

LA *Vespa* PK (50 e 125 cc.) del 1982/'86 ed altre PK

“VESPA PK del 1982 – 50 cc. PK V5X1T di esemplari prodotti: 16.411; PKS V5X2T esemplari prodotti: 22.057; 125 cc. PK VMX1T esemplari prodotti 7.277; PKS VMX5T esemplari prodotti 61.505” (1)



(Foto ricavate da depliant d'epoca. Collezione Bruno Acquafresca – San Vincenzo)

“PK 50 e 125: le Vespa della terza generazione. Così le ha definite la stessa Casa costruttrice. Sostituiscono le 50 R, Special, Primavera ed ET3 125. Sono più slanciate, più dotate, più comode, più funzionali. Vengono proposte in versione normale e lusso (versione S), tutte con cambio a 4 marce ed accensione elettronica”. (2)

“Le cure espresse dai nostri progettisti nel definire le zone di maggior attrazione visiva delle nuove Vespa 125 impongono una descrizione dettagliata dei singoli interventi. Sono state elevate le distanze da terra del punto più basso della pedana, della sella e del manubrio, a vantaggio della posizione del pilota consentendo guida più sicura e comoda.

Il parafango anteriore di nuovo disegno è saldato con i bordi girati all'interno anziché sovrapposti. L'impianto di frenatura è stato potenziato pareggiando il diametro del tamburo di freno della ruota anteriore a quello della ruota posteriore. La linea del copri sterzo si fonde a quella del parafango e protegge l'avvisatore acustico dotato di regolazione della taratura. Sul retro dello scudo è stato montato un bauletto il cui disegno non crea impaccio alle gambe ed è di grande utilità per riporre piccoli oggetti. La sella è corredata da gancio porta borsa. La pedana ha 4 strisce profilate antisdrucchiolo analoghe a quelle adottate sulla Vespa PX. Lo sportello del cofano sinistro consente l'accesso al vano predisposto a contenere la ruota di scorta. Il manubrio, costituito da una base in lega leggera e da un coperchio amovibile, alloggia il faro, il conta chilometri e la spia degli indicatori di direzione.

Lo scudo, con dimensioni maggiorate, ha un bordo di nuovo profilo facilmente sostituibile; il dispositivo antifurto e bloccasterzo comanda anche il circuito di accensione del motore.

la sospensione anteriore deriva dal tipo collaudato sulla Vespa PX; la leva di avviamento sporge minimamente dalla carrozzeria; lo sportello del cofano destro permette un agevole accesso al blocco motore, sopra il quale è fissata la sospensione posteriore che rende confortevole la marcia su terreni sconnessi grazie ad una precisa taratura dell'ammortizzatore; la scocca, formata da due gusci saldati con bordi ripiegati all'interno, è completata nella parte finale da un elemento in materiale antiurto; il fanale posteriore è dotato di un ampio catadiottro per migliorare la visibilità nella guida notturna”. (3)

Il cestello posizionato sotto la sella per i ferri di bordo ed altro, è dotato di un coperchio e di una bordatura rialzata oltre che di una griglia per consentire un più facile accesso dell'aria nel vano sottostante, dove <respira> il carburatore.

Nella foto successiva appare il bauletto porta oggetti applicato dietro lo scudo delle versioni lusso, sia 50 che 125. Ha una buona capienza, inoltre, come si nota dalla foto, è dotato di un coperchio molto ampio che facilita il passaggio di oggetti anche molto voluminosi.

Nello foto sotto la versione 125 normale: da notare lo snellimento dei volumi posteriori



Per la versione normale, notare l'assenza degli indicatori di direzione e l'assenza del bauletto porta oggetti.

La 125 presenta due tipi di motore: la versione normale ha quello a due travasi (compressione 8,25 potenza max 5,56 cv a 5500 giri, velocità 78 km/h) e quello a tre travasi della versione lusso (compressione 9,25 potenza max 7 cv a 5500 giri e velocità 86 km/h). per entrambe le versioni si ha l'accensione elettronica, la distribuzione a valvola rotante e cambio a quattro marce.



La prova delle nuove Vespa PK ha evidenziato che l'abitabilità è senz'altro migliorata e dunque anche il confort. Più facile l'avviamento grazie alla nuova forma della leva; meno rimbombante lo sbattimento del cavalletto contro la pedana. Più sciolti ed ancora più facilmente azionabili i comandi sul manubrio. Finalmente è scomparso il caratteristico affondamento dell'avantreno in frenata me, nonostante la

maggiorazione del tamburo del freno (portato alla stessa dimensione del posteriore) l'efficienza decelerante è rimasta modesta. Quello che ci ha veramente impressionato rispetto all'ET3 redazionale che abbiamo spesso tra le mani, è stato l'aumento di tiro ai bassi regimi, che ci ha consentito partenze in terza senza sofferenze meccaniche e marcia in quarta a passo d'uomo. Assenza di vibrazioni e più facile accessibilità al gruppo propulsore attraverso lo sportello (oltre che facilità di smontaggio ruota con la nuova marmitta), completano il quadro di prima presa di contatto con la nuova realtà vespistica.

Prezzi e consegne

La produzione è già cominciata da un paio di mesi al ritmo di 550 unità al girono (che gradatamente saliranno a 1.000); la consegna è quindi immediata. I prezzi franco Fabbrica IVA al 18% compresa, sono così fissati: 50 PK base £. 915.860 versione lusso £ 1.072.620; 125 PK versione base 1.341.660 versione lusso £. 1.537.540". (2)

VESPA PK 125

L'Italia s'è !



PIAGGIO

NUOVE VESPA PK 50 E 125 / L'ITALIA S'E' VESPA

Un difficile compito, quello destinato alla serie PK: sostituire modelli di grandissimo successo, quale è stato il 125 Primavera ed ET3 ma anche le 50 R e Special. Le Vespa della terza generazione hanno la carrozzerie "piccola", in comune quindi con le versioni precedenti. Ma la nuova PK ha una linea nettamente spigolosa e risulterà meno apprezzata.

Di seguito si passerà in rassegna la produzione PK nelle varie serie prodotte, facendo riferimento a foto tratte dal volume "60 anni della Vespa" di Giorgio Sarti (Giorgio Nana Editore) e ad articoli ricavati dal sito elogioallavespa.it

VESPA 50 PK S Automatica (1984-1986)

Telaio VA51T/VA52T; esemplari prodotti 2.121

La versione automatica della 50 PK è praticamente identica al modello PK base, eccetto ovviamente per il cambio automatico. La leva di sinistra al manubrio comanda il freno posteriore anziché la frizione, quindi non è presente il pedale sulla pedana. Un'altra piccola differenza rispetto al modello base è rappresentata dai portelli ai lati dei gusci laterali, i quali presentano feritoie in diagonale anziché essere lisci. Il bauletto portaoggetti dietro allo scudo è di serie. Il propulsore denuncia invece alcune differenze, in quanto è caratterizzato dall'ammissione lamellare. Per il mercato estero vengono prodotte anche le versioni 80 e 100. A partire dal 1987 la Vespa PK 50 S Automatica (VA51T) si evolve nella versione Plurimatic (VA52T), alla quale si sono apportati solo piccoli aggiornamenti estetici



VESPA 50 PK XL - PK XLS (1986-1989).

Telaio V5X3T; esemplari prodotti 192.418

La serie PK non riscuote molto successo. La linea è spigolosa, e il pubblico non gradisce questa scelta stilistica. Per rimediare nasce la serie PK XL, che migliora alcuni particolari ma ne peggiora altri. La linea è più fluida nel copristerzo del frontale e nel bauletto sul retro dello scudo. Resta scoordinata nella parte sottosella e nello spigoloso fanalino posteriore. Anche i copricerchi non piacciono. Tra i miglioramenti tecnici vi è la sostituzione delle puntine del volano magnete con aggiornata accensione elettronica. Anche la strumentazione è più completa, e comprende ora l'indicatore del carburante.

VESPA 125 PK XL - PK XLS (1986-1990).

Telaio V5X3T; esemplari prodotti 192.418

La PK non incontra favori da parte del pubblico: la linea risulta molto lontana da quella della serie PX e si dimostra eccessivamente spigolosa. Per migliorare l'estetica del modello si interviene su numerosi particolari, dando vita alla serie PK XL. Alcuni aspetti vengono migliorati, come ad esempio il frontale. Il nuovo copristerzo dello scudo e il bauletto posto dietro allo scudo stesso presentano una linea arrotondata, che risulta maggiormente profilata con il resto della carrozzeria. Al contrario, altri elementi peggiorano la situazione, come la porzione del sotto sella che risulta scoordinata ed eccessivamente sistosa. Non vengono particolarmente graditi neanche i copricerchi con le feritoie. Un punto in più lo guadagna invece l'accensione, questa volta elettronica anziché a puntine. La serie XL, nonostante la pubblicità affermi "Bella da capo a coda" è tra le meno riuscite tra tutte quelle prodotte in tanti anni. La linea migliora decisamente con la successiva serie PK FL2, più arrotondata ed armoniosa

VESPA 50 PK XL Rush (1988-1990)

Telaio V5X4T; esemplari prodotti 61.069

Con questa serie della PK si può approfittare della nuova normativa che elimina il vincolo della potenza legata al valore massimo di 1,5 Cv: lo spunto da fermo diventa più interessante.

Un'altra importante innovazione è la sospensione anteriore antiavanzamento. Della Rush viene apprezzato soprattutto il carattere brioso del motore, poiché il 45% di potenza in più non è poco, e il pubblico dei giovani si dimostra molto soddisfatto. Piace poco invece l'estetica, soprattutto la vistosa porzione del sottosella, tipico delle serie PK XL, e la finitura nera.



VESPA 125 PK S Automatica (1983-1986)

Telaio VAM1T; esemplari prodotti 10.024

Assolutamente innovativo è il progetto della 125 Automatica, prima Vespa in assoluto con cambio automatico. La struttura è la medesima della 125 PK-S, che a differenza della PK base ha il motore con cilindro a tre travasi per consentire prestazioni brillanti. La manopola sinistra, anziché avere le diverse posizioni corrispondenti al numero delle marce, presenta soltanto 2 posizioni: la prima mantiene il folle, la seconda innesta le marce. La leva sinistra del manubrio non comanda la frizione, ma il freno posteriore; manca quindi il pedale del freno sulla pedana. Rispetto alle altre PK gli indicatori di direzione sono di dimensioni maggiori, i portelli dei gusci hanno le feritoie, e lo scudo è profilato in nero. Il bauletto portaoggetti è montato di serie. Sotto la sella manca il vano ripostiglio, qui occupato dal serbatoio dell'olio.



Rispetto alla PK con cambio manuale la grande differenza risiede nel propulsore, che è completamente nuovo. Anche visivamente si può notare una conformazione diversa, che traspare al di sotto del fianchetto destro. Il motore della Automatica ha un rapporto di compressione più elevato, un'alimentazione con carburatore maggiore e, per la prima volta, un sistema di ammissione a lamelle anziché il classico disco-volano



La trasmissione automatica prevede una frizione innestata dall'espansione di 3 masse centrifughe e una cinghia trapezoidale con una coppia di pulegge i cui fianchi si avvicinano o si allontanano, determinando la variazione del rapporto. Il cambio è mosso dalla velocità di rotazione dell'albero motore e da un attuttore idraulico. Esiste poi un comando supplementare per inserire un rapporto corto in caso fosse necessario uno spunto maggiore; un progetto decisamente avanzato, ma eccessivamente complicato.

A partire dal 1987 la versione Automatica (VAM1T) si evolve nella versione Plurimatic (VVM1T) con piccoli aggiornamenti estetici e l'eliminazione del dispositivo idraulico, l'unico vero difetto della Automatica. La soluzione è tecnicamente pregevole ma presenta alcuni difetti: è costosa, assorbe potenza, ha consumi elevati ed è fragile. Peccato, perché dal punto di vista del piacere di guida è un automatismo pressoché perfetto: l'Automatica è divertente, e il passaggio da un modello con cambio manuale fa sembrare improvvisamente obsolete tutte le altre versioni. In ogni caso, è un importantissimo passo avanti: da qui a pochi anni non sarà più disponibile alcuno scooter senza trasmissione automatica, eccetto ovviamente la Vespa PX.

VESPA 125 PK ETS (1984-1985)

Telaio VMS1T; esemplari prodotti 11.711

La ETS rappresenta una versione sportiva della serie 125 PK, come la ET3 lo era stata della Primavera. Esteticamente è riconoscibile per il nuovo manubrio più compatto, la sella con un accenno di codino e la scritta serigrafata, i fregi neri e argento su parafanghi e gusci (un po' come sulla 200 Rally).

Il coprivotola è nero, il bauletto portaoggetti dietro lo scudo è arrotondato e di maggiori dimensioni, la marmitta è allungata. Inoltre, la mascherina copristerzo è più sottile ed appuntita, il che richiede lo spostamento del clacson a lato, nello scudo. Per quanto riguarda la meccanica, l'albero motore è irrobustito, la luce di ammissione ampliata; migliorati anche il condotto di aspirazione e il carburatore.

Nella nuova ciclistica va segnalata la frenata migliorata grazie alle nuove camme flottanti e il dispositivo antiaffondamento della sospensione anteriore.



Di seguito, si riporta il Depliant pubblicitario dell'epoca, proveniente dalla collezione privata di **Bruno Acquafresca**, nel quale vengono fornite tutte le indicazioni e prestazioni, del mezzo, al fine di favorirne la vendita.

VESPA P125 ETS: IL NUOVO SPORT

**E' un'impressione nuova, che gli esperti di Vespa possono apprezzare a pieno e che i nuovi vespisti comprenderanno d'istinto.
E' il gusto dello scatto che lascia indietro tutti; una perdonabile esibizione cui è difficile sottrarsi quando**

**il semplice tocco dell'acceleratore si trasforma in un guizzo istantaneo.
E' l'attimo teso nel quale nasce la corsa; la veloce progressione che consuma la strada in potenza.
E' Vespa P125 ETS: il nuovo sport.**

Vespa P125 ETS è uno scooter dalle spiccate caratteristiche sportive che propone una serie di innovazioni tecniche, estetiche e funzionali volute per soddisfare le esigenze dei giovanissimi: un veicolo con notevoli doti di spunto e ripresa con il quale è facilissimo destreggiarsi nel traffico cittadino o affrontare sorpassi con la massima sicurezza. Il nuovissimo manubrio, la cui sagomatura non risente, nella parte superiore, della presenza del foro, incorpora il cruscotto che comprende l'indicatore continuo di velocità, il contaghiometri, l'indicatore livello carburante, la spia riserva e le spie luci, abbaglianti e lampeggianti. Il clacson, fissato sullo scudo, agisce

attraverso una apposita grigliatura e il copristerzo, è stato completamente ridisegnato. Il bordo dello scudo è protetto da un profilo nero facilmente sostituibile e in grado di difendere il veicolo da piccole abrasioni e graffiature. Nuova anche la sella, con la scritta ETS serigrafata sui fianchi; scritta e sigla sono riproposte sulla scocca abbinata a fregi neri e argento, che accentuano l'aggressività e il profilo del veicolo. Il bauletto retroscudo, di dimensioni maggiorate, si rivela di grande utilità nel trasporto di piccoli oggetti personali. La marmitta è del tipo a tubo, montata sul fianco sinistro del veicolo e





l'impianto di frenatura si rivela di sorprendente efficacia in virtù dell'introduzione del freno anteriore con disco flottante già sperimentato sulla Vespa PX arcobaleno. L'elbero motore della nuova Vespa P125 ETS è stato rinforzato, ampliata la luce di ammissione, spostata verso l'alto la luce di scarico sul cilindro; sono state inoltre effettuate una serie di interventi sul carburatore e sul collettore d'aspirazione volte ad aumentare la potenza del motore. La nuova ETS è disponibile nel modello base e nel modello Elestart, equipaggiato di avviamento elettrico con comando a pulsante.

Quando scegli un ricambio devi essere certo della sua qualità. I nostri ricambi, originali perché prelevati dalla produzione di serie, ti danno questa certezza e mantengono inalterate le prestazioni del tuo veicolo. Chiedi sempre: è un diritto al quale non puoi rinunciare.

Nei particolari: la marmitta con sezione a tubo e i nuovi fregi posteriori; dalle viste frontali e da quella posteriore si può apprezzare la linea essenziale e pulita della nuova ETS; bene in evidenza il bordo scudo nero, la grigliatura del clacson, il manubrio e la confortevole sella. Il dettaglio del cruscotto evidenzia la completezza delle funzioni, tutte controllabili con estrema rapidità da parte del pilota. Il commutatore luci, illustrato a fianco del nuovo bauletto protetto da una serratura, è corredato, nei modelli Elestart, di pulsante per l'avviamento elettrico.

Il freno anteriore rappresenta una grande sicurezza per il guidatore ed è opportunamente dimensionato alle brillanti caratteristiche del veicolo, spinto da un propulsore la cui generosità viene esaltata dal cilindro con tre luci di travaso che garantisce un flusso ottimale di miscela.



PIAGGIO CONSOLIA **IP**

Infine, sempre per una migliore conoscenza del mezzo, si riporta la prova su strada della 125 ETS. Il documento è stato fornito da **Bruno Acquafresca** di San Vincenzo.

“Potenziata nel motore, migliorata nella frenatura e ritoccata nella linea, è diventata più bella, sicura e spiritosa. Può avere anche l'avviamento elettrico ma ha perso la comodità della ruota di scorta. Richiede una scarsissima manutenzione, regge benissimo la fatica e vanta un consumo ridotto.

In dai tempi della leggendaria GS 150 (e si parla degli Anni Cinquanta) la Piaggio ha sempre avuto in produzione uno scooter brillante, destinato ai giovani birichini.

Venendo ai giorni nostri, ed al campo delle 125, tutti sanno che il ruolo di Vespa spiritosa, la Piaggio l'ha affidata dapprima alla ET3 e poi alla PKS, la prima con grande successo, la seconda un po' meno per via di certe soluzioni estetiche che non hanno ancora convinto pienamente i giovani.

Per superare l'impasse, la Piaggio ha quindi lanciato la ETS, dotata non soltanto di ritocchi estetici ma anche di miglioramenti pratici ed una *pompatina* al motore, in modo da elevare il tono di questo scooter su tutta la linea.

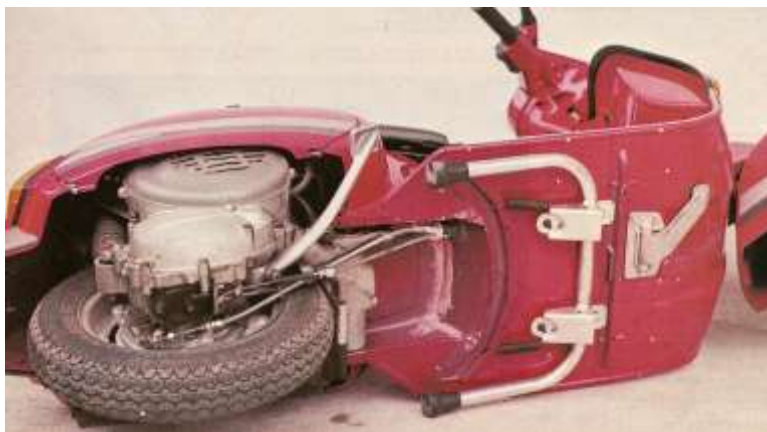
Il risultato è decisamente positivo e sin da un primo approccio visivo, questa nuova Vespa emana una grinta sconosciuta agli altri modelli: la linea più aerodinamica, al nuova foggia del manubrio, il riuscito disegno sui fianchetti e parafango anteriore, oltre alla aggressiva marmitta verniciata in nero, stuzzicano l'occhio ed invitano alla guida. Perciò balziamo subito insella.

La posizione di guida è perfetta, col busto dritto e braccia leggermente piegate, così che si acquisisce subito un'immediata confidenza col mezzo.

Il motore fa sentire il suo caratterino pepato sin dalla messa in moto: infatti lo sforzo sulla leva è sensibile mentre la tonalità di scarico è decisa ma piacevole.

Innestiamo la prima ed abbiamo un'altra gradita sorpresa: la frizione si tira con un dito e l'innesto delle marce è *burroso*, così come molto facile è la ricerca del folle da fermo.

Il motore parte subito sia a freddo che a caldo, non fuma ma manifesta qualche lieve vibrazione ai regimi intermedi: ama girare allegramente offrendo doti di accelerazione e spunto eccezionali per uno scooter, tuttavia non si rifiuta di tirare tranquillamente, procedendo senza esitazioni anche ai bassi regimi. I risultati delle nostre prove strumentali parlano molto chiaramente a questo proposito: in accelerazione ed anche in velocità massima non ce n'è per tutti, e sempre con un consumo ragionevole.



La camma flottante tenuta fra le dita, è il dettaglio vincente che assicura una migliore frenata. Durante la frenata, la camma, sotto l'azione delle ganasce, si sposta leggermente secondo un arco di cerchio, equilibrando la forza frenante ed auto centrando le ganasce rispetto alla fascia interna del tamburo. Si dispone, così, di una maggiore superficie di attrito con ovvio potenziamento della frenatura.

Nell'altra foto si vede la ETS dal sotto. Notare i robustissimi pedali in lega pressofusa per l'avviamento ed il freno posteriore, l'ampio cavalletto che non sbatte ed il braccio in lega leggera pressofusa che reca tutto il motore ed è imperniato sulla scocca con interposizione di silent-blokcs. La grintosa marmitta a doppia espansione impedisce l'alloggiamento della ruota di scorta e deve essere smontata per la rimozione della ruota motrice.

La rapportatura del cambio è ben spaziata: ad una prima non eccessivamente corta, fanno seguito seconda e terza piuttosto ravvicinate mentre la quarta è più staccata e lunga per consentire una elevata velocità di crociera, praticamente uguale alla massima e mantenibile per lunghi tratti grazie alla proverbiale robustezza che contraddistingue questi motori.

La maneggevolezza è straordinaria, anche per chi è abituato a guidare motori tradizionali, consentendo di districarsi agevolmente nel traffico, favoriti dall'ampio angolo di sterzo e dal baricentro bassissimo. Tuttavia due ruote così piccole offrono uno scarsissimo effetti giroscopico, così che la moto mostra una certa tendenza a cadere all'interno di curve lente, costringendo a qualche correzione di traiettoria: si tratta comunque di un problema che riguarda esclusivamente la

tecnica di guida, poiché dopo qualche tornante di assaggio, ci si abitua e tutto diventa facile e sicuro.



La sella si ribalta in avanti, dopo aver sbloccato la serratura applicata al pulsante di coda; si notano il tappo del serbatoio, lo strumento che rileva il livello carburante, la scatola degli attrezzi e la camera di respirazione per il carburatore evidenziata dalla griglia della scatola. Comodo il gancio appendi borse in plastica sotto la sella. Il comando del freno a pedale è comodamente azionabile a patto di tenere il piede sul rialzo centrale della pedana.

I dati fondamentali

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.

La carta d'identità

Dati anagrafici

Costruttore: Piaggio & C., Via Cecchi 5, 16129 Genova - Tel. 010-54981; Telex 270546.
Denominazione modello: P 125 ETS.
Data e luogo di presentazione: Pontedera, giugno 1984.
Gamma colori: solo rosso.
Forma di garanzia: sei mesi.
Prezzo: 1.847.290 lire I.T. IVA compresa oppure 1.567.000 chiavi in mano; per la versione con avviamento elettrico queste cifre diventano rispettivamente 2.040.810 e 2.162.000.
Consegna: pronta.
CV fiscali: 2.
Tassa annua di circolazione: L. 7.400.

Caratteristiche tecniche

Motore: monocilindrico a due tempi con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento ad aria forzata mediante ventola a convogliatore, distribuzione a luci incrociate con terzo travaso supplementare. Alesaggio x corsa 55x51 = 121,17 cc. Compressione 9,5 : 1.
Accensione: elettronica Zanussi-Ducati con bobine A.T. incorporate a scarica capacitiva, alimentata direttamente dal volano alternatore.
Carburatore: Dell'Orto 51/80 30 L, diametro diffusore 20 mm, getto massimo 78/100, getto minimo 50/100, getto starter 60/100, polverizzatore 175, valvola gas a saracinesca 10589.01.64, peso galleggiante 3,5 gr.
Lubrificazione: pistone, cilindro, albero motore e cuscinetto di banco lato volano con miscela al 2%. Trasmissione, frizione e cambio con olio contenuto nel carter motore.
Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio (2+3).
Cambio: a quattro rapporti ad ingranaggi

sempre in presa comandati da manopola girevole sulla sinistra del manubrio. Valori rapporti interni: 3,90 (denti 58/70) in prima, 3,85 (54/74) in seconda, 2,77 (50/75) in terza, 2,09 (40/72) in quarta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 2,34 (denti 61/24). Secondaria tramite gli ingranaggi del cambio. Rapporti totali di trasmissione: 14,74 in prima, 9,80 in seconda, 7,00 in terza, 5,31 in quarta.

Telaio: in lamiera stampata portante in acciaio da 15/10, canotto di sterzo inclinato di 25°. Avancorsa 80 mm.

Sospensioni: anteriore a levetta longitudinale oscillante con ammortizzatori teleidraulico a molla elicoidale di flessibilità variabile. Espulsione ammortizzatore e ruota 80 mm. Posteriore con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto infulcrato sul motore ed escursione 98 mm. Espulsione ruota post. 78 mm.

Ruote e pneumatici: intercambiabili tra di loro, aventi cerchi da 2,10" stampati in lamiera di acciaio con pneumatici da 3,00-10. Cerchioni scomponibili per facilitare lo smontaggio dei pneumatici.

Freni: a tamburo da 150 mm di diametro, con trasmissioni flessibili e regolabili. Freno anteriore a camera flottante.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore Piaggio 12V-80W, faretto anteriore Elma da 130 mm di diametro, lampada a bulbo 12V-25/25W (abbagliante-anabbagliante) e 12V-5W (posizioni), lampade frecce a bulbo 12V-10W; fanale posteriore con due lampade a siluro 12V-5W (posizioni) e 12V-16W per luce stop. Quattro lampade 12V-1,2W per spia cruscotto [luce abbagliante, indicatori di direzione, spia luci e spia riserva].

Dimensioni (in mm): lunghezza 1675, interasse 1175, larghezza massima 700, larghezza

scocca 420, altezza massima 1070, altezza sella 790, altezza pedana 270, altezza minima da terra 130.

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: anticipo 17°30' ± 1°30'. Candela Bosch W4C oppure Bosch 40C; distanza tra gli elettrodi mm 0,5-0,5.

Alimentazione: a miscela al 2% di olio IP DUE. Capacità serbatoio litri 5,5, di cui 1,2 di riserva.

Carburatore: pulizia filtro aria ogni 8000 km. Vite aria aperta di 1 giro e 1/5.

Lubrificazione: verifica livello olio nel cambio ogni 4000 km. Sostituzione ogni 5000 km. Lubrificante consigliato IP DUE 1.

Pneumatici: pressione aria a solo: 1,5 ant. e 1,75 post. Con passeggero: 1,5 ant. e 2,3 post.

Quanto costano i ricambi

(prezzi in lire, IVA inclusa)

Ecco i prezzi di vendita al pubblico delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: • testa 15.350 • carburatore 40.500 • pistone+segmenti 18.300+83.800 • albero motore 73.450 • pecco frizione 34.600 • marmitta 37.800 • batteria 48.150 • faretto ant. 24.100 • lampeggiatore ant. e post. 5.000 - 5.550 • specchietto 11.300 • scocca 362.950 • forcella 92.500 • ammortizzatore ant. 35.600 - post. 39.600 • cerchione 13.250 • manubrio 96.000 • leva freno 1.800 • leva frizione 1.000 • pedale freno 7.800 • contaghiometri 91.300 • coppia ceppi 3.700 • serbatoio 18.350 • sella 47.800 • parafango 25.800.

I risultati in breve delle altre Vespa 125

Modello	DATI RILEVATI PRESSO IL CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO										Prezzo IVA compresa (tipo base)	Prova sul fascicolo	
	Alesaggio, mm, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità d'uscita km/h	Ripresa 400 metri secondi	Velocità d'entrata km/h	Velocità d'uscita km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/l			Peso a secco
PK-S	55 x 51 121,17	7,05-6500	0,95-4000	21,720	91,840	27,405	17,870	86,310	93,125	30,5	88,5	1.603.000	4-1983 e 5-1984
PK-S Automatica	55 x 51 121,17	7,12-6250	0,92-5000	23,049	88,540	—	—	—	91,370	25	82	2.115.740	5-1984
PX 125 E Arcobaleno	59,5 x 57 123,4	7,75-6750	1,08-4500	21,100	94,241	26,229	20,220	87,120	95,775	29	95	2.221.540	4-1983 e 5-1984
P 125 ETS	55 x 51 121,17	7,95-6000	0,96-5000	20,996	95,238	21,022	15,230	91,335	97,825	26	82	1.847.290	1-1985

La tenuta di strada è ottima sia sull'asciutto che sul bagnato, consentendo una guida briosa e divertente: in salita lo spunto è notevole, mentre in discesa la moto non si scompone neppure nelle frenate più decise, dato che anche su questo modello è presente il dispositivo antiaffondamento dell'avantreno che, unito ad un impianto frenante decisamente più efficace e potente, consente di staccare molto più vicino alle curve con la massima sicurezza.

L'unico fondo stradale dove la Vespa si dimostra ancora debole, è quello accidentato; in particolare nell'uso a solo sul pavé la moto diventa ballerina a causa delle sospensioni, che specie al retrotreno, non riescono ad assorbire completamente le asperità della strada; è presente una certa sensibilità al vento laterale. (4)

- (1) (Dati ricavati da "60 anni della Vespa" di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore)
- (2) (Articolo ricavato da **Motociclismo / Novembre 1982**)
- (3) (Articolo tratto da depliant d'epoca, **Collezione Bruno Acquafresca, San Vincenzo**)
- (4) (Articolo ricavato da **Motociclismo / Gennaio 1985**)