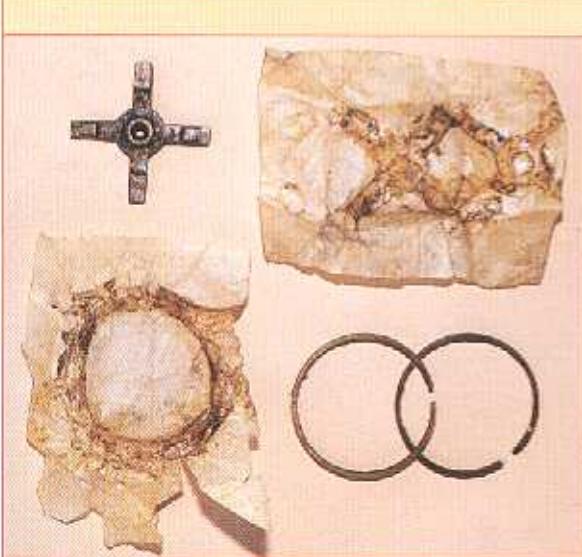
• Sopra, le nostre foto dei particolari tecnici sono state fatte su tre Vyatka (appartenenti ai nostri collezionisti Antonio Corona, Sergio Sciarpetti e Vittorio Tessera). Questo aleggi la differenza di verniciatura e qualche piccola variante tra un esemplare e l'altro. Il manubrio è pressofuso come quello della GS ma è più massiccio e pesante. L'antifurto a bloccasterzo e la serratura per lo sportello del cofano sinistro verranno applicati nel corso della produzione. Il comando del cambio è come quello della Vespa GS prima serie a cavi esterni. Surdimensionata la scatola dei comandi elettrici (foto in alto); al centro il deviatore luci a 4 posizioni (spento più 3 luci), a sinistra il bottone di massa, a destra il pulsante del clacson. In una successiva versione (vedi dettaglio) compare la chiave di contatto a "chiudo", che ha pure funzione di devio-luci. A fianco, la Vyatka della collezione Sciarpetti ha una percorrenza totale di neppure 3.000 km. Il pomello sopra il faro regola l'inclinazione della parabola a seconda del carico. La Vespa non ce l'ha!



Tutto per il fai da te



• Nell'URSS degli anni 50-60 la rete di assistenza era quasi inesistente, bisognava quindi "arrangarsi" personalmente. Ecco perché la dotazione attrezzi era solida ed abbondante, avvolta, nel caso della Vyatka, entro una custodia di tela robusta ove trovavano posto anche una candela di scorta, l'ingrassatore e il necessaire per le forature. Come sulla Vespa, la trousse (compresa la pompa) veniva alloggiata nel bauletto sinistro e fissata con una molla.



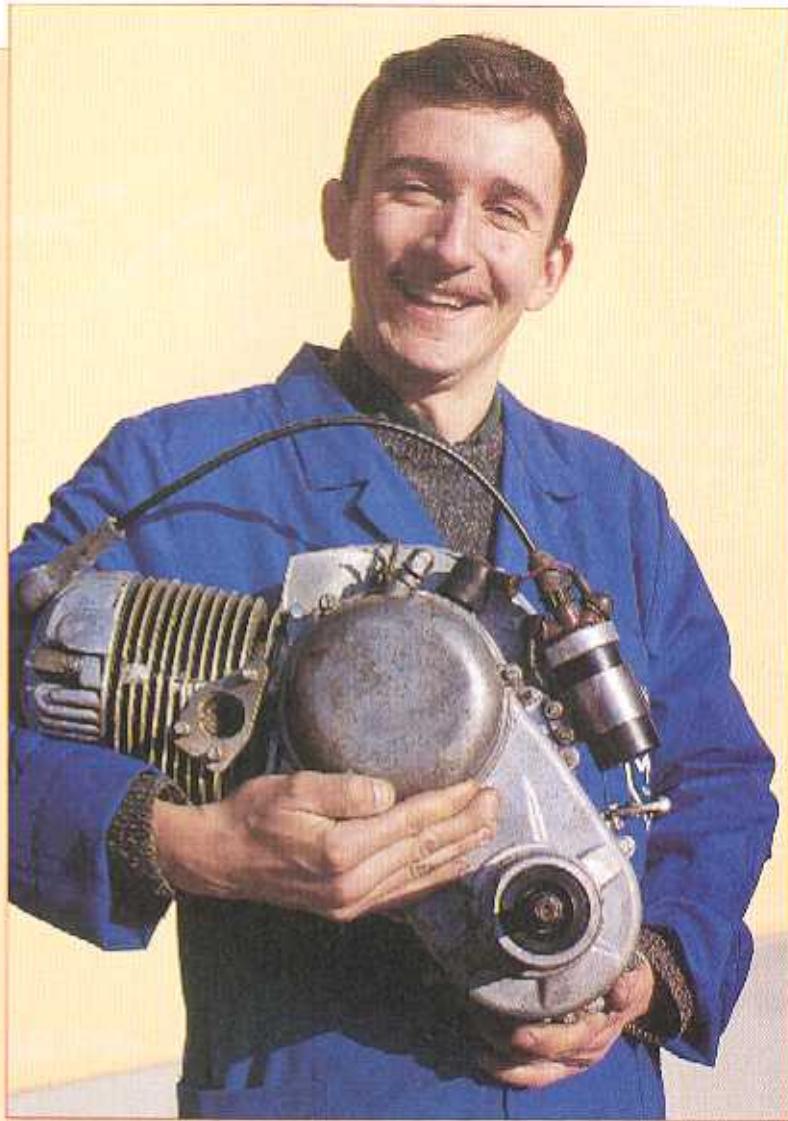
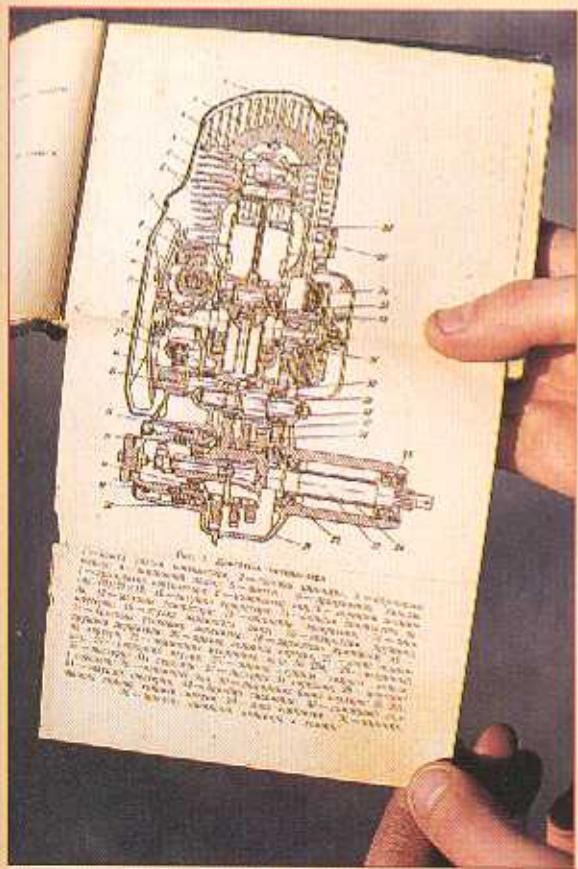
• La dotazione di bordo comprendeva anche crociera del cambio e due segmenti, ben ingrassati e avvolti in carta oleata per un'ottima conservazione. Evidentemente erano parti soggette a rapido logorio oppure difficili da reperire in commercio. I costruttori raccomandavano infatti di sostituire i segmenti ogni 3.000 km, percorrenza poi aumentata a 8.400. Intervalli che rivelano almeno in parte la scarsa qualità del prodotto ma anche l'impiego del mezzo su strade polverose e l'alimentazione con carburanti e lubrificanti scadenti.

• Sotto, contenuto in una scatoletta metallica che reca la data di fabbricazione (nel nostro caso 4 ottobre 1957), anche il pronto soccorso per le forature era ben fornito: c'era persino la bustina di talco, poi non una ma tre valvole di scorta, il mastice, la grattugia più carta vetrata, tre grosse pezzi, ecc. Tutte cose oggi quasi dimenticate.

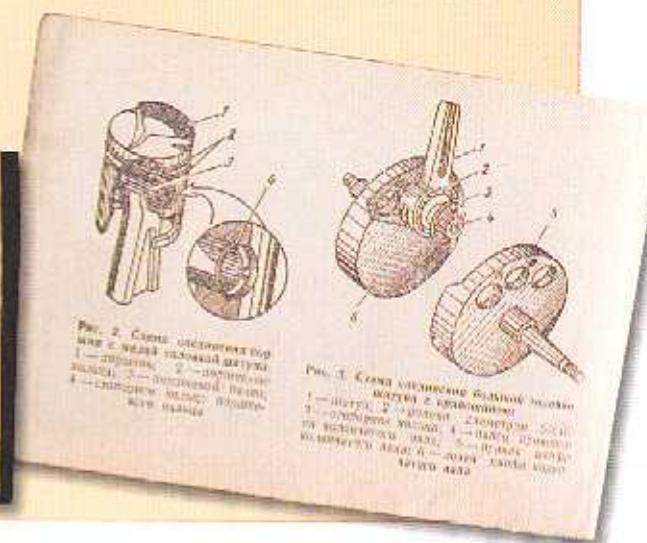
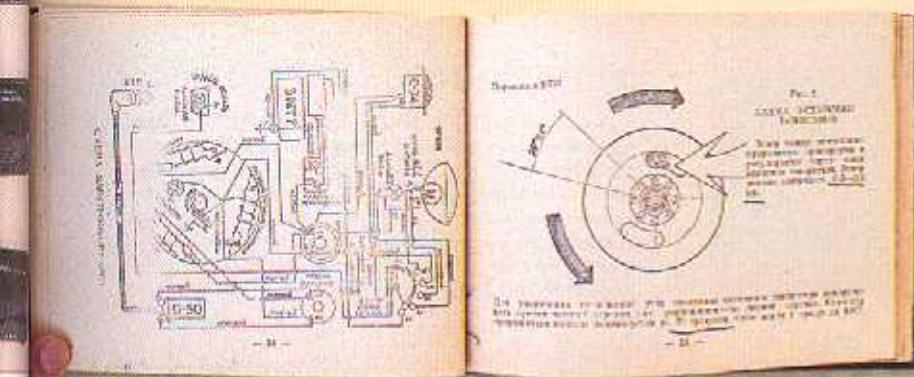


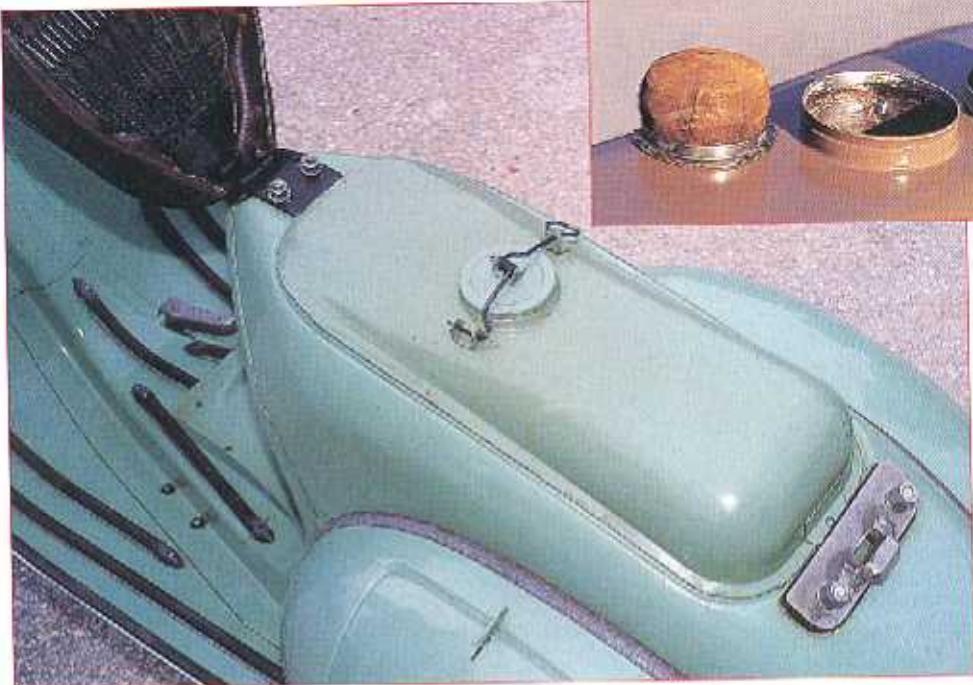


• La copertina telata e alcune pagine del libretto uso e manutenzione, ricco di dati, disegni e spiegazioni per consentire all'utente di provvedere personalmente e correttamente non solo ai controlli abituali ma anche alle riparazioni. Il libretto, in formato 11,5x15,5 cm, conta 66 pagine; quello della contemporanea Vespa GS 150 è in 12x17 cm con 36 pagine. Un confronto significativo.



• «È come restaurare una Vespa», dice Marco Caloi che, nonostante la giovane età, è un veterano nel rimettere a nuovo gli scooter Piaggio presso il suo Center di Cologno Monzese. Lo vediamo mentre tiene in braccio un motore Vyatka appena rifatto. «Non c'è niente di strano, dentro e fuori; gli unici problemi possono venire dal cambio e dal carburatore, che non sono intercambiabili con quelli Vespa: se bisogna sostituirli, è un bel rebus. Il condensatore è leggermente più piccolo ma all'occorrenza ci sta quello della Vespa. Per quanto riguarda la scarsa durata dei segmenti, debbo dire che anche le Vespa economiche dell'epoca richiedevano particolari attenzioni al riguardo. Infine, ho scoperto che la colorazione marrone era la stessa di un trattore FIAT del tempo».





• Il sottosella: anche il tappo del serbatoio è uguale a quello della GS primo tipo, solo che la molla di fissaggio è posta trasversalmente anziché longitudinalmente. Successivamente verrà impiegato un tappo a pressione con filtro a rete e misurino per l'olio.

Quanto costa?

Andare a cercare una Vyatka nel suo Paese d'origine è decisamente sconsigliabile perché l'unico riferimento cui appigliarsi potrebbe essere Vyatskie Polyany, la città della fabbrica, dove si dice che ogni cinque famiglie ci fosse uno scooter. Dovrebbero quindi esistere numerosi... superstiti. Ma Vyatskie Polyany è lontanissima da Mosca e quand'anche si riuscisse a pescare un esemplare, poi sorgerebbero difficoltà doganali e di trasporto, quantificabili in un paio di milioni di lire, almeno il quadruplo di quanto si presume venga richiesto per lo scooter sul luogo di nascita. Meglio affidarsi perciò a qualche "importatore" più vicino a noi. Per esempio ad un recente mercato milanese c'era un tedesco che offriva due Vyatka in discrete condizioni, una a 2 milioni di lire e l'altra a 3 milioni e mezzo. Un restauro totale potrebbe costare sui 5 milioni, quindi il valore dello scooter sovietico dovrebbe rimanere sotto i 10 milioni di lire. Una Vespa GS 150 prima serie, con i cavi esterni dal manubrio proprio come la Vyatka, è attualmente quotata sui 10 milioni di lire data la sua rarità e anche la primogenitura ma per le serie successive si scende sui 5 milioni di lire. La 150 vale invece 3 milioni (ma anche lei richiede sui 5 milioni di lire per un restauro globale).



segue da pag. 27

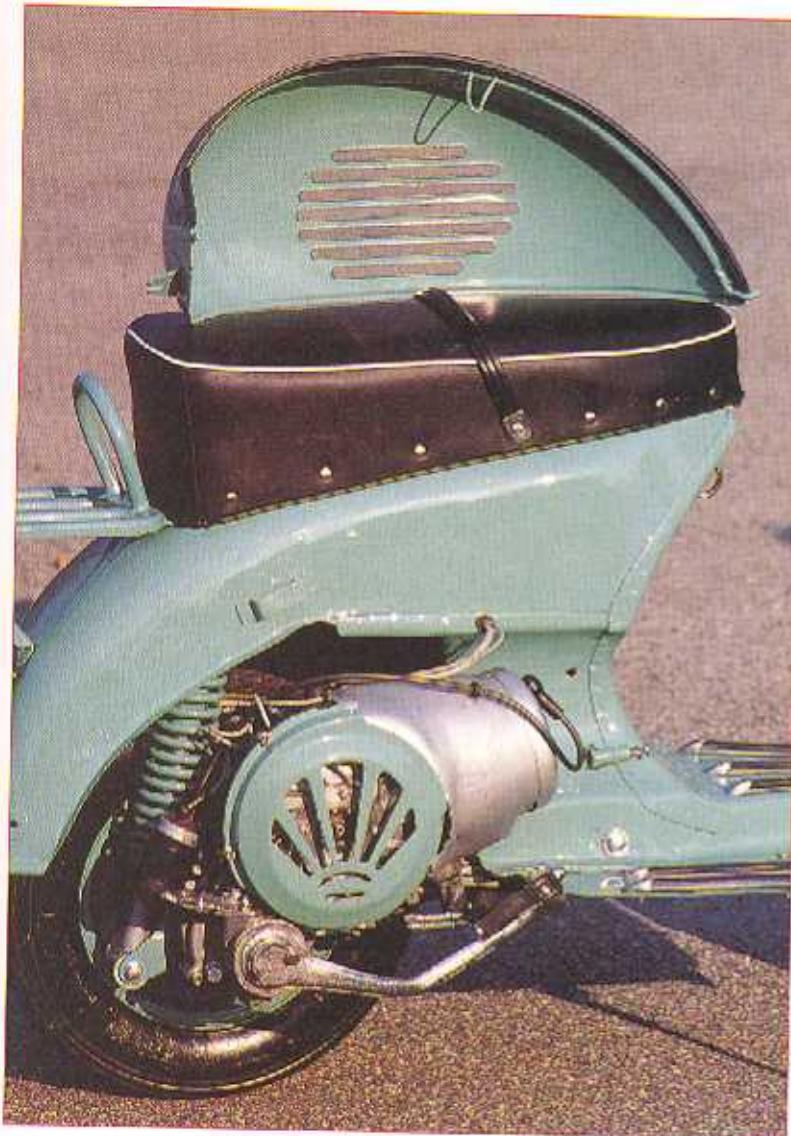
stituire il mezzo di trasporto individuale del futuro. Basta applicare il principio già noto della batteria atomica per assicurare tutta l'energia necessaria, con minima spesa". Naturalmente l'annuncio viene commentato con un certo sarcasmo dalla stampa occidentale ("pensano alla moto atomica ma intanto copiano la Vespa") e difatti non si sentirà più parlare di questo progetto. Vanno invece avanti più terra-terra i programmi scooteristici.

Nel 1957 comincia la produzione in serie della Vyatka, siglata VP 150. Nel corso dell'anno ne verranno costruite 1.668.

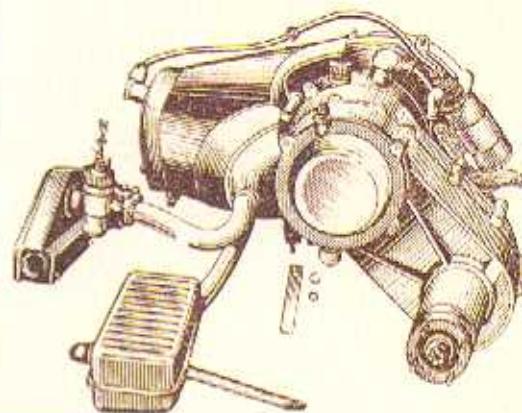
Nel 1958, come alla Vespa si era affiancato l'Ape tre ruote da trasporto (nel 1948), alla Vyatka si aggiunge l'MG per carichi fino a 250 kg. Anche questa è una replica fedele del veicolo Piaggio. Ne



• Contrariamente alla Vespa, il rubinetto del serbatoio è all'interno del vano sotto la sella, dove si trovano anche carburatore e filtro d'aria, come sulla 150 (mentre la GS li ha spostati sopra il cilindro). A sinistra, anche i comandi per il piede destro cambieranno nel tempo: la leva della messa in moto diventerà pieghevole, il cavalletto da centrale a laterale, il pedale del freno da pressofuso a lamierato.



Двигатель в сборе



vengono costruiti 500 assieme a 16.600 Vyatka. Nel 1959 l'MG 150 viene allestito in varie versioni (moto taxi compresa), sempre seguendo l'esempio della Piaggio. La produzione aumenta del 30% e viene migliorata nei dettagli, nella lavorazione e nei materiali.

Nel 1962, in marzo, si festeggia la 100.000 Vyatka, che viene premiata dal Ministero dell'Industria superando tutti gli altri motoveicoli prodotti in URSS. Viene esportata nei Paesi dell'area comunista e in quelli del terzo mondo. La produzione termina nel 1966 con un totale di 290.467 esemplari, dopo che nel 1965 è iniziata quella della V 150 M, molto diversa dalla progenitrice anche se utilizza ancora lo stesso propulsore (ne parleremo sul prossimo numero).

A commento finale della Vyatka "prima maniera" si può dire che, pur essendo più grossa e pesante della Vespa, non per questo risulta più affidabile e performante, anzi. È replicata gros-

solanamente, con lavorazioni meno accurate, materiali più scadenti, finiture pressappochistiche. Ma è già un risultato accettabile, pensando a tempi e modi URSS di allora. Costava come 3-4 mensilità di un proletario, quindi più dell'originale italiano, che nel 1956 era in vendita a 148.000 lire (mentre la 125 costava 128.000 lire e la GS 178.000). Darà comunque un importante contributo alla motorizzazione popolare, proprio come raccomandava il piano di Krusciov.

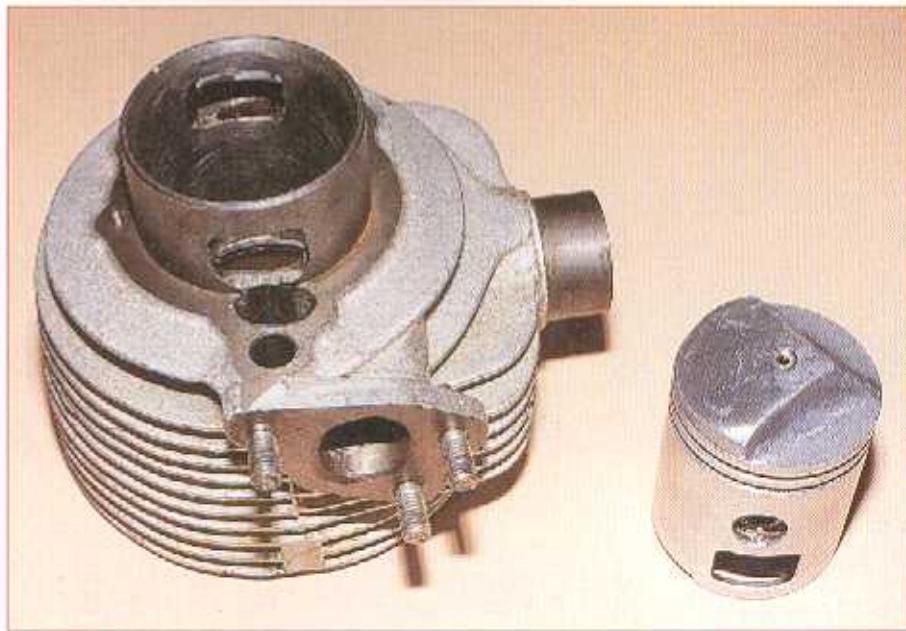
Spassiba!

Addentrarsi nella storia sconosciuta della Vyatka ed esaminare le sue poche note caratteristiche sarebbe stato impossibile senza la piena collaborazione di questi specialisti e collezionisti italiani: Marco Caloi, Antonio Corona, Alfredo Ponzoni, Sergio Sciarpetti e Vittorio Tesser. Un grande aiuto dall'estero per le note storiche è venuto dallo svedese Kari Käyhkö di Nyköping, cultore di scooter sovietici. A tutti il più caloroso ringraziamento.

• Il motore montato e smontato. Il disegno è ripreso dal libretto uso e manutenzione. Come sulla Vespa, testa e cilindro sono fissati al carter con 3 prigionieri. Il tirante del cofano motore assomiglia a quelli delle vecchie auto ed è uguale al tipo montato sulla GS. Nato con la semplice accensione a volano magnete, l'impianto elettrico verrà successivamente integrato da batteria e regolatore di tensione alloggiati nella saccia di sinistra, che ospita pure la dotazione attrezzi.

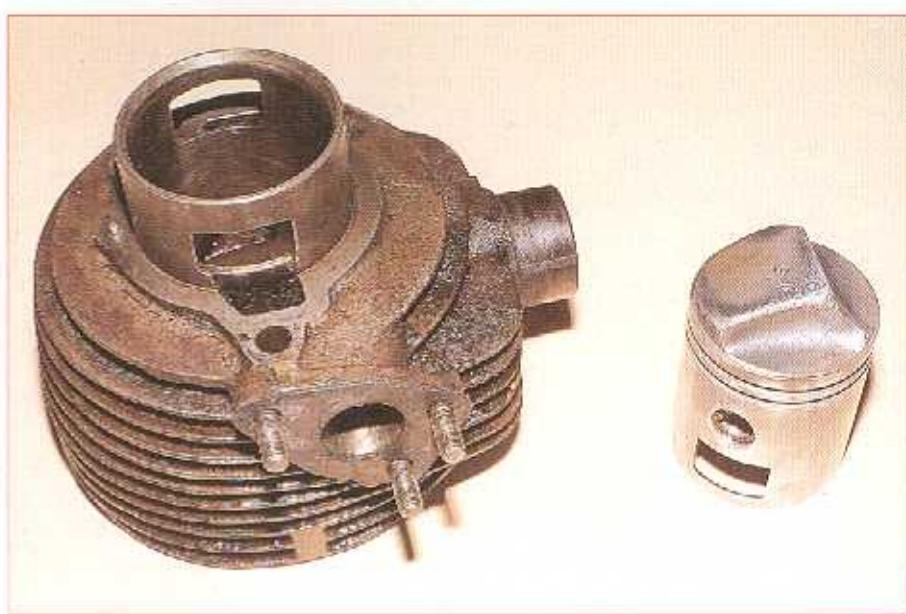


• Il numero di matricola e l'anno di fabbricazione riportati sulla scocca sopra il motore. E poi, alcune pagine del libretto di circolazione ("Pasport") che riporta dati del proprietario e del veicolo, più eventuali passaggi di proprietà. Proprio come nei Paesi capitalisti...



Parti a confronto

• Testa, cilindro e pistone: quelli della Vyatka sono in alto, quelli della Vespa in basso. Infinitesimali le differenze. Stranamente il cilindro dello scooter sovietico è verniciato mentre quello di Pontedera è naturale, però ha gli imbocchi dei travasi maggiormente dimensionati. Curiosa la conformatore del deflettore sul pistone che la Piaggio conserverà per i modelli normali fino al 1958-1959 mentre per la GS era partita subito nel 1955 con pistone piatto (e cambio a 4 marce). La Vyatka invece continuerà con il sistema a deflettore e le tre marce sino al termine della produzione, nel 1979.



Chi ha copiato?

Rally FIM a Mosca, anno 1967. È la prima volta che le frontiere URSS si aprono ai motociclisti occidentali, cui la realtà locale riserva non poche sorprese. Tra le moto della squadra italiana c'è anche un bel Vespa 180 rosso fiammante. «Copiato dalla Vyatka» è il commento un po' sprezzante dei curiosi che si affollano attorno agli italiani durante le soste. «Ma che cavolo dite - replicano i nostri, offesi e sbalorditi. «È la Vyatka che è copiata dalla Vespa. Il nostro scooter è nato dieci anni prima!». Ma si vede chiaramente che i compagni non ci credono, qualcuno se ne va scuotendo la testa. Colpa dell'isolamento e di false informazioni...



• La scocca di una Vyatka in fase di restauro. Lo spessore della lamiera è leggermente superiore a quello della Vespa contemporanea (1,4 contro 1,2 mm). Uguale invece il numero di parti che la costituiscono (9). Le saldature sono vistosamente grossolane, in special modo nella zona anteriore, all'unione tra lo scudo e il "coperchio" del canotto di sterzo.

I dati tecnici

Motore: monocilindrico 2 tempi orizzontale con raffreddamento ad aria forzata mediante ventola sul volano magnete e conveggiatore attorno al gruppo testa cilindro; distribuzione a luci incrociate, testa in lega leggera, cilindro in ghisa, pistone in alluminio a deflettore; alesaggio per corsa 57x58 mm, cilindrata 147,9 cc, rapporto di compressione 6,7:1.

Alimentazione: miscela benzina 66-74 ottano e olio al 4% o 5%; carburatore K 55 con diffusore da 20 mm.

Accensione: tramite volano magnete 6V calettato a destra

dell'albero motore. Bobina A.T. esterna. Anticipo 29° +/- 1° (4,4,5 mm), distanza tra i contatti 0,3-0,4 mm. Candela a filo corto 14x1,25 mm tipo ASU o AMU.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio calettata sulla sinistra dell'albero motore.

Cambio: a 3 marce con comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione sull'estremità sinistra del manubrio.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi, con interposizione di parastappi, rapporto 3,045 (denti 22-67). Secondaria attra-

verso gli ingranaggi del cambio direttamente alla ruota, rapporti totali 14,7 in prima, 8,8 in seconda, 5,5 in terza.

Telaio: monoscocca in lamiera d'acciaio stampata e saldata.

Sospensioni: anteriore a levetta oscillante con interposizione di molla elicoidale e ammortizzatore idraulico coassiale. Posteriore a blocco motore-trasmissione ruota oscillante con ammortizzatore telescopico e molle biconiche elicoidali.

Ruote: a sbalzo intercambiabili, con cerchio in lamiera scomponibile da 10". Pneumatici: anteriore e posteriore scol-

pito 4.00-10".

Freni: a tamburo centrale da 125x17 mm ant e 127x22 mm post.

Dimensioni (in mm) e peso dichiarati: lunghezza 1.825, larghezza al manubrio 800, altezza 1.150, interasse 1.200, altezza sella 800, altezza min. 150. Peso a vuoto 110 kg. Capacità serbatoio carburante circa 12 litri compresa la riserva.

Prestazioni dichiarate: potenza max 5,5 CV a 4.500 giri, velocità max 70 km/h, consumo 3,1 litri per 100 km a 50 km/h su strade asfaltate. Autonomia 300-350 km.



A risentirci sul prossimo

• Perché un cambiamento così radicale tra la prima Vyatka e la seconda? Le abbiamo accostate proprio per evidenziarla al massimo. Sarà stato per ridurre i costi produttivi? Per sistemare centralmente il motore? Per affermare indipendenza creativa e ripudiare una sfacciata copiatura? Sono tutti buoni motivi. Ne parleremo sul prossimo numero.