



A fianco, ancora una situazione dinamica col nuovo scooter della Piaggio di cui sopra. Mostriamo anche due immagini statiche che pongono in risalto soprattutto le gloriose innovazioni stilistiche di cui può vantarsi la T5.

VESPA T5 125

● Dopo aver presentato lo scorso anno la ETS, versione grintosa della PK 125, quest'anno la Piaggio rinforza la dose con la T5 Pole Position, evoluzione tutto pepe della tranquilla PX 125.

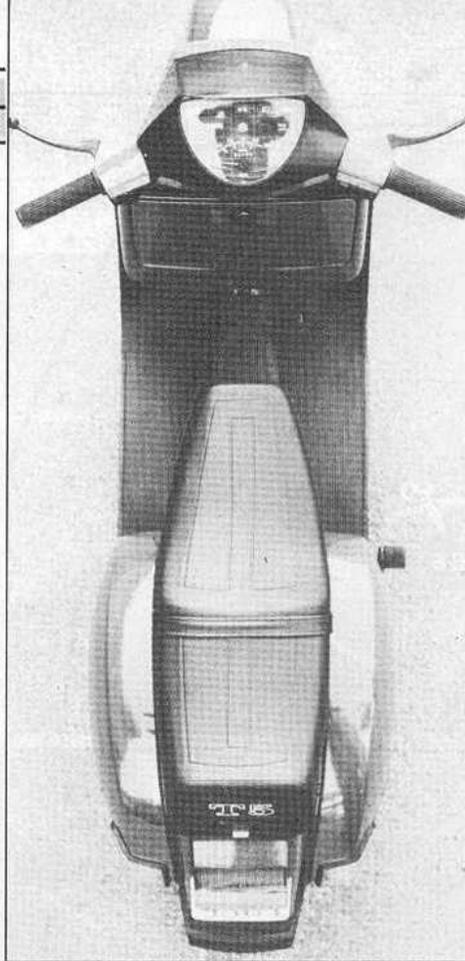
Con questa nuova Vespa e col ciclomotore Superbravo (illustrato a pagina 139 di questo stesso fascicolo) il nuovo staff dirigenziale del colosso di Pontedera ha voluto aggiungere una squillante nota sportiva alla sua produzione per assecondare le sempre più pressanti voglie « corsaiole » dei giovani. Altro intento non confessato ma certamente voluto è quello di attingere potenziali clienti, grazie alle vivaci prestazioni, dal florido mercato delle motoleggere 125.

Per catturare i papabili acquirenti la T5 dispone di una aggressiva estetica caratterizzata dal faro rettangolare sormontato da un piccolo parabrezza, e da un profilato parafrangente anteriore oltre a nuovi pneumatici Pirelli che ricordano in disegno e tenuta di strada i famosi Phantom delle moto di grossa cilindrata; per la parte meccanica il motore è stato ampiamente rinnovato e fortemente potenziato con abili tocchi illustrati alle pagine 74-75.

Anche la scelta del nome ovviamente concorre all'immagine sportiva. T5 Pole Position ricorda infatti l'alimentazione a cinque travasi (T5) e il miglior tempo sulla griglia di partenza (la Pole Position) dei gran premi di formula 1. Pole Position è anche il nome di un trofeo Piaggio che assegna una Vespa al pilota più veloce nelle prove di qualificazioni della formula 1. Il vincitore dello scorso anno Nelson Piquet (che ha firmato per la Piaggio una completa linea di accessori per la Vespa) si è ritrovato nel suo garage di Montecarlo la bellezza di nove scooter.

Ma entriamo subito nel « vivo » dell'argomento che sta più a cuore ai nostri giovani lettori: ebbene sì, possiamo dirlo, la T5 è proprio una Vespa da prima fila. I nostri rilevamenti strumentali parlano chiaro: la T5 è più veloce, più potente, ed ha più spunto in accelerazione di ogni altra Vespa prodotta a Pontedera. Per contro consuma un poco più delle altre sia sui percorsi extraurbani che cittadini vista la propensione dell'affidabile motore a girare sempre allegro.

Il propulsore è certamente un bel « tipetto » pieno di grinta. Poco adatto a girare al piccolo trotto non disdegna questa andatura anche se non è certo il suo passo. Si può anche partire in seconda o viaggiare in città con un filo



Pochi sapienti tocchi hanno trasformato la tranquilla PX in una aggressiva Vespa da « sparo ». Il manubrio rialzato ed il grosso faro rettangolare, con tanto di parabrezza aerodinamico, oltre a migliorare la posizione di guida e la marcia notturna, sono anche belli e certamente in tono con l'immagine sportiva della T5. Anche il profilato parafrangente, le ruote carenate e lo spoiler si inseriscono giustamente completando il discorso sportivo. Nella vista da dietro si nota la sporgenza del coprimotore che striscia nelle pieghe più impegnate. Precisi gli innesti del cambio e dolci nella trazione le leve della frizione e del freno anteriore. Il comando dell'acceleratore è ancora di tipo irreversibile costringendo ad accompagnarlo con la mano anche in fase di chiusura. Manca l'utile lampeggio diurno.

di gas senza che il motore rifiuti, pure con marce alte, ma appena si varca la soglia dei 4000 giri, si scatena con una sostanziosa e rabbiosa progressione, sempre paragonata alle prestazioni degli altri scooter Vespa. La T5 parte al primo colpo ma la perfetta riuscita dell'operazione richiede lo starter anche in clima estivo o dopo una breve sosta. Subito dopo l'avviamento è meglio escludere lo starter poiché il motore entra immediatamente in temperatura. Nonostante le cresciute prestazioni la proverbiale affidabilità dei motori Piaggio non è stata minimamente intaccata tanto che la velocità di crociera è assimilabile a quella massima. Inoltre il propulsore non fuma, non è rumoroso e digerisce di tutto; addirittura i tecnici Piaggio consigliano l'uso della « volgare » benzina normale (ovviamente miscelata con olio specifico per due tempi) come carburante. Denuncia però qualche fastidiosa vibrazione intorno ai 3500-4000 gi-



Le qualità più spiccate

- brillantezza motore
- velocità massima
- estetica sportiva
- frenata
- affidabilità
- manutenzione ridotta
- protettività

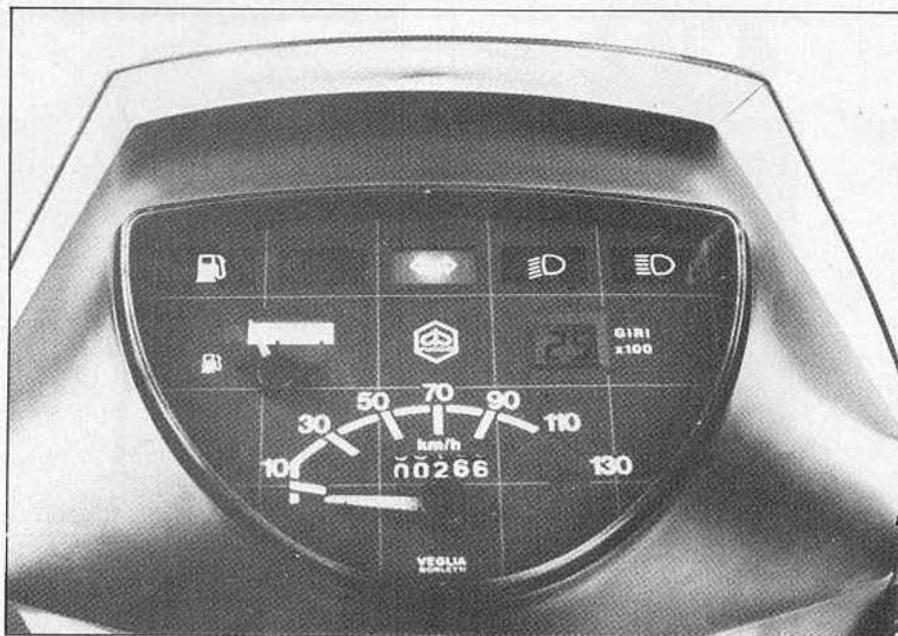
Considerazioni sul prezzo

E' di gran lunga superiore a quello degli altri scooter anche di altri costruttori. Può essere parzialmente giustificato dalle prestazioni elevate e dalla dotazione veramente completa, in special modo per quanto riguarda la strumentazione. Nella versione con avviamento elettrico e miscelatore separato si avvicina notevolmente a quello delle 125 a ruota alta.

Possibili miglioramenti

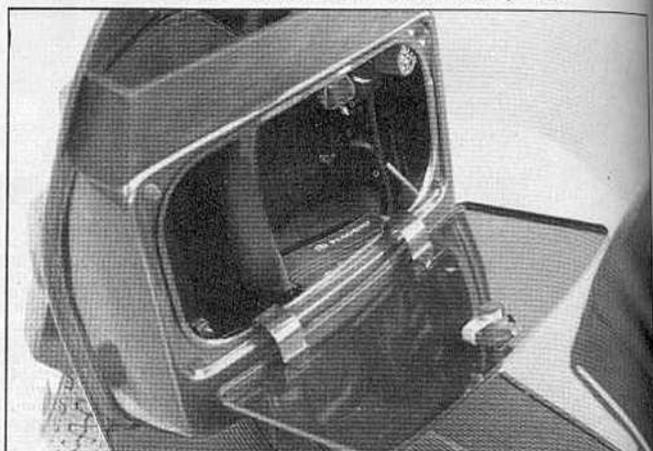
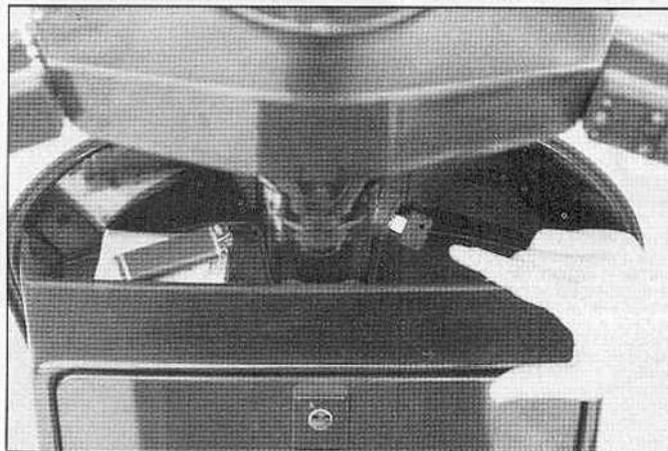
- abbattimento vibrazioni ai regimi intermedi
- stabilità sullo sconnesso
- addolcimento sospensioni sullo sconnesso
- appiglio passeggero
- applicazione retrovisore

VESPA T5 125



La prima col contagiri digitale

Il cruscotto a mezzaluna racchiude una nuova e completa strumentazione che comprende oltre al tachimetro e all'indicatore di carburante anche un contagiri digitale a due numeri. Le spie di servizio servono l'abbagliante, l'anabbagliante, gli indicatori di direzione e la riserva di carburante; una quinta è a disposizione per altre utilizzazioni. Nel dettaglio il contagiri a cristalli liquidi rivela estremamente preciso.



Bauletto con vassoio

La chiave di contatto aziona il bloccasterzo ed è unica anche per le altre serrature del bauletto e della sella. Sopra il bauletto è posta una pratica vaschetta portaoggetti per riporvi piccoli oggetti ed averli rapidamente a portata di mano. Il bauletto è sufficientemente ampio anche se la sua capacità è parzialmente limitata dal canotto di sterzo. Lo sportello vibra rumorosamente durante la marcia. Nonostante sia posta all'interno del bauletto la cicalina acustica degli indicatori di direzione è ben udibile.

ri in maniera superiore alle sorelle da 125. Queste vibrazioni si sfogano maggiormente sulla pedana poggiapiedi.

La T5 è rapida nell'acquistare velocità ben coadiuvata da un cambio debitamente spazioso per sfruttare la potenza. Le marce entrano in maniera dolce e precisa e le sfollate dei modelli precedenti sono solo un vecchio ricordo. Nessuna difficoltà anche nell'innesco della prima o nella ricerca del folle da fermo. La prima è rapportata corta ed il suo utilizzo è apprezzabile quando si trasporta il passeggero magari con tanto di bagagli.

Grazie al nuovo manubrio rialzato e arretrato e alla sella più accogliente la posizione di guida è migliore di quella già buona, ma forse troppo rilassante, della PX. La sella a piani sfalsati cede, col peso del pilota, di quel tanto da permettere al guidatore

di fare « corpo unico » con la T5 assumendo un assetto più motociclistico di quello che abitualmente ritroviamo sugli scooter. La comodità è quella di sempre ed è più che buona su fondi normalmente asfaltati o sulle piccole buche mentre è insufficiente sul pavé o sullo sconnesso in generale a causa delle sospensioni che non riescono ad assorbire completamente i colpi.

La maneggevolezza è molto buona visto le dimensioni fisiche della T5 e la particolare distribuzione dei pesi che conferisce un baricentro molto basso, redditizio, oltre che nella marcia cittadina, anche sul misto stretto. Quando la strada si allarga l'assetto sportivo e la briosità del motore invitano a tirare ben coadiuvati dai nuovi Pneumatici Pirelli SC 30 che offrono le stesse, ottime, prestazioni dei Phantom dai quali derivano, almeno nel di-

segno. L'abbondante « spalla » e la miscela tenera consentono pieghe di tutto rispetto sino a toccare, sul lato sinistro, con la pedana e la ruota di scorta, se montata, e sul lato destro con la copertura del motore. I Pirelli non possono fare i miracoli invece sullo sconnesso, specie se affrontato in velocità; in questo frangente la T5 beccheggia di retrotreno al pari degli altri scooter Piaggio. In due la situazione migliora leggermente per la maggior compressione della sospensione posteriore. Alle massime velocità si riscontra una certa leggerezza dell'avantreno unita a una sensibilità al vento laterale dovuta alla protettiva carenatura.

Sicuro il comportamento dei freni con l'anteriore a camma flottante, potente e modulabile. Il posteriore richiede una maggiore sensibilità sul pedale per non incorrere in bloccaggi.



Tutto quello che fa spicco nella zona centrale

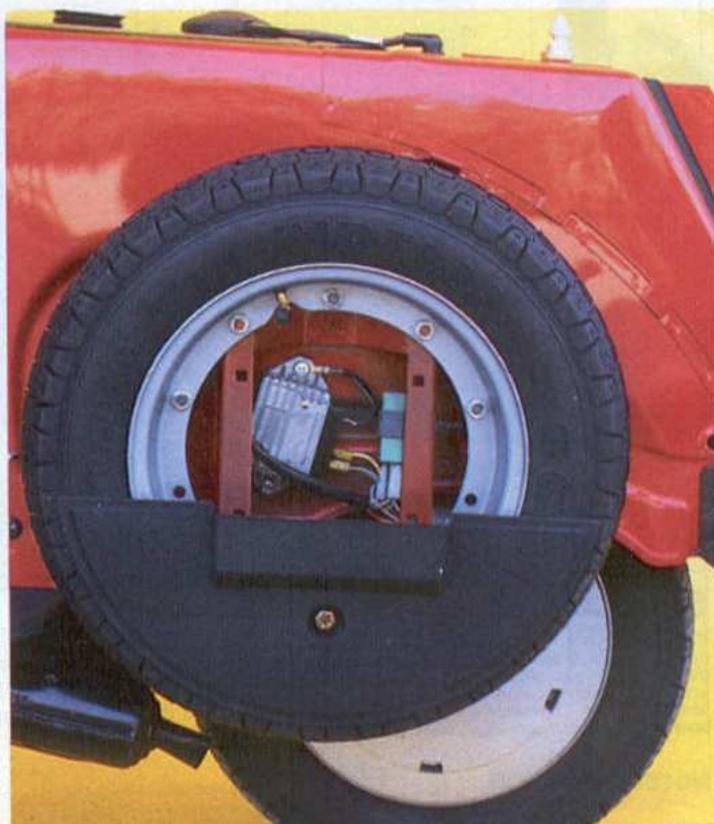
Nuovo il rivestimento in plastica della parte centrale poggiatesta che, finalmente, sostituisce le poco funzionali strisce in gomma. Lo stesso rivestimento è usato per la pedana centrale risultando un poco scivoloso quando si calzano calzature con la suola in cuoio. Il pedale del freno posteriore si aziona col piede sulla pedana in modo da modulare attentamente la frenata per evitare il repentino bloccaggio della ruota. In vista

lo spoiler anteriore che ricopre funzioni puramente decorative aumentando la « grinta » della T5. Sempre pratico il gancio portaborse sotto la sella. Sotto ancora il tirante dello starter sempre duro nell'azionamento ed il rubinetto della benzina a due posizioni: aperto e chiuso. Non esiste la posizione riserva poiché l'inserimento della stessa è segnalato dalla accensione della spia sul cruscotto. Una volta

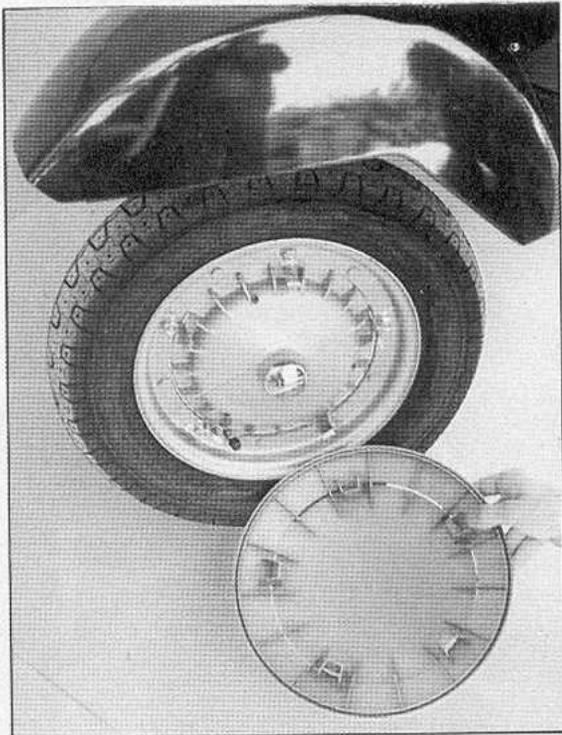
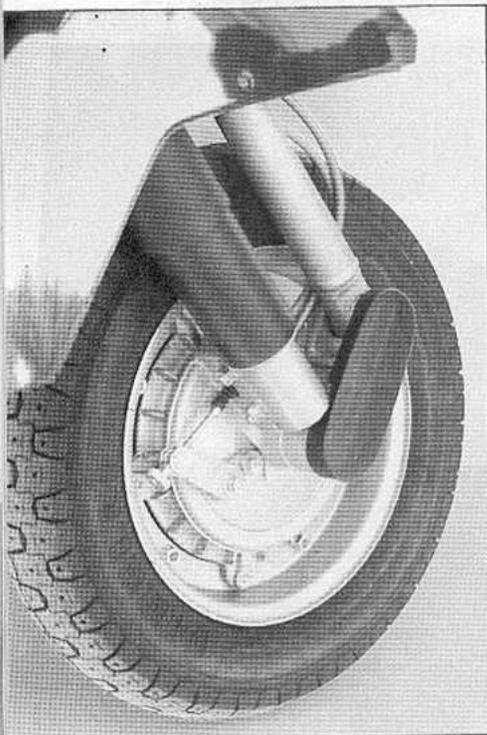
accesa la spia si dispone ancora di 40-50 km di autonomia a seconda dei percorsi e delle andature. Dopo aver ribaltato in avanti la sella si accede al tappo a baionetta del serbatoio carburante, ai ganci portacaschi e alle levette di sicurezza che bloccano le fiancate laterali. In vista, anteriormente, la presa d'aria del carburatore e la spia del livello del serbatoio, privo del tappo di protezione per maggior chiarezza.



L'interno delle fiancate è rivestito con materiale fonoassorbente per diminuire rumorosità e risonanze. La ruota di scorta è offerta in optional e ricoperta da una mezzaluna in plastica dove non arrivano le fiancate. Nelle pieghe più audaci si consuma anche questa terza ruota. Nello spazio all'interno della ruota si trovano l'apparecchiatura della accensione elettronica ed il vano per la batteria prevista per la versione con avviamento elettrico.

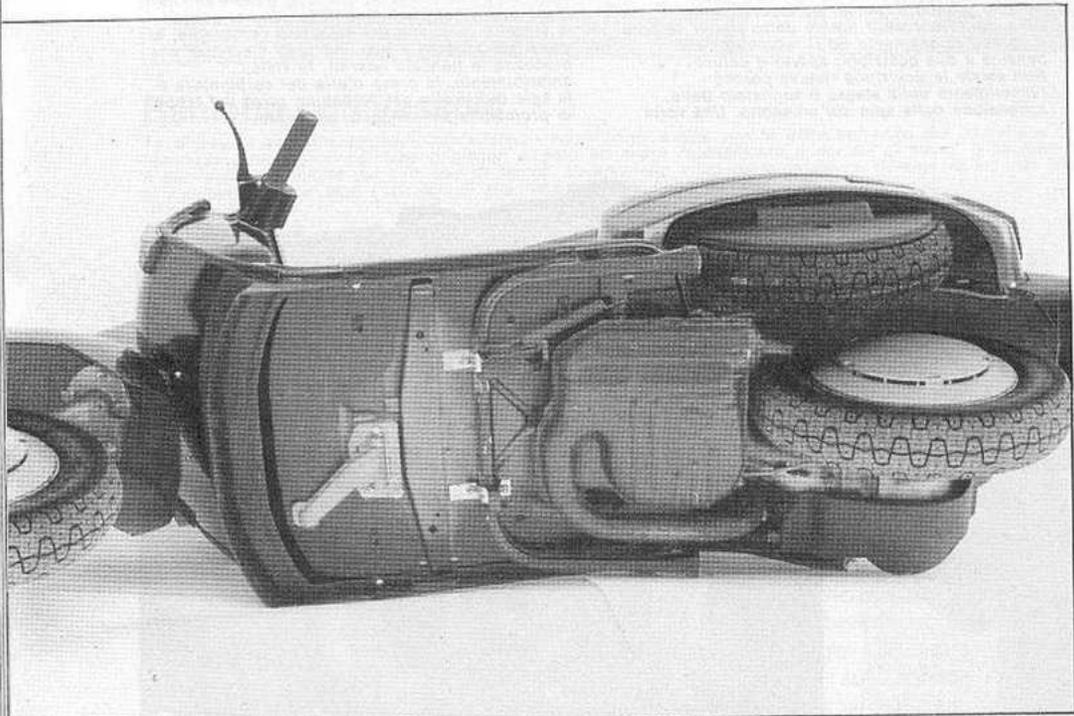


VESPA T5 125



Avantreno

Nuovo anche il parafrangente anteriore di foggia filante e sportiva, realizzato in un unico pezzo di lamiera stampata in luogo di due gusci saldati insieme come per la PX. Il freno ha la camma flottante per incrementare la decelerazione. Durante la frenata la camma è libera di muoversi leggermente equilibrando la forza frenante mediante l'autocentraggio delle ganasce rispetto alla pista interna del tamburo. La sospensione è del tipo anti-dive, uguale a quella della PX. Le coppe copriruota sono in plastica fissate a pressione. Si tolgono e si rimettono a posto facilmente ma devono essere rimosse anche solo per controllare la pressione dei pneumatici poiché mancano delle aperture per le valvole di gonfiaggio.

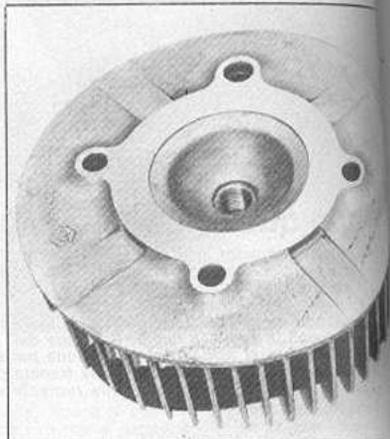


Sottoscocca

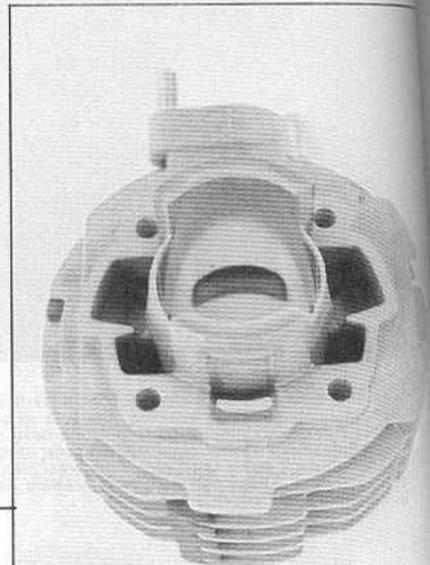
Il sottoscocca è caratterizzato dalla grossa marmitta a sogliola dalla voce civile e per niente fastidiosa nonostante le prestazioni della T5. Notevole il diametro del tubo di scarico. Esteso il cavalletto esente da fragorosi sbatimenti anche sulle buche. Il comando del freno posteriore è in lega leggera pressofusa. La rimozione della ruota posteriore è agevole poiché la marmitta non interferisce assolutamente. Ovviamente occorre togliere prima la ruota di scorta. Il freno posteriore è stato potenziato usufruendo degli stessi leveraggi della PX 200.

Mai un motore Vespa potenziato così gagliardamente

Il T5 vanta infatti il 50% di potenza in più rispetto al PX. Mai nella storia della Vespa un motore era stato sottoposto a una così energica cura tonificante senza stravolgerne la classica struttura di base. Vi illustriamo dettagliatamente come i tecnici della Piaggio sono riusciti a compiere la brillante operazione.

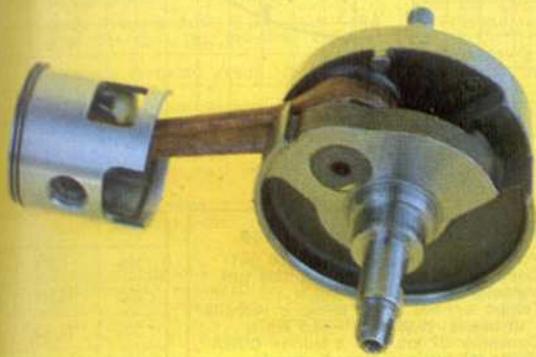


La camera di scoppio a cupoletta centrale con corona periferica di squish e il cilindro con cinque travasi, due novità per la Vespa. La conformazione della camera di scoppio ottimizza la combustione mentre i cinque travasi migliorano l'alimentazione. Gli imbrocchi dei quattro canali sui fianchi del cilindro non sono completamente separati per favorire l'andamento delle colonne del gas freschi provenienti dal carter.





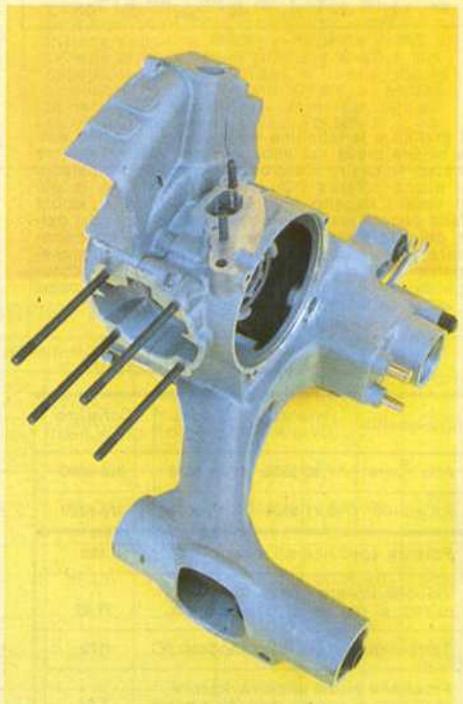
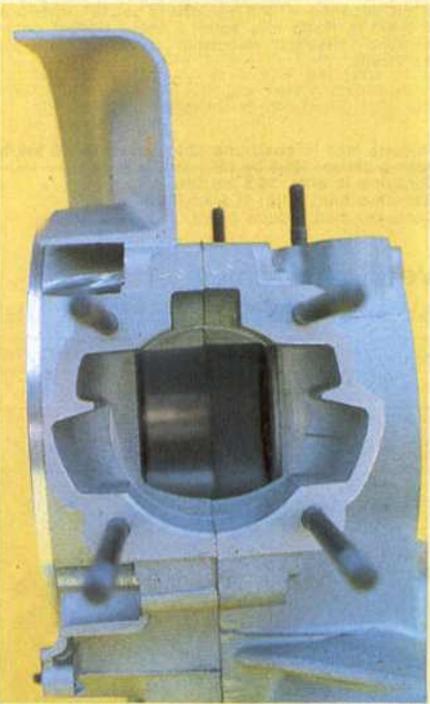
Il motore conserva la classica disposizione col cilindro orizzontale e la distribuzione rotante comandata dalla spalla sinistra dell'albero motore ma è stato profondamente rivisto rispetto a quello della PX alla ricerca di maggiori prestazioni. Le dimensioni di alesaggio e corsa sono passate da 52,5x52 a 55x52 per avere una corsa « corta » con possibilità di farci stare cinque travasi, un motore quindi che respira meglio e gira più forte. Anche la compressione è stata modificata radicalmente, da 8,5 a 11, e così pure la camera di scoppio (vedere foto). Ovviamente sono stati rivisti anche i diagrammi di aspirazione e scarico (da 110°-40° a 120°-50°) oltre a migliorare il diametro del carburatore (da 20 a 24 mm) ed a variare l'anticipo dell'accensione (da 19° a 16° prima del PMS). Altre modifiche sono dettagliate sotto le rispettive foto.



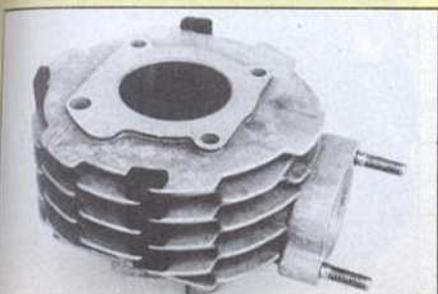
A sinistra: modificato e rinforzato anche l'albero motore, sempre con la spalla sinistra scavata per regolare l'ammissione, praticamente come un disco volante. Rispetto alla PX le spalle dei volani sono state allargate da 11 a 16 mm mentre il cuscinetto di banco lato frizione (interno motore) è ora a rulli anziché a rullini per sopportare la maggior potenza e diminuire la rumorosità. Il pistone della PX è provvisto del segmento superiore a L e di quello inferiore trapezoidale; sulla T5 ci sono invece due segmenti trapezoidali, di minor altezza (da 1,5 a 1 mm) per diminuire l'attrito e il carico tangenziale. A destra: l'accensione elettronica e il volano con la ventola per il raffreddamento forzato. Ottimizzando il disegno delle palette è stata aumentata la portata d'aria diminuendo nel contempo l'assorbimento di potenza. Altro aumento, rispetto alla PX, nella superficie del tiltro d'aria, passate da 75 a 120 cmq.



Per restare nei consueti limiti d'ingombro, l'altezza di testa e cilindro è stata completamente rifatta per meglio sopporre alle necessità termiche. La superficie radiante della testa è stata aumentata (il confronto è sempre con la PX) da 1580 a 2000 cmq, quindi del 30%. L'altezza del cilindro (ora in lega leggera con cuneo al Glinisil anziché completamente in ghisa) non ha visto aumentare la propria superficie radiante ma è stata conformata come ben si vede nella foto sotto anche per assicurare una più uniforme temperatura di esercizio ed evitare tensioni anomale. Gli inserti di gomma tra le alette servono a diminuire la rumorosità.



Il caratteristico gruppo monolitico carter motore-braccio della sospensione è stato ovviamente modificato per accogliere gli organi interni diversamente dimensionati. Notare in particolare i passaggi per i cinque travasi e l'imboccatura per il carburatore. Le migliori al motore vengono esaltate dal nuovo complesso di scarico che all'interno della marmitta reca una vera e propria camera di espansione.





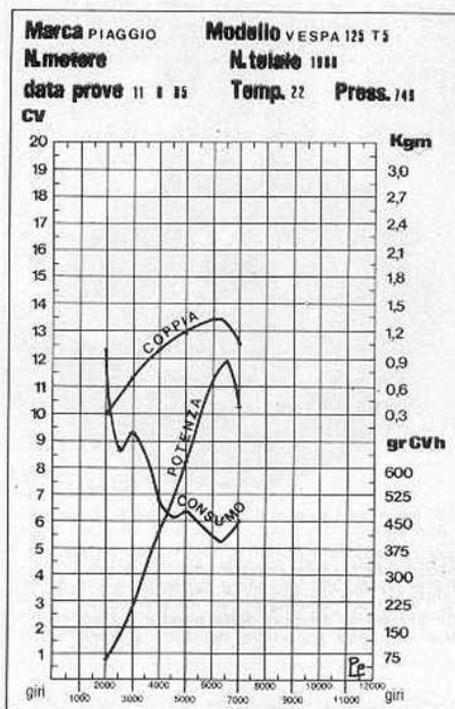
La nostra prova in cifre

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

I principali dati delle nostre prove sono stati rilevati con strumentazione



Le analisi del banco

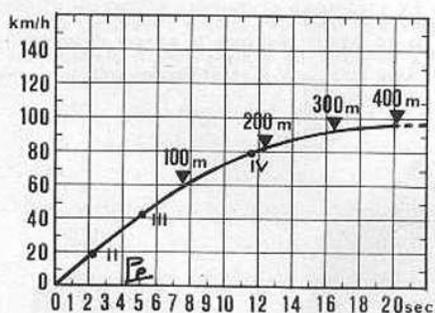


Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Propulsore di buona potenza (103 cv/litro), ha il 50% in più di cavalli rispetto alla PX 125! Ottimo il valore della coppia anche se ottenuta a soli 250 giri dalla potenza massima. Discreto l'allungo ed esemplare la robustezza tanto da sopportare impunemente un ampio fuorigiri. Il risultato del consumo specifico, non propriamente positivo, ricarica i valori della prova su strada.

I valori più significativi

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia Kgm-giri	Consumo gr/CV.h-giri
Alla ruota	11,95-6500	1,34-6250	399-6250
All'albero	12,71-6500	1,43-6250	375-6250
Potenza specifica all'albero: CV/lt	103		
Velocità lineare del pistone: m/sec. al regime di potenza max.	11,27		
Temperatura max. sotto candela: °C	123		
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)	7,24		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	3000		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	8,80		

L'accelerazione



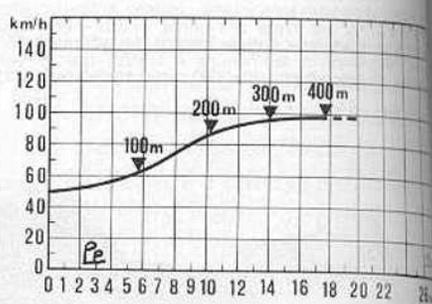
metri	secondi	kmh
100	5,776	69,500
200	10,209	86,540
300	14,099	93,220
400	17,772	98,900

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 11 CV a 6700 giri
 Coppia massima: 1,3 kg a 6200 giri
 Velocità massima: 108 km/h
 Tempo sui 400 m da fermo e velocità di uscita: 20,65 sec. - 94,5 km/h
 Consumo: 37 km/litro a Norme CUNA
 Peso: 112 kg in ordine di marcia

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la T5 ha fatto molto meglio di tutte le Vespa 125 di serie da noi provate confermando le doti di brillantezza emerse sia dalla prova su strada che da quella al banco dinamometrico. Confrontandola direttamente con la PX la T5 vanta un tempo migliore di un secondo e una velocità d'uscita superiore di 3 km/h. Nella foto sotto, i nostri uomini commentano i risultati velocistici conseguiti alla pista Pirelli.

La ripresa



metri	secondi	kmh
100	7,652	64,510
200	12,358	81,000
300	16,412	96,010
400	20,164	97,300

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg sulla distanza di 400 metri, anzitutto per verificare le doti di tiro del motore. I valori riscontrati ribadiscono la buona progressione del motore. Il tempo registrato e la velocità d'uscita sono migliori di altre 125 puramente motociclistiche. Tuttavia la T5 si è dimostrata capace di riprendere nella marcia più alta sin da 21,980 km/h.

Velocità max in posizione abbassata: 105,450 km/h
 Peso a secco: 105,5 kg (34,5 ant. e 71 post.)
 Consumo in città: 20,3 km/litro
 Consumo fuori città: 21,5 km/litro
 Consumo medio della prova: 20,9 km/litro

Verifica strumenti

Tachimetro | segna 50 = 45,23 km/h
 | segna 90 = 86,96 km/h
 Contagiri | segna 3000 = 3000
 | segna 6500 = 6500



Le nostre prove si sono svolte nel periodo dal 5 aprile al 28 giugno 1985 su una percorrenza complessiva di 1550 km con temperature esterne da +15 a +25 gradi centigradi.





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. S.p.A., via Cecchi 6, 16129 Genova - Tel. 010-54981 - Telex 270546.

Denominazione modello: Vespa 125 T5 Pole Position.

Data e luogo di presentazione: 27 febbraio 1985 - Sestriere.

Inizio vendite in Italia: 15 aprile 1985.

Gamma colori: rosso corsa.

Forma di garanzia: 6 mesi (esclusa manodopera).

Prezzo f.f. IVA compresa: L. 2.750.000 (chiavi in mano per versione base).

Consegna: pronta.

CV fiscali: 2.

Tassa annua circolazione: lire 7.400.

Optional disponibili e prezzo f.f. IVA compresa: versione con miscelatore L. 2.865.000 (chiavi in mano); versione con miscelatore e avviamento elettrico L. 3.195.000 (chiavi in mano).

Caratteristiche tecniche

Motore: monocilindrico a due tempi con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento ad aria forzata mediante ventola e convogliatore. Cilindro in lega leggera con canna al Glnisil. Alesaggio x corsa 55x52 = 123,5 cc. Compressione 11,3:1.

Accensione: elettronica a scarica capacitiva con bobina A.T. incorporata.

Carburatore: Dellorto SI 24/24E, diametro diffusore 24 mm, getto massimo 110, getto minimo 50, getto starter 60, valvola gas a saracinesca 3492/1.

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: 4,83 in prima, 3,23 in seconda, 2,23 in terza, 1,71 in quarta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 3,4 (denti 68/20). Secondaria tramite gli ingranaggi del cambio. Rapporti totali di trasmissione: 16,43 in prima, 10,98 in seconda, 7,60 in terza, 5,82 in quarta.

Telaio: in lamiera stampata portante in acciaio da 15/10, canotto di sterzo inclinato di 25°. Avancorsa 65 mm.

Sospensioni: anteriore a levetta longitudinale oscillante con ammortizzatore teleidraulico a molla elicoidale di flessibilità variabile. Escursione ammortizzatore e ruota 91 mm. Posteriore con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto infulcrato sul motore ed escursione 89 mm. Escursione ruota post. 74 mm.

Ruote e pneumatici: intercambiabili tra di loro, aventi cerchi da 2,10" stampati in lamiera di acciaio con pneumatici Pirelli SC 28 da 3,50-10. Cerchioni scomponibili per facilitare lo smontaggio dei pneumatici.

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

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore Piaggio 12V-100W, faro anteriore lampada a bulbo 45/40W (abbagliante-anabbagliante) e 5W (posizione), lampade frecce 21W, fanale posteriore con due lampade a siluro 5W (posizione) e 10W per luce stop. Quattro lampade 1,2W per spia cruscotto (luce abbagliante, indicatori di direzione, spia luci e spia riserva).

Dimensioni (in mm): lunghezza 1820, Interasse 1250, larghezza massima 700, larghezza scocca 475, altezza massima 1170, altezza sella 770, altezza pedana 225, altezza minima da terra 100.

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: anticipo 16°. Candela Bosch W3C oppure Champion N2C; distanza tra gli elettrodi mm 0,5-0,6.

Alimentazione: a miscela al 2% di olio IP DUE. Capacità serbatoio litri 8 di cui 2 di riserva.

Carburatore: pulizia filtro aria ogni 8000 km. Vite aria aperta di 1 giro e 1/2.

Lubrificazione: verifica livello olio nel cambio ogni 4000 km. Sostituzione ogni 8000 km. Lubrificante consigliato IP DUE T.

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

Quanto costano i ricambi

(in lire, IVA compresa)

Testa 18.880 • carburatore 57.230 • scatola filtro aria 7.080 • depuratore completo 27.730 • gruppo cilindro-pistone 95.580 • gruppo pistone-spinotto 20.650 • gruppo biella-rulliera-bottone 38.704 • albero motore 108.560 • frizione completa 59.000 • marmitta 71.980 • batteria 56.168 • fanale anteriore 22.420 • lampeggiatore anteriore 11.564 • lampeggiatore posteriore 12.272 • telaio 472.000 • ammortizzatore anteriore 19.116 • ammortizzatore posteriore 22.302 • tubo sterzo 112.100.

I risultati in breve delle altre Vespa 125

Modello	DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO											Prezzo « chiavi in mano » (versioni base)	Prova sul fascicolo
	Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso a secco kg		
PK-S	55x51 121,17	7,05-5500	0,95-4000	21,720	91,840	—	—	17,870	93,125	30,5	88,5	1.987.000	4-1983 e 5-1984
PK-S Automatica	55x51 121,17	7,12-6250	0,92-5000	23,049	86,540	—	—	—	91,370	25	92	2.160.000	5-1984
PX 125 E Arcobaleno	52,5x57 123,4	7,75-5750	1,06-4500	21,198	94,241	—	—	23,220	96,775	29	95	2.565.000	4-1983 e 5-1984
PX 125 T5 Pole Position	55x52 123,5	11,95-6500	1,34-6250	20,164	97,300	17,772	98,900	21,980	105,450	20,9	105,5	2.821.000	8-1985
PK-125 ETS	55x51 121,17	7,99-6000	0,96-5600	20,566	95,238	—	—	16,230	97,826	26	82	2.106.000	1-1985