

La 98 Corsa, mamma di tutte le Vespa da corsa

Dopo la nascita della Vespa, la Piaggio per promuoverla commercialmente ritiene opportuno partecipare alle corse motociclistiche che al tempo sono i circuiti cittadini e le gare in salita. Per questo vengono costruite le prime "Vespe da Corsa", cinque - sei esemplari della 98, rosso fiammante, con sostanziali modifiche sia nel telaio che nel motore affinché meglio si adattino alle esigenze delle corse motociclistiche del tempo.

Nasce così la 98 CORSA, la mamma di tutte le Vespa che da allora hanno calcato le scene delle manifestazioni sportive nei quasi settant'anni della sua storia. Questi esemplari sono stati restaurati e rimessi in funzione da appassionati collezionisti ma solo in rare occasioni si possono ammirare. Avere perciò l'opportunità di vedere la 98 CORSA, fotografarla, tenerla in mano, salirci sopra, accenderla e soprattutto provarla è una occasione più unica che rara che solo pochi fortunati hanno avuto, specialmente ai nostri giorni.

Mi ritengo quindi un grande fortunato per aver potuto provare questa Vespa che per l'occasione mi è stata messa a disposizione da Luigi Frisinghelli. Questa Vespa è conosciuta bene dai vari collezionisti, ma la gran parte degli appassionati non sa esattamente cosa sia e nemmeno l'ha mai vista se non in qualche foto o al Museo Piaggio.

Per simulare le curve dei circuiti cittadini sui quali sarebbero andati a correre i giorni successivi, i piloti ufficiali, al tempo della 98 Corsa, simulavano un percorso con birilli e balle di paglia



all'aeroporto della Piaggio, e così abbiamo fatto anche noi, alla Zona Industriale di Rovereto, un sabato pomeriggio.

Tolta dal piedestallo usato per il trasporto, ci si rende subito conto che la Vespa è veramente di dimensioni ridotte, ma molto solida e massiccia, le lamiere della scocca sono di spessore maggiore rispetto alla norma, anche il braccio della forcella è circa 5 millimetri di spessore, quasi il doppio del normale. Sul modello sono adottate delle soluzioni veramente innovative e particolari, il motore è montato su una balestra perpendicolare al telaio che funge anche da ammortizzatore, il freno posteriore ha una strana e particolare presa d'aria per il raffreddamento, e la sua leva è posta sul lato sinistro in posizione arretrata da usare con il tacco, il cambio è a bacchetta con vari rinvii, mentre la frizione, il freno anteriore e l'acceleratore sono a filo con guaine che passano esternamente lungo il telaio, come poggiapiedi sono presenti due pedane di tipo motociclistico, fissate circa al centro della pedana centrale.

La sella è arretrata e davanti ad essa esce un prolun-

gamento del serbatoio, non è presente la leva di avviamento ed il carter motore in corrispondenza di essa è tagliato a fetta di salame, così da aumentare la possibilità di piega.

Con grande emozione apriamo la benzina, diamo un paio di cicchettate e partiamo a spinta, dopo qualche metro la Vespa comincia a ruggire, la marmitta è completamente aperta, di forma a megafono, il rombo è veramente notevole, ma la Vespa è perfettamente carburata e non perde un colpo.

La Vespa risponde bene ai comandi che sono molto efficienti anche se la posizione di guida non è in verità delle più comode, sulla forcella anteriore è presente una sor-

ta di ammortizzatore a frizione con molle a rondella che però svolge benissimo la funzione e la Vespa è molto stabile ed equilibrata, sia nelle curve strette che in quelle veloci. Le sue doti migliori secondo me sono la compattezza e l'aerodinamicità, nelle partenze non c'è assoluto pericolo che si impenni in quanto il bilanciamento dei pesi ha decisamente favorito la parte anteriore che risulta sicura ma guidabile.

Insomma una Vespa costruita appositamente per gareggiare, agile, leggera e veloce, che quando è entrata nel panorama delle corse ha iniziato subito a vincere nonostante si scontrasse con moto di cilindrata anche cinque volte superiori.

Tante leggende e tanti miti sono collegati a questa Vespa, grazie quindi a Luigi Frisinghelli ma anche agli altri collezionisti che hanno saputo riportare i pochi modelli al mondo ai fasti di un tempo e conservare così questa parte del patrimonio tecnico e storico del mondo Vespa e della nostra nazione.

La prova integrale della 98 Corsa si trova sul nuovo libro "La Storia dello Sport in Vespa" edito da CLD Libri.



La partenza a spinta di una gara alla fine degli anni '40: si vedono quattro Vespa, tre sono delle 98 Corsa