

# Die 60er

50 N

50 L

50 S

50 Super Sprint

90

90 SS

125

125 Super

125 GT

125 Nuova

150

150 GL

150 Super

150 Sprint

160 GS

180 Super Sport

180 Rally

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

98.000 Lire

**Stückzahl**

50 N: 189.977 Exemplare, 50 N lang: 83.299 Exemplare

**Farben**

Grün (M.M. 12986301)-Gelb (M.M. 12982902)-Grau (M.M. 12988710)-Rot (M.M. 12985847)- Hellblau (M.M. 12987400)

**Fahrgestellnummern**

50 N: VS5A1T 1001 – 190977

50 N lang: V5A1T 200001 - 283299

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,2 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto 16mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	Direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 125 mm
Reifen	2,75 x 9 vorne, 2,75 x 9 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1630 mm (50 lang: 1655 mm)
Breite	610 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1166 mm (50 lang: 1175 mm)
Tankinhalt	5,3 Liter
Gewicht	66 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	1,5 Liter / 100 Kilometer

Die erste 50-cm<sup>3</sup> Vespa wurde, insbesondere bei den Jugendlichen, ein Riesenerfolg. Der geringe Hubraum und die Leistung von nun 1,5 PS ermöglichten es schon Vierzehnjährigen, die Vespa 50 ohne Führerschein und ohne Kennzeichen zu bewegen. Im Vergleich zu den hubraumstärkeren Modellen fällt die Karosserie kleiner aus, Hauptmerkmal sind aber die voll in die Karosserie integrierten Seitenhauben. Das Getriebe besitzt drei Gänge. Um an den Motor zu kommen, öffnet man eine an der Karosserie angeschlagene Klappe. Der Scheinwerfer ist rund und besitzt keinen Chromrahmen. Den Tachometer gibt es nur als Extra; er sitzt an der Lenkermitte, wo sich ansonsten ein leerer runder Einsatz mit Gummiabdeckung befindet. Die Räder haben einen Durchmesser von 9 Zoll. Der „Vespa 50“ Schriftzug auf der Spritzwand besteht aus Aluminium und ist dunkelblau lackiert. Die Verkleidung des Schlusslichtes ist in Karosseriefarbe gehalten, ab Fgstr. 49127 besteht es aus transparentem roten Kunststoff. Ab Fgstr. 92877 fällt die seitliche Motorklappe voluminös aus. Ab 1. Oktober 1967 ist der Schriftzug auf der Spritzwand schwarz und es kommt das neue sechseckige und blaue Piaggio-Emblem anstelle des alten zweifarbigen und rechteckigen Logos zum Einsatz.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1966

**Preis**

105.000 Lire

**Stückzahl**

50 L: 30.932 Exemplare, 50 L lang: 87.063 Exemplare

**Farben**

Apfelgrün (M.M. 12986302) Türkis (M.M. 12680110)

**Fahrgestellnummern**

50 L: V5A1T 500001 - 530932

50 L lang: V5A1T 540001 - 637063

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,2 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto 16mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	Direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 125 mm
Reifen	2,75 x 9 vorne, 2,75 x 9 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1630 mm (50 lang: 1655 mm)
Breite	610 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1166 mm (50 lang: 1175 mm)
Tankinhalt	5,3 Liter
Gewicht	66 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	1,5 Liter / 100 Kilometer

Die L ist, wie der Name vermuten lässt, eine besser ausgestattete N. Die Spritzwand besitzt eine Aluminiumzierleiste, die Schriftzüge sind erhaben ausgeführt, der Kotflügel besitzt eine Chromleiste, die gummibeleagerten Leisten auf dem Fußbrett bestehen aus Aluminium, der Einzelsitz trägt vorne einen Gepäckhaken und den Scheinwerfer ziert ein Chromring. Die L fährt auch bequemer, denn am Vorderrad arbeitet ein doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Das Getriebe besitzt drei Gänge.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

112.000 Lire

**Stückzahl**

29.900 Exemplare

**Farben**

Amethystgrau (M.M. 12988710)

**Fahrgestellnummern**

V5SA1T 1101 – 31000

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,2 : 1
Leistung	2,5 PS bei 5800/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto 16mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	Direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 125 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1630 mm
Breite	610 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1166 mm
Tankinhalt	5,3 Liter
Gewicht	66 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	1,8 Liter / 100 Kilometer

Die 50 S ist für den Export gedacht und besitzt daher eine Sitzbank für zwei Personen. Die Räder messen 10 Zoll im Durchmesser. Das Schlusslichtgehäuse ist lackiert. Das Getriebe besitzt vier Gänge.

Zwar misst der Motor der S auch nur 50 cm<sup>3</sup>, sorgt aber mit seinen 2,5 PS für gar nicht so schlechte Fahrleistungen. Wegen der Zweisitzigkeit entspricht die 50 S aber nicht den italienischen Vorschriften und sieht sich daher auf die europäischen Exportmärkte verbannt, vor allem in Deutschland.

Fotos für Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

Nur für Export

**Stückzahl**

2525 Exemplare

**Farben**

Weiß (M.M. 12985178)

**Fahrgestellnummern**

V5SS1T 1001 - 3525

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,2 : 1
Leistung	3,7 PS bei 7000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto 16mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 125 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1655 mm
Breite	550 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1166 mm
Tankinhalt	5,6 Liter
Gewicht	81 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,2 Liter / 100 Kilometer

Auch die 50 SS wird nur für Auslandsmärkte mit Zweier-Sitzbank hergestellt, die sich über ein hinten angeschlagenes Scharnier hochklappen lässt. Es handelt sich praktisch um die 50-cm<sup>3</sup> Version der 90 SS; wie diese besitzt die 50 S einen längeren und verchromten Auspuff sowie ein vor dem Fahrer stehendes Reserverad mit einem darüber befindlichen Ablagekasten. Der Lenker ist gerade, der vordere Kotflügel dünnwandig ausgeführt. Die Räder messen im Durchmesser 10 Zoll.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

121.000 Lire

**Stückzahl**

24.000 Exemplare

**Farben**

Dunkelazur (M.M. 12987220)

**Fahrgestellnummern**

V9A1T 1001 - 25000

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	88,5 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	47 x 51 mm
Verdichtung	7,2 : 1
Leistung	7,2 PS bei 5250/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto 16mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1655 mm
Breite	610 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	5 Liter
Gewicht	73 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	1,8 Liter / 100 Kilometer

Die 90 wird nur exportiert und ist, vom Motor abgesehen, mit der 50 praktisch identisch. Unterschiedsmerkmale sind die größeren Räder (10 Zoll) und die verstärkte Elektrik, bedingt durch das gesetzlich vorgeschriebene Fern- und Bremslicht. Die Spritzwand ziert eine Aluminiumleiste, am Vorderrad werkelt ein doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer und der Schriftzug an der Spritzwand und der Einzelsitz sind in dunkelblau gehalten. Auf Wunsch gibt es eine Sitzbank. Die 90 findet nur mäßigen Erfolg, dient aber als Basis für die wesentlich kräftigere Super Sprint.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1965

**Preis**

137.000 Lire

**Stückzahl**

5309 Exemplare

**Farben**

Blau (M.M. 12680983)

Rot (M.M. 22685850)

**Fahrgestellnummern**

V9SS1T 1001 - 6309

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	88,5 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	47 x 51 mm
Verdichtung	8,7 : 1
Leistung	6 PS bei 6000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto SHB 16 (16mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1650 mm
Breite	550 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	5 Liter
Gewicht	77 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	93 km/h
Beschleunigung	0-70 km/h: 12,7 Sek.
Verbrauch	2,6 Liter / 100 Kilometer

Die Sportvespa par excellence der fünfziger Jahre war die Sei Giorni, und die 90 Super Sprint kann mit gutem Recht als ihre Nachfolgerin im Geiste gelten. Sie ist klein, äußerst kompakt und sehr schnell, in der Optik unterscheidet sie sich stark von den Schwestermodellen. Ihre Linienführung lässt keine Zweifel an ihrer sportlichen Berufung aufkommen. Die Karosserie ist besonders schmal gehalten, wie ein Blick auf die Spritzwand und den vorderen Kotflügel beweist. Auch der Lenker ist schmaler. Um das sportliche Bild, das die 90 SS abgibt, weiter zu bekräftigen, verfällt Piaggio auf einen ganz besonderen Einfall; das Reserverad steht senkrecht vor dem Fahrer, darüber befindet sich ein Pseudo-Tank (in Wahrheit ein Gepäckfach) mit einer Brustpolsterung für den Fahrer, sollte diese sich in sportiver Manier nach vorne beugen, um den Luftwiderstand zu verringern und auf diese Weise die Höchstgeschwindigkeit zu steigern, ganz nach Art der Motorradrennfahrer. Weiteres Merkmal der SS ist der längere verchromte Auspuff, der sich optisch stark vom Topf der übrigen Modelle unterscheidet. Der Auspuffton ist besonders hell, was später viele Besitzer der 125 Primavera dazu verleiten wird, den Auspuff der SS nachzurüsten. Die Fahrleistungen sind nicht schlecht, aber doch schwächer, als es die sportliche Optik verheißt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt knapp über 90 km/h. Der Faszination dieser so untypischen Vespa erliegen vor allem die Sechzehnjährigen und alle, die einen besonderen sportlichen Motorroller sein Eigen nennen wollen. Für sie ist die 90 SS konkurrenzlos. Das beweist sie auch auf der Rennstrecke wie Imola oder Vallenga. Ganz zuschweigen von den Geschicklichkeitsfahrten, wo die 90 SS ihre außergewöhnliche Wendigkeit und Beweis stellen kann. Für Exportmärkte gab es die zuvor beschriebene 50 SS. Von 1971 bis 1974 entstand ferner in 3515 Exemplaren die Sonderausführung „Gruppo Piloti Speciali (V9SS2T ohne Ersatzrad und Gepäckfach.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1958

**Preis**

122.000 Lire

**Stückzahl**

115.431 Exemplare

**Farben**

VNA1T: Pastellgrau (M.M. 15046)

VNA2T: Beige (M.M. 15099)

**Fahrgestellnummern**

1957: VNA1T 001001 – 068031

1958: VNA2T 068032 - 116431

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

123,7 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

54 x 54 mm

Verdichtung

6,5 : 1

Leistung

4,5 PS bei 5000/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

Profilkolben, 2 über Kreuz geführt Kanäle

Vergaser

Dell'Orto UA 16 S1 (16mm)

Gemisch

1:20

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbadkupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 125 mm

Hinterradbremse

Trommel, 127 mm

Reifen

3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1655 mm

Breite

790 mm

Sattelhöhe

700 mm

Radstand

1130 mm

Tankinhalt

6,5 Liter

Gewicht

80 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

75 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

1,8 Liter / 100 Kilometer

Die 125 des neuen Jahrgangs erkennt man an dem am Lenker positionierten Scheinwerfer. Den hatte man schon zuvor an der Sparversion U des Jahres 1953 gesehen, später auch an den 150er-Modellen. Von jetzt an wird der Scheinwerfer nur noch in dieser hohen Position verbaut. Die Lenkerverkleidung besteht aus zwei abnehmbaren Halbschalen. Zu den weiteren optischen Merkmalen dieses Modells zählen die verrippten Seitenhauben und die langen Lufteinlassschlitze auf der Motorseite. Erstmals besteht die Karosserie aus zwei Halbschalen, die miteinander verschweißt und im Mittelteil verstärkt werden. Die Motorhaube ist abnehmbar. Der Motor braucht 1:20 Gemisch, das Getriebe hat drei Gänge.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1959

**Preis**

122.000 Lire

**Stückzahl**

122.547 Exemplare

**Farben**

Himmelblau (M.M. 12988840)

**Fahrgestellnummern**

1959: VNB1T 01001 – 89850

1960: VNB2T 01001 - 34699

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

123,7 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

52,5 x 57 mm

Verdichtung

7,2 :1

Leistung

4,5 PS bei 5000/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

Profilkolben, 2 über Kreuz geführt Kanäle

Vergaser

Dell'Orto SI 20/15 (20mm)

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbادهkupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 124 mm

Hinterradbremse

Trommel, 126 mm

Reifen

3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1655 mm

Breite

790 mm

Sattelhöhe

700 mm

Radstand

1130 mm

Tankinhalt

6,5 Liter

Gewicht

80 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

75 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

1,8 Liter / 100 Kilometer

Die Lenkerverkleidung besteht nach wie vor aus zwei Halbschalen, wie schon beim Vorgängermodell. Gemäß den geänderten Zulassungsvorschriften erhält die 125 jetzt eine Bremsleuchte, die Elektrik wird entsprechend angepasst. Die wichtigste Neuerung betrifft aber den neuen Motor mit Drehschieber, der sich mit 1:50 Gemisch zufrieden gibt. Der Vergaser befindet sich jetzt nicht mehr über den Zylinder, sondern am Motorgehäuse. Der verringerte Ölanteil im Gemisch geht darauf zurück, dass der neue Einlasskanal das Gemisch direkt zu den Pleueln führt und die Lager damit besser schmiert. Der Einlasskanal im Motorgehäuse wird von einer Klappe geöffnet und geschlossen, die zugleich als linkes Gegengewicht der Pleuelwelle dient. Die Vorteile dieser Technik sind mannigfaltig: flüssigere Leistungsentfaltung, weniger Ablagerungen im Motor und geringe Kosten für den Sprit.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1961

**Preis**

127.000 Lire

**Stückzahl**

101.784 Exemplare

**Farben**

Hellgrau (M.M. 15210)

**Fahrgestellnummern**

1961: VNB3T 034700 - 090395

1962: VNB4T 090396 - 0136485

Die zweite Serie unterscheidet sich durch die jetzt, aus einer Aluminiumlegierung gefertigte Lenkerverkleidung von der Vorgängerin. Das Gehäuse des Schlusslichtes ist nicht mehr in Karosseriefarbe lackiert, sondern verchromt. Auf der Spritzwand prangt eine Aluminiumleiste. Das Getriebe hat drei Gänge.

Die VNB3T besitzt keine Kennzeichenaussparung am Heck und keine Leisten auf den Seitenhauben; auch eine Batterie fehlt. Die VNB4T erhält eine rechteckige Aussparung für das Kennzeichen am Heck und zwei Aluleisten auf den Seitenhauben.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

138.000 Lire

**Stückzahl**

76.677 Exemplare

**Farben**

Grau (M.M. 129887109)

**Fahrgestellnummern**

1963: VNB5T 01001 – 034240

1966: VNB6T 01001 - 037028

Die wichtigste Änderung an der Serie 3 betrifft das Getriebe, das nun nicht mehr über drei, sondern vier Vorwärtsgänge verfügt. Die VNB5T hat lackierte Felgen und ein kleineres, rundliches Schlusslicht. Bei der Version VNB6T sind die Felgen in Aluminiumfarbe gehalten, die Schlussleuchte ist eckig und größer. Der Schriftzug auf der Spritzwand ist erhaben ausgeführt.

Die Verwendung von 1:50 Gemisch und das Vierganggetriebe machen dieses Modell für viele Kunden äußerst interessant. Die aufgefrischte Vespa kommt gut an, wie die hohen Verkaufszahlen belegen.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1965

**Preis**

145.000 Lire

**Stückzahl**

24.146 Exemplare

**Farben**

Reinweiß (M.M. 12986303); Weiß (M.M. 12983412)

**Fahrgestellnummern**

VNC1T 1001 - 025146

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	7,7 :1
Leistung	7,4 PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/15 (20mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 127 mm
Reifen	3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1740 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	700 mm
Radstand	1200 mm
Tankinhalt	6,5 Liter
Gewicht	87 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Beschleunigung	0-75 km/h in 18,5 Sek.
Verbrauch	2,1 Liter / 100 Kilometer

Diese Sparversion ist die letzte Vespa mit den kleinen 8 Zoll Rädern. Die Karosserielinie fällt moderner, schlanker und etwas kantiger aus; sie entspricht der GL. Die Spritzwand besitzt eine Aluminiumleiste am Rand. Der ovale Tachometer ist neu, der Scheinwerfer rund und ohne Chromrahmen.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1966

**Preis**

153.000 Lire

**Stückzahl**

51.582 Exemplare

**Farben**

Hellgraublau (M.M. 12987305)

**Fahrgestellnummern**

VNL2T 30001 - 81582

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	7,7 :1
Leistung	6,27 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/17D (17 mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 127 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1770 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	810 mm
Radstand	1200 mm
Tankinhalt	6,5 Liter
Gewicht	89 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	88 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,1 Liter / 100 Kilometer

Die 125 GT ähnelt der Super, rollt aber auf 10 Zoll Räder. Infolge einer höheren Verdichtung fallen die Fahrleistungen etwas besser aus. Jetzt ist die Modernisierung komplett; die Karosserie wirkt äußerst zeitgemäß (auch ein Verdienst des neuen Scheinwerfers), die Räder sind deutlich vergrößert. Die überwiegend jugendliche Kundschaft erfreut sich an der optischen Frische und den guten Fahrleistungen der GT – den beiden Hauptursachen für ihre weite Verbreitung.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1965

**Preis**

128.000 Lire

**Stückzahl**

17.100 Exemplare

**Farben**

Hellblaumetallic (M.M.) 12680110)

**Fahrgestellnummern**

VMA1T 010001 - 018100

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	121,16 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	55 x 51 mm
Verdichtung	7,2 :1
Leistung	4,8 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 16/16 (16 mm )
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1650 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	nicht bekannt
Radstand	1160 mm
Tankinhalt	5,6 Liter
Gewicht	76 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2 Liter / 100 Kilometer

Die neue 125 des Jahres 1965 basiert auf der schmalen Karosserie, die ursprünglich für die 50 konzipiert worden war. Diese Karosserie besitzt erstmals mit dem Karosseriekörper verschweißte Seitenteile. Der Zugang zum Motor erfolgt über eine seitliche Klappe. Neu ist auch der Motor, dessen Zylinder nicht mehr senkrecht steht, sondern erstmals um 45° zur Seite geneigt ist. Zum ersten Mal trägt eine 125 Räder im Format 10 Zoll. Es ist ein Einzelsitz oder eine Zweier Sitzbank lieferbar. Am Vorderrad kommt jetzt ein Federbein zum Einsatz. Dieses interessante Modell findet leider aufgrund der schwächlichen Fahrleistung nur wenige Kunden. Als Konsequenz lanciert Piaggio die stärkere Primavera, die ein Riesenhit wird.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1958

**Preis**

148.000 Lire

**Stückzahl**

348.812 Exemplare

**Farben**

Hellblaumetallic (M.M. 15067)

**Fahrgestellnummern**

VBA1T 1001 - 125040

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

145,5 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

57 x 57 mm

Verdichtung

6,5 :1

Leistung

5,5 PS bei 5000/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto SI 20/17 (20 mm)

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbadkupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung (ab 1960: 4 Gänge)

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 125 mm

Hinterradbremse

Trommel, 127 mm

Reifen

3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1770 mm

Breite

710 mm

Sattelhöhe

780 mm

Radstand

1185 mm

Tankinhalt

7,7 Liter

Gewicht

83 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

80 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2 Liter / 100 Kilometer

Noch vor der 125 wird die 150 auf Drehschiebersteuerung umgestellt, wodurch die Verwendung von 1:50 Gemisch möglich wird.

Der Vergaser sitzt am Motorblock, nicht mehr am Zylinder. Der geringere Ölanteil wird dadurch möglich, dass die Drehschiebersteuerung das Gemisch direkt auf die Pleuel leitet und die Pleuellager dadurch besser geschmiert werden. Das linke Gegengewicht zur Kurbelwelle fungiert dabei als Regler für den Einlasskanal. Zu den Vorteilen dieser Technik zählen eine gleichmäßigere Leistungsentfaltung, geringere Kohlenstoffablagerungen im Motor und die Möglichkeit, preiswerteres Gemisch zu tanken.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1960

**Preis**

153.000 Lire

**Stückzahl**

279147 Exemplare

**Farben**

Hellgrau (M.M. 12680890)

**Fahrgestellnummern**

1960-1962: VBB1T 1001 – 146000

1962-1967: VBB2T 146001 - 280148

Die Seitenhauben weisen jetzt Zierleisten auf. Das Getriebe besitzt vier Gänge. Die VBB1T hat ein abgerundetes, die VBB2T ein kantiges Heck, um für das Nummernschild Raum zu schaffen. Die Elektrik muss ohne Batterie auskommen. Die Umstellung auf 1:50 Gemisch ermöglicht eine (im Vergleich zu den Vorgängerinnen) gleichmäßigere Leistungsentfaltung des Motors. Ein weiterer wichtiger Vorteil sind die geringeren Kohlenablagerungen. Bei den Rädern bleibt das Werk aber bei der Größe 8 Zoll – wer die Zehnzöllner haben will, muss zur teureren GL greifen.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1962

**Preis**

156.000 Lire

**Stückzahl**

79.855 Exemplare

**Farben**

Elfenbein (M.M. 12983909)

**Fahrgestellnummern**

VLA1T 01001 - 080855

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	145,5 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	57 x 57 mm
Verdichtung	7,2
Leistung	6PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/17C (20 mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	4Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 127 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1770 mm
Breite	675 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1200 mm
Tankinhalt	7,5 Liter
Gewicht	97 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,4 Liter / 100 Kilometer

Die 150 GL (Gran Lusso) wendet sich an eine besonders anspruchsvolle Kundschaft. Ihre Linienführung fällt mit schlankeren Vorderkotflügel und viel Chromschmuck, um den hohen Anspruch der GL zu untermauern, moderner aus. Der Lenker erhält eine rechteckige Verkleidung, der Scheinwerfer ist Trapezförmig und besitzt einen Chromzierring. Die GL rollt auf den großen 10 Zoll Rädern. Die Spritzwand hat eine Aluminiumleiste am Rand. Der „Vespa GL“ Schriftzug besitzt eine neue Grafik und ist in dunkelblau gehalten, ebenso wie der Bezug der Sitzbank und der Beifahrer Haltegriff.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1965

**Preis**

150.000 Lire

**Stückzahl**

553.808 Exemplare

**Farben**

Hellblau (M.M. 12987210)

**Fahrgestellnummern**

VBC1T 1001 - 554808

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

145,5 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

57 x 57 mm

Verdichtung

7,4 :1

Leistung

7,7 PS bei 5000/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto SI 20/15D (20mm)

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbakcupplung

Getriebe

3 Gänge, Drehgriffschaltung (ab 1960: 4 Gänge)

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 125 mm

Hinterradbremse

Trommel, 127 mm

Reifen

3,50 x 8 vorne, 3,50 x 8 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1740 mm

Breite

670 mm

Sattelhöhe

800 mm

Radstand

1200 mm

Tankinhalt

7,5 Liter

Gewicht

87 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

90 km/h

Beschleunigung

0-75 km/h in 17,5 Sek.

Verbrauch

2,2 Liter / 100 km

Wie die gleichzeitige 125 Super rollt auch die 150 Super auf den kleinen 8 Zoll Rädern. Aufgrund ihrer nicht besonders attraktiven Karosserie verkauft sie sich in Italien mehr schlecht als recht. Das Schlusslicht ist rund. Die Super wird hauptsächlich exportiert und bleibt bis Ende der sechziger Jahre im Programm.

Die Verbindung aus modernisierter Karosserie und kleinen Rädern ist etwas seltsam, und die Kundschaft hätte gerne größere Räder. Wer freilich eine Vespa 150 mit Zehnzollrädern haben möchte, dem bleibt nichts anderes übrig als zur Sprint zu greifen.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1965

**Preis**

160.000 Lire

**Stückzahl**

121.068 Exemplare

**Farben**

Grau-Hellblau metallic (M.M. 12680110)

**Fahrgestellnummern**

1965: VLB1T 01001 – 120547

1967: VLB2T 050001 - 051523

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	145,5 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	57 x 57 mm
Verdichtung	7,5 :1
Leistung	7,7 PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/17C (20 mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 127 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1770 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	810 mm
Radstand	1200 mm
Tankinhalt	7,6 Liter
Gewicht	89 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Beschleunigung	0-75 km/h in 17 Sek.
Verbrauch	2,8 Liter / 100 Kilometer

Diese wunderschöne 150 Ersetzt die GL und zeichnet sich durch recht rasante Fahrleistungen aus. Die Linienführung wird retuschiert und bleibt. Beweis für die gelungene Formgebung, viele Jahre im Programm. Der Scheinwerfer ist Trapezförmig, Kotflügel und Seitenhauben tragen Zierleisten. Die Optik der Sprint ist sehr modern, die Chromzierstreifen lassen sie „schnell“ erscheinen. Die Räder messen, auf vielfachen Kundenwunsch, 10 Zoll im Durchmesser. Das Getriebe weist vier Gänge aus. Die Fahrleistungen sind interessant. Es nimmt also nicht wunder, dass sich die Sprint ausgezeichnet verkauft; sie ist in der Tat so gelungen, dass sie praktisch unverändert bis Mitte der siebziger Jahre im Angebot bleibt.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1961

**Preis**

175.000 Lire

**Stückzahl**

29.000 Exemplare

**Farben**

Hellgrau (M.M. 12988714)

**Fahrgestellnummern**

VSB1T 1001 - 029970

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

158,5 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

58 x 60 mm

Verdichtung

7,3 :1

Leistung

8,2 PS bei 6500/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebläsekühlung

Gemischführung

über Kreuz gef. Kanäle

Vergaser

wie 150 Super VBC1C

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter

Kupplung

Ölbadekupplung

Getriebe

4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 170 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1795 mm

Breite

710 mm

Sattelhöhe

780 mm

Radstand

1220 mm

Tankinhalt

9 Liter

Gewicht

110 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2,9 Liter / 100 Kilometer

Die 160 GS ist Nachfolgerin der 150 GS und durch eine modernere und schlankere Linienführung gekennzeichnet, wie man etwa am Kotflügel feststellen kann. Am Vorderrad kommt ein Federbein zum Einsatz. Die Trommelbremsen sind vorne und hinten gleich groß. Beide Seitenhauben sind abnehmbar. Das Reserverad befindet sich hinter der linken Seitenhaube. Die Sitzbank ist in Hellgrau gehalten. Unter einer Klappe am Heck verbirgt sich ein Werkzeugbeutel. Trotz der Verbesserungen wächst die 160 GS den Vespa Freunden weniger ans Herz als die 150 GS.

Fotos von Vespa

160 GS

2. Serie

VSB1T

1963-1964

**Präsentation**

Mailländer Salon 1963

**Preis**

181.000 Lire

**Stückzahl**

31.000 Exemplare

**Farben**

Hellgrau (M.M. 12988714)

**Fahrgestellnummern**

VSB1T 0030001 - 0061000

Die zweite Serie der 160 GS ist an dem Gepäckfach hinter der Spritzwand erkennbar. Diese ersetzt den unter der Klappe am Heck befindlichen Werkzeugbeutel. Die Sitzbank ist schwarz gehalten. Das neue Ablagefach macht die 160 GS für alle interessant, die aus welchen Gründen auch immer keinen Gepäckträger montieren wollen. Durch die recht große Klappe lassen sich auch voluminöse Gegenstände verstauen, die durch die kleineren Klappe an der Vorgängerin nicht gepasst hätten.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1964

**Preis**

182.000 Lire

**Stückzahl**

35.700 Exemplare

**Farben**

Rot (M.M. 12985850), Weiß (M.M. 12981715) Blau (M.M. 12987220)

**Fahrgestellnummern**

VSC1T 001001 - 0036700

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	181,1 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	62 x 60 mm
Verdichtung	8 :1
Leistung	10 PS bei 6250/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	über Kreuz gef. Kanäle
Vergaser	Dell'Orto 23mm
Gemisch	1:20
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 150 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1770 mm
Breite	690 mm
Sattelhöhe	810 mm
Radstand	1230 mm
Tankinhalt	9 Liter
Gewicht	105 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,8 Liter / 100 Kilometer

Als Nachfolgerin der ungeliebten 160 GS präsentiert Piaggio die 180 SS mit besseren Fahrleistungen. Sie erreicht 105 km/h und ist der schnellste Motorroller ihrer Zeit. Die Karosserie zeigt sich eckiger und moderner mit einigen Elementen der 150 GL, etwas dem trapezförmigen Scheinwerfer. Im Vergleich zur 160 GS liegt die 180 SS hinten flacher, der Lenker ist länger, das Lenkrohr entsprechend verlängert. Die Seitenhauben und der Vorderkotflügel sind kantiger gestaltet mit Zierstreifen aus Aluminium. Es ist die letzte Vespa bei der der Kolben die Gemischführung regelt. Bei der Nachfolgerin 180 Rally kommt ein Drehschieber zum Einsatz. Hinter der Spritzwand ist ein Gepäckfach. Der Nummernschildträger ist in die Heckpartie integriert.

Fotos von Vespa

**Präsentation**

Mailländer Salon 1968

**Preis**

187.000 Lire

**Stückzahl**

26.49500 Exemplare

**Farben**

Gelb (M.M. 12982902), Orange (M.M. 12982916)

**Fahrgestellnummern**

VSD1T 001001 - 0027495

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	180,7 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	63,5 x 57 mm
Verdichtung	8 :1
Leistung	10 PS bei 5700/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 22mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

**FAHRWEK / KAROSSERIE**

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubenfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 150 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 mm
Reifen	3,50 x 10 vorne, 3,50 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1770 mm
Breite	660 mm
Sattelhöhe	810 mm
Radstand	1230 mm
Tankinhalt	8,2 Liter
Gewicht	102 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,8 Liter / 100 Kilometer

Die 180 Rally ersetzt die 180 SS im Motelprogramm und erfährt Verbesserungen an Motor und Karosserie. Das Triebwerk ist völlig neu und von modernem Entwurf, gekennzeichnet, durch einen Drehschiebereinlass. Optisch unterscheidet sich die 180 Rally durch den großen, runden Scheinwerfer und eine längere, bequemere Sitzbank. Das Zifferblatt des Tachometers ist schwarzgrundig. Das Gepäckfach hinter der Spritzwand besitzt eine neue Gestalt. Die Seitenhauben wirken ohne Zierleisten moderner und warten am Übergang zur Karosserie mit schwarzer Verkleidung auf. Auch die Handgriffe am Lenker sind in Schwarz gehalten. Brems- und Kupplungshebel erhalten eine Schutzverkleidung. Die ersten Modelle haben ein verchromtes Schlusslicht, später kommt eine quadratische Schlussleuchte mit schwarzer Verkleidung zum Einsatz. Der Auspuff ist ebenfalls neu. Blau lackiert wurde einzig der im Piaggio Museum stehende Prototyp.

Fotos von Vespa