

Die 70er

50 R

50 Special

50 Elestart

125 Primavera

125 Primavera ET3

125 GTR

125 TS

150 Sprint Veloce

200 Rally

50 R

1. Serie

V5A1T

1969-1975

Präsentation

Mailländer Salon 1969

Preis

119.000 Lire

Stückzahl

420.000 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Blau (M.M. 12987275) Hellblau (M.M. 12987402) Gelb (M.M. 12982902)

Fahrgestellnummern

V5A1T 700001 - 893568

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/10 (16mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Gummielementen
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 135 mm
Reifen	2,75 x 9 vorne, 2,75 x 9 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1655 mm
Breite	610 mm
Sattelhöhe	745 mm
Radstand	1175 mm
Tankinhalt	5,2 Liter
Gewicht	67 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die R-Version der 50 ist das sparsamste Modell der Baureihe. Erkennbar ist sie an den 9 Zoll Rädern mit belüfteten Trommelbremsen und an der Lenksäulenverkleidung in Karosseriefarbe. Die Schriftzüge verlaufen diagonal, das Getriebe besitzt drei Gänge.

Fotos von Vespa

50 R

2. Serie

V5A1T

1975-1983

Präsentation

Mailländer Salon 1975

Preis

269.000 Lire

Stückzahl

ca.448.000 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Blau (M.M. 12987275) Hellblau (M.M. 12987402) Gelb (M.M. 12982902)

Fahrgestellnummern

V5A1T 938761

Die zweite Serie der R profitiert von leichten optischen Retuschen. Der Sitz erhält einen Taschenhaken. Die Schriftzüge verlaufen nicht mehr diagonal, sondern gerade. Das Getriebe besitzt nach wie vor drei Gänge.

Diese Version der 50 findet besonders bei italienischen Vierzehnjährigen großen Widerhall. Diese Motorroller stand ganz oben auf der Wunschliste der Pubertierenden, bot er doch Befriedigung des Freiheitsstrebens und ein ausgezeichnetes Gleichgewicht aus Qualität und Preis. Die Fahrleistungen sind, den gesetzlichen Normen entsprechend, bescheiden, was aber der Faszination keinerlei Abbruch tut.

Fotos von Vespa

50 Special

1. Serie V5A2T+V5B1T

1969-1975

Präsentation

Mailländer Salon 1969

Preis

132.000 Lire

Stückzahl

189.682 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Blau (M.M. 12987275) Hellblau (M.M. 12987402) Gelb (M.M. 12982902), Weiß (M.M. 12981715)

Fahrgestellnummern

1969: V5A2T 1001 – 96013

1972: V5B1T 1001 - 95671

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/10 (16mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 135 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	1175 mm
Tankinhalt	5,2 Liter
Gewicht	67 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die Special ist ein 50 mit gehobener Ausstattung. Im Vergleich zur gleichzeitig gebauten R zeigt sie sich mit Änderungen an Lenker, Scheinwerfer (eckig), Flügelradschrauben (wie bei der R der zweiten Serie) und Schlusslicht. Optisch erkennt man die Special sofort an der Lenkersäulenverkleidung in Kontrastfarbe. Die Schriftzüge verlaufen diagonal. Das Getriebe verfügt über 5 Gänge. Die Version V5B1T erhält ab 1972 10 Zoll Räder.

Fotos von Vespa

50 Special 2. Serie

V5B3T

1975-1983

Präsentation

Mailländer Salon 1975

Preis

289.000 Lire

Stückzahl

563955 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Blau (M.M. 12987275) Hellblau (M.M. 12987402) Gelb (M.M. 12982902), Weiß (M.M. 12981715)

Fahrgestellnummern

V5B3T 1001 - 565056

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/10 (16mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	4 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 135 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	1175 mm
Tankinhalt	5,2 Liter
Gewicht	72 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die zweite Auflage der Special unterscheidet sich durch moderner geformte und gerade statt diagonal verlaufende Schriftzüge und das Vierganggetriebe von der Vorgängerin. Mit den neuen 10 Zoll Rädern zeigt die 50 Special eine bessere Straßenlage als die Basis 50. Allerdings fehlte ihr bislang ein adäquates Getriebe. Mit dem neuen Vierganggetriebe ist die Special perfekt und avanciert zum Traumroller der Vierzehnjährigen – sie ist ansehnlich und sparsam.

Fotos von Vespa

50 Elestart 1. Serie V5A3T+V5B2T

1969-1975

Präsentation

Mailländer Salon 1969

Preis

162.000 Lire

Stückzahl

7373 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Gelb (M.M. 12982902), Weiß (M.M. 12981715)

Fahrgestellnummern

1969: V5A3T 1001 – 5708

1972: V5B2T 1001 – 3667

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	7,5 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehmischer
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/10 (16mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung, 12 Volt Batterie
Anlasser	elektrisch
Kupplung	Ölbadekupplung
Getriebe	3 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder	selbsttragend
Vorderradfeder	Gabel mit Schraubfeder und Stoßdämpfer
Hinterradfeder	Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer
Antrieb	direkt
Räder	untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar
Vorderradbremse	Trommel, 125 mm
Hinterradbremse	Trommel, 135 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	1175 mm
Tankinhalt	5,2 Liter
Gewicht	76 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Obwohl der Kickstarter bei der Vespa 50 einfach zu bedienen war, bringt Piaggio eine Version mit elektrischem Anlasser auf den Markt, vor allem für die Damenwelt gedacht. Das Reserverad muss hinter der Spritzwand untergebracht werden, da sich unter der linken Seitenhaube die Batterie befindet. Das Zündschloss findet sich mittig am Lenker. Das Getriebe besitzt drei Gänge. Die Version V5B2T erhält 10 Zoll Räder.

Fotos von Vespa

50 Elestart

2. Serie

V5A4T

1975-1976

Präsentation

Mailländer Salon 1975

Preis

330.000 Lire

Stückzahl

432 Exemplare

Farben

Rot (M.M. 12985806), Gelb (M.M. 12982902), Weiß (M.M. 12981715)

Fahrgestellnummern

V5B4T 1101 - 1533

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

49,8 cm³

Bohrung x Hub

38,4 x 43 mm

Verdichtung

7,5 : 1

Leistung

1,5 PS bei 4500/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehmischer

Vergaser

Dell'Orto SHB 16/10 (16mm)

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung, 12 Volt Batterie

Anlasser

elektrisch

Kupplung

Ölbadkupplung

Getriebe

4 Gänge, Drehgriffschaltung

FAHRWEK / KAROSSERIE

Karosserie Vorderradfeder

selbsttragend

Vorderradfeder

Gabel mit Schraubfeder und Stoßdämpfer

Hinterradfeder

Schraubenfeder in Kombination mit Stoßdämpfer

Antrieb

direkt

Räder

untereinander austauschbar, Radnabe abnehmbar

Vorderradbremse

Trommel, 125 mm

Hinterradbremse

Trommel, 135 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

1175 mm

Tankinhalt

5,2 Liter

Gewicht

76 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

40 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

1,5 Liter / 100 Kilometer

Die zweite Serie der Elestart unterscheidet sich lediglich durch gerade verlaufende Schriftzüge und das Vierganggetriebe von der ersten Serie. Seinerzeit war ein elektrischer Anlasser an einem Fünfziger Roller der pure Luxus. Die Elestart, war damit ihrer Zeit um mindestens zwanzig Jahre voraus, auch wenn sie eine vorwiegend weibliche Kundschaft fand. Die vier Gänge allein konnten die Jungs nicht begeistern, die eher zur zeitgenössischen 50 Special griffen.

Fotos von Vespa

125 Primavera

1. Serie VMA2T

1967-1973

Präsentation

Mailländer Salon 1967

Preis

137.000 Lire

Stückzahl

185.000 Exemplare

Farben

Hellblau-metallic, Graumetallic, Weiß (M.M. 12981715) Braun-metallic M.M. 12685130)

Fahrgestellnummern

VMA2T 020001 – 205.000

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	121,2 cm ³
Bohrung x Hub	55 x 51 mm
Verdichtung	8,2 :1
Leistung	5,6 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SHB 19/19 (19 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	1665 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	750 mm
Radstand	1180 mm
Tankinhalt	5,6 Liter
Gewicht	76 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die Primavera ist ein Riesenerfolg. Während ihrer Produktionsdauer verkörpert sie mit ihrer gelungenen Linienführung und den hohen Fahrleistungen den Traum vieler Sechzehnjähriger. Im Vergleich zur hubraumgleichen Schwester 125 GTR besitzt die Primavera eine schmale und modernere Karosserie. Von der Nuova 125, von der sie abgeleitet ist, unterscheidet sie der Taschenhaken vor dem Sitz. Größter Unterschied ist freilich der neue kräftigere Motor, der ihr 10 km/h mehr Spitze und eine raschere Beschleunigung verleiht. Die Primavera bleibt praktisch unverändert 15 Jahre lang im Programm, was unterstreicht, wie gut sie tatsächlich ist. Die erste Serie erkennt man an den schräg verlaufenden Schriftzügen und an dem kleinen und in Karosseriefarbe lackierten Schlusslicht.

Die Vespa Primavera gefällt allgemein, vor allem der Jugend, die mit ihr die poppige Werbung jener Zeit assoziiert.

Die Primavera ist perfekt, sie erweckt Sympathie und wirkt innovativ. Den Jungen gefällt ihre spritzige Wendigkeit und der starke Antritt. Auch die Mädchen mögen sie, die vor allem ihre geringen Abmessungen und die elegante Linie zu schwätzen wissen.

Fotos von Vespa

125 Primavera 2. Serie VMA2T

1974-1977

Präsentation

Keine offizielle Präsentation

Preis

264.000 Lire

Stückzahl

35.329 Exemplare

Farben

Hellblau-metallic, Graumetallic, Weiß (M.M. 12981715) Braun-metallic M.M. 12685130)

Fahrgestellnummern

VMA2T 240329 - 205001

Die Primavers der zweiten Serie weist einige optische Unterschiede zur ersten Serie auf; die Drehgriffe sind anders geformt und schwarz statt grau, die Schriftzüge an Spritzwand und Heck verlaufen nicht mehr schräg, sondern waagrecht. Das kleine und in Karosseriefarbe lackierte Schlusslicht ist aber mit demjenigen der Vorgängerin identisch. Der Erfolg hält an, die Primavera setzt ihre glänzende Karriere fort. Die Retuschen der zweiten Serie sind dabei nur minimal.

Fotos von Vespa

125 Primavera 3. Serie VMA2T

1976-1977

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

426.000 Lire

Stückzahl

Ca. 40.000 Exemplare

Farben

Hellblau-metallic, Graumetallic, Weiß (M.M. 12981715) Braun-metallic M.M. 12685130)

Fahrgestellnummern

VMA2T 0240329

Die letzte Serie der Primavera besitzt einen Tachometer mit schwarzem Zifferblatt und eine vollständig transparente, größer dimensionierte Schlussleuchte (die mit derjenigen der ET3 identisch ist). Die Schriftzüge verlaufen waagrecht. Die dritte Primavera-Serie konkurriert mit der gleichzeitigen ET3, und vor allem die jungen Käufer greifen zum schnelleren Modell. Die optischen Änderungen genügen nicht um die Primavera auf der Höhe der Zeit zu halten.

Fotos von Vespa

125 Primavera ET3

VMB1T

1976-1983

Präsentation

Mailländer Salon 1975

Preis

487.000 Lire

Stückzahl

144.211 Exemplare

Farben

Hellblau (M.M. 22680108), Blau (M.M. 12987228), Orangerot (M.M. 12985632)

Fahrgestellnummern

VMB1T 1101 - 145312

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	121,1 cm ³
Bohrung x Hub	55 x 51 mm
Verdichtung	9,5 : 1
Leistung	6 PS bei 5500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 19mm
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	1665 mm
Breite	670 mm
Sattelhöhe	750 mm
Radstand	1180 mm
Tankinhalt	5,6 Liter
Gewicht	78 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Beschleunigung	400 m mit stehendem Start: 22,9 Sekunden
Verbrauch	2 Liter / 100 Kilometer

Die ET3 stellt eine sportlichere Abwandlung der Primavera dar. „ET3“ steht für „Elettonica Travasi 3“ (= Elektronik, 3 Kanäle); dank des stärkeren Motor und des neuen Auspuffs bietet die ET3 bessere Fahrleistungen. Im Vergleich zur Primavera ebenfalls neu ist die elektronische Zündung mit Rechner im dadurch schrumpfenden Gepäckfach unter der linken Seitenhaube. Auch von der Optik her präsentiert sich die ET3 sportlicher, mit neuen Zierleisten und auf dem Vorderkotflügel und den Seitenhauben im Still der 200 Rally. Weitere Neuheiten sind das Züschloss am Lenker, der Sitz im Jeans Design und das längere schwarze Auspuffrohr (von der 90 SS).

Fotos für Vespa

125 GTR

VNL2T

1968-1975

Präsentation

Mailländer Salon 1968

Preis

175.000 Lire

Stückzahl

51.788 Exemplare

Farben

Grün (M.M. 22680108), Orange (M.M. 12985811), Hellblau (M.M. 22987230)

Fahrgestellnummern

VNL2T 100001 - 151788

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm ³
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	7,8 :1
Leistung	7,8 PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/17 (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, 160 mm
Hinterradbremse	Trommel, 160 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	8 Liter
Gewicht	93 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	92 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,1 Liter / 100 Kilometer

Dieses Modell, in dessen Bezeichnung das R für „rinnovata“ (= modernisiert) steht, markiert den Beginn einer Doppelstrategie bei den 125er Modellen; die GTR behält die größere Karosserie, die Primavera bekommt die kleinere. Die GTR hat die Karosserie von den gleichzeitigen Modellen 150 Sprint Veloce und 200 Rally. Von den früheren 125 unterscheidet sich die GTR durch den großen Scheinwerfer (Durchmesser 130 mm) mit Chromzierring. Der Lenker trägt in der Mitte das sechseckige, blaue Piaggio Emblem.

Fotos von Vespa

125 TS

VNL3T

1975-1978

Präsentation

Mailländer Salon 1975

Preis

411.600 Lire

Stückzahl

28.704 Exemplare

Farben

Braun (M.M. 12985875), Grün (M.M. 12986380)

Fahrgestellnummern

VNL3T 1101 - 29804

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm ³
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	8 :1
Leistung	8 PS bei 5600/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/20 (20mm)
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, 150 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 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	1230 mm
Tankinhalt	7, Liter
Gewicht	101 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	93 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2, Liter / 100 Kilometer

Die 125 TS (Turismo Speciale) ersetzt die GTR mit gleichem Hubraum. Sie entspricht ihr in der Optik weitgehend, verzichtet aber auf die Zierleisten auf dem Vorderkotflügel und den Seitenhauben. Auch die Sitzbank ist etwas anders gestaltet. Das Gepäckfach hinter der Spritzwand ist serienmäßig, der Schriftzug vorne an der Spritzwand verläuft waagrecht.

Fotos von Vespa

150 Sprint Veloce

VLB1T

1969-1979

Präsentation

Mailländer Salon 1968

Preis

165.000 Lire

Stückzahl

218.119 Exemplare

Farben

Hellblau (M.M. 22987230), Graumetallic (M.M. 129801039), Grün (M.M. 12986307), Rot (M.M. 12984847), Blau (M.M: 12987275)

Fahrgestellnummern

VLB1T 0150001 – 368.120

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	145,5 cm ³
Bohrung x Hub	57 x 57 mm
Verdichtung	8,1 :1
Leistung	8,5 PS bei 5800/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SI 20/20 (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, 150 mm
Hinterradbremse	Trommel, 150 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	7,5 Liter
Gewicht	95 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	97 km/h
Beschleunigung	0-75 km/h in 15 Sek.
Verbrauch	2,2 Liter / 100 Kilometer

Die Sprint Veloce ist praktisch die hubraumstärkere Schwester der 125 GTR, der sie in der Optik entspricht. Neu ist der Scheinwerfer mit einem Durchmesser von 130 mm und Chromzierring. Der Lenker trägt mittig das neue sechseckige, blaue Piaggio Emblem. Die Verkleidung der Heckleuchte ist in Karosseriefarbe gehalten.

Fotos von Vespa

200 Rally

VSE1T

1972-1979

Präsentation

keine offizielle Präsentation

Preis

187.000 Lire

Stückzahl

41.274 Exemplare

Farben

Orange (M.M. 12985875), Graumetallic (M.M. 12988200), Rot (M.M. 12985806)

Fahrgestellnummern

VSE1T 001001 – 0010300

VSE1T 0010301 - 0042275

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	197,97 cm ³
Bohrung x Hub	66,5 x 57 mm
Verdichtung	8,2 :1
Leistung	12,5 PS bei 5000/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 24mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
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	670 mm
Sattelhöhe	810 mm
Radstand	1230 mm
Tankinhalt	8,5 Liter
Gewicht	106 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	116 km/h
Beschleunigung	0-80 km/h in 10,7 Sek.
Verbrauch	2,8 Liter / 100 Kilometer

Die 200 Rally ist bis dato hubraumstärkste Vespa und stellt eine Weiterentwicklung der 180 Rally dar, erhält aber eine elektronische Zündung. Optisch unterscheidet sie sich durch die weißen Zierstreifen an den Flanken. Dieser sportive Auftritt steht des besonders schnellen 200 Rally sehr gut, einer würdigen Nachfolgerin der 150 GS. Die erste Serie besitzt unter dem Gepäckhaken einen Not-Aus-Schalter, mit dem sich der Motor stoppen lässt. Auf Wunsch gibt es eine Getrenntschmierung mit separatem Öltank. Im Prospekt werden die hervorragenden Fahrleistungen herausgestellt: Höchstgeschwindigkeit 116 km/h, Kilometer mit stehendem Start in 42 Sekunden, Endgeschwindigkeit dabei 100 km/h.

Fotos von Vespa