

## LA *Vespa* 125 GTr del 1968

“VESPA 125 GTr – 1968 VNL2T Numero di esemplari prodotti: 51.788



Rosso corallo MaxMayer 1.298.5811  
(Foto e dati tratti dal sito [Verspaclub.com](http://Verspaclub.com))

La vista laterale della nuova GTr è identica alla Sprint Veloce con la sola differenza dei profili in alluminio lucido sul parafrangente anteriore e sulle sacche laterali. L'estetica azzeccata e l'ottima pubblicità di questa Vespa porteranno la Piaggio ad utilizzare questo tipo di scocca anche per la costruzione di altri modelli di cilindrata diversa. Vasta la gamma dei colori, tutti di gran moda, alla fine degli anni sessanta.

Nella parte anteriore dello scudo è fissata la scritta in alluminio lucido Vespa GT con la R subito sotto. In alto, al centro del parafrangente troneggia la grande cresta in alluminio come sulle precedenti Sprint e GL.

La pedana ha un tappetino centrale fissato con viti e due listelli inox alla scocca, con le strisce poggiatepiedi che hanno terminali in alluminio.

“Con questo modello siglato "R" (Rinnovato), la Piaggio sdoppia la cilindrata 125: la GTR continua l'evoluzione con la scocca grande, riservando quella piccola alla serie Primavera. La GTR mantiene la medesima carrozzeria delle contemporanee 150 Sprint Veloce e 200 Rally, ma può essere guidata già a 16 anni. Rispetto alle serie 125 precedenti, si distingue per il nuovo faro di grandi dimensioni (diametro 130 mm) con ghiera cromata. Il manubrio presenta al centro il marchio Piaggio blu esagonale.

Gli ultimi esemplari prodotti non presentano più i fregi su parafrangente e cofani laterali, e le scritte sono del nuovo tipo: anteriormente appare solo la scritta "Vespa", mentre posteriormente *125 g.t.r.*” (1)

“Il rinnovamento è evidente soprattutto nel manubrio che cambia rispetto alla GT; il gruppo ottico è tondo è più grande. La 125 GTr sarà costruita in circa 52.000 esemplari in dieci anni.



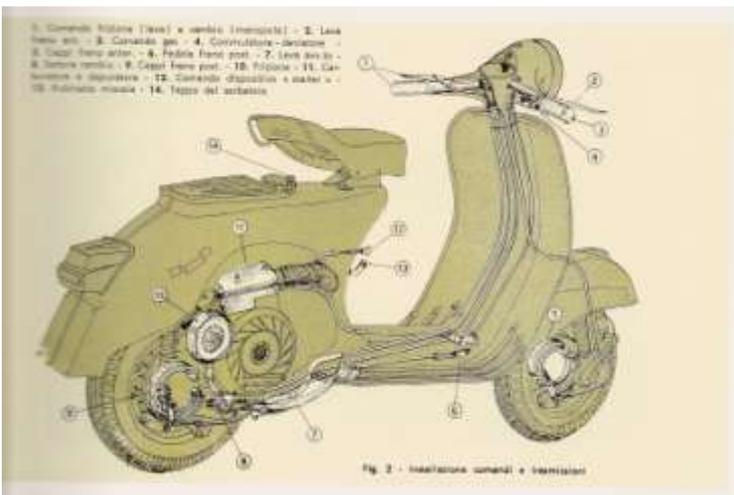
Anche per questo modello il motore è l'ormai classico due tempi a cilindro orizzontale con raffreddamento forzato ad aria con la particolare ammissione a distribuzione rotante che permette l'uso della miscela al 2%. Altre caratteristiche del propulsore sono; alesaggio di 52,5 mm e la corsa di 57 mm per una cilindrata esatta di 123,4 cc.

Il cambio è a 4 velocità comandata dal maniccotto sinistro del manubrio e la frizione, è a dischi multipli in bagno d'olio. L'impianto di accensione è a puntine.

Parca nei consumi, con la GTr si possono percorrere 370 km con un pieno di miscela: la Vespa può raggiungere velocità vicine a 90 km/h.

Anche la parte posteriore della GTr è uguale a quella della Sprint Veloce, con le sole differenze dei profili in alluminio lucido sulle sacche e della scritta "Gran Turismo" posizionata subito sotto la sella.

La sacca laterale sinistra è adibita a porta oggetti con tanto di sportellino munito di serratura con chiave.



Proprio per la grande somiglianza con la Sprint Veloce, il libretto di Uso e Manutenzione è uguale per i due modelli. Dettagliato come sempre, e ricco di foto e disegni, è un oggetto fondamentale per ricordare tutte le operazioni da effettuare per il buon funzionamento dello scooter. Ben descritta la tabella delle lubrificazioni ed il paragrafo riguardante la ricerca dei guasti. Nelle ultime pagine sono descritte le prestazioni e caratteristiche principali.



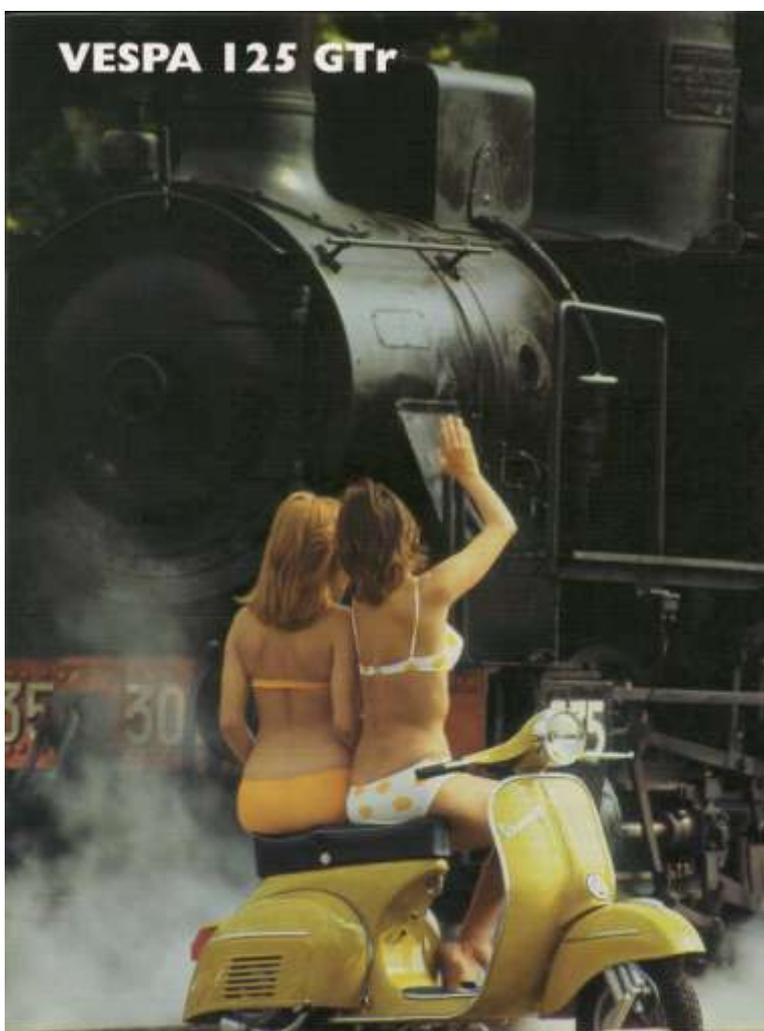
1\_ Il manubrio, molto largo, è comodo e la posizione che si assume guidando non stanca mai. Nuove anche le leve in alluminio lucidato che all'estremità hanno una sfera di diametro maggiore. Le manopole rigate hanno una buona presa.

Molto ben visibile il contachilometri con il fondo scala nero con numeri e lancetta bianchi, illuminati da una lampada da 6V interna. Di grandi dimensioni la spia verde delle luci accese, così come lo stemma esagonale Piaggio.

2\_ Lo scudo anteriore è protetto da un bordo in lega di alluminio lucido che viene montato con uno speciale attrezzo dotato di rotelline in resina girevoli (per stringerlo allo scudo n.d.r.). Al solito punto lo scudo, ora esagonale, e la scritta *Vespa GTr* in pressofusione di alluminio lucido, fissata alla lamiera per mezzo di perni ricavati durante la fusione.

### COMPORAMENTO SU STRADA

La Vespa GTr ha una scocca che si presta più a persone di statura medio-alta perché l'altezza della sella dal suolo è notevole e la pedana piuttosto larga, fa divaricare maggiormente le gambe al conducente. La frizione è morbida e pastosa ed il cambio molto agevole. Il motore risponde bene all'acceleratore e tira bene fino dai bassi regimi, merito anche dell'inerzia che offre il volano magnete, molto pesante. I freni sono ottimi ma l'anteriore va dosato per non incorrere nel bloccaggio della ruota. Anche le sospensioni sono all'altezza del veicolo.” (2)



“E’ la fine del 1968 quando viene presentata la 125 GTr; sarà prodotta fino al 1975.

Il modello eredita il nome dalla precedente 125 Gt della quale conserva ancora la maggior parte delle componenti della carrozzeria e della meccanica, con il solo rinnovamento di alcune parti.

La prima cosa che si nota è il nuovo manubrio dalla forma armonica con un fanale di grande dimensioni, a lcuì centro alloggia il nuovo contachilometri con scala a 120 km/h.

Poco più in alto c’è il nuovo stemma esagonale Piaggio con la spia delle luci accese.

Altro particolare da notare è il fanale posteriore, del tutto rinnovato rispetto al vecchio modello.

Il motore è uguale a quello della Sprint Veloce, dunque più potente perché ha un cilindro con un travaso supplementare che incrementa il riempimento, ha un rapporto di compressione aumentato ed il carburatore ha un depuratore di nuova foggia”.

Queste modifiche fanno incrementare anche la velocità massima del veicolo, che ora tocca i 93 km/h, molto più alta rispetto al vecchio modello. Anche l'impianto di scarico è stato rivisto per aumentare le prestazioni ed allo stesso tempo, diminuire la rumorosità”. (2)

(1) (Articolo tratto dal sito "Elogioallavespa.it")

(2) (Articolo tratto da "Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli)