

# Die 80er

50 PK – PK S

50 PK S Automatica

50 PK XL – PK XLS

50 PK XL Plurimatic

50 PK Rush

125 PK – PK S

125 PK S Automatica

125 PK ETS

125 PK XL – PK XLS

125 PK XL Plurimatic

125 PX

125 PX-E

125 PX Arcobaleno

125 PX-T5

150 PX

150 PX-E

150 PX-E Arcobaleno

200 PE

200 PX-E Arcobaleno

50 PK – PK S

V5X1T-V5X2T

1982-1986

**Präsentation**

IFMA 1982

**Preis**

PK: 1.148.000 Lire, PK/S: 1.365.000 Lire

**Stückzahl**

PK: 16.411 Exemplare, PK/S: 220.477 Exemplare

**Farben**

Rot, Weiß, Blau, Grün

**Fahrgestellnummern**

PK 50: V5X1T 1101 - 17512

PK/S: V5X2T 1101 - 221578

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,79 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	9 : 1
Leistung	1,5 PS bei 4500/ min
Drehmoment	nicht bekannt
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 10mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	Kickstarter
Kupplung	Ölbادهkupplung
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	1675 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1175 mm
Tankinhalt	5,8 Liter
Gewicht	70 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2 Liter / 100 Kilometer

Mit der PK Baureihe präsentiert Piaggio die 50 für die achtziger Jahre, optisch von der größeren Schwester PK 125 kaum zu unterscheiden. Im Vergleich zu den Vorgängerinnen weist die PK eine komplett neue, deutlich kantigere Karosserie auf. Die Sitzposition ist angenehmer und komfortabler, da die Abstände Lenker-Sitz-Bodenbrett gewachsen sind. Die Schweißnähte entziehen sich jetzt dem Blick, denn die Kanten der Karosserie- und Kotflügel-Halbschalen überlappen einander. Die Mitte des Fußbretts ziert eine breite rutschfeste Gummileiste. Am Leichtmetall-Lenker lässt sich der Mittelteil der der Verkleidung abnehmen, um Zugang zu den dort befindlichen Komponenten zu gewährleisten. Auf der Motorseite befindet sich eine völlig glatte Klappe ohne Schlitz.

Die PK (V5X1T) ist das Basismodell, die PK/S (V5X2T) die Luxusversion mit Blinkern und Gepäckablage hinter der Spritzwand. Ab 1985 heißen die beiden Modelle CL (V5X3T) und XLS (V5S2T) und erhalten einige Retuschen an der Frontpartie und der Sitzbank. Die kantige Linienführung, die sich deutlich von den runden Formen der Vorgängerinnen unterscheidet, stößt auf wenig Gegenliebe.

Fotos von Vespa

50 PK S Automatica VA51T-VA52T

1984-1986

**Präsentation**

IFMA 1984

**Preis**

1.96 Mio. Lire

**Stückzahl**

2121 Exemplare

**Farben**

Rot, Weiß, Blau

**Fahrgestellnummern**

VAS1T 300.00.01 – 300.21.22

Die Automatikversion der PK 50 entspricht vollständig der Basis-PK, mit Ausnahme der Getriebes. Der linke Handhebel bedient die Hinterradbremse statt der Kupplung, entsprechend ist das Fußbremspedal nicht vorhanden. Ein weiterer geringfügiger Unterschied besteht darin, dass die Seitenhauben nicht glatt sind, sondern über Schlitze verfügen. Das Gepäckfach hinter Spritzschutzwand ist serienmäßig. Der Motor besitzt Einlassmembrane.

Für Exportmärkte werden auch Varianten mit 80 und 100 cm<sup>3</sup> hergestellt. Ab 1987 ersetzt die Plurimatic (V5A2T) die bisherige 50 PK/S Automatica (V5A1T); sie zeigt sich in einigen optischen Details modernisiert.

Fotos von Vespa

50 PK XL – PK XLS

V5X3T

1986-1989

**Präsentation**

Mailänder Salon 1985

**Preis**

1.688 Mio. Lire

**Stückzahl**

192.418 Exemplare

**Farben**

Rot, Weiß, Blau, Grün

**Fahrgestellnummern**

V53T 001101 - 00193519

Die Baureihe PK ist nicht sonderlich erfolgreich. Die Linienführung ist kantig, was der Kundschaft nicht gefällt. Als Reaktion bringt Piaggio die PK XL, die in manchen Details gelungener ausfällt, in anderen nicht. Die Linie der Frontpartie und des Gepäckfaches wirkt flüssiger als zuvor, weiterhin misslungen sind die Partie unterhalb der Sitzbank und das eckige Rücklicht. Auch die Radkappen sind kein ästhetischer Triumph. Zu den technischen Verbesserungen zählen die kontaktlose elektrische Zündung und die umfassendere Instrumentierung mit Benzinuhr.

Fotos von Vespa

50 PK XL Plurmatic

VA52T

1986-1989

**Präsentation**

Mailänder Salon 1985

**Preis**

1.96 Mio. Lire

**Stückzahl**

XL Plurmatic: 18.396 Exemplare

XLS Plurmatic: 1569 Exemplare

**Farben**

Rot, Weiß, Blau

**Fahrgestellnummern**

XL Plurmatic: VA52T 1101 – 4989

XLS Plurmatic: VA53T 1101 - 1670

Die Automatikversion findet unter den Vierzehnjährigen, an den sie sich wendet, nur wenig Sympathie. Die Automatik funktioniert tadellos, aber die Form missfällt. Die Vorgängerin galt weithin als zu eckig, daher versucht man bei der XL die Linien abzurunden, was im Falle der Front und das Gepäckfachs gelang. Die Sitzbank wirkte aber weiterhin als aufgepfropfter Fremdkörper, die geschlitzten Radkappen sind gewöhnungsbedürftig. Ein echter Fortschritt ist hingegen die elektronische Zündung, die ohne Kontakte auskommt, und die verbesserte Instrumentierung.

Fotos von Vespa

50 PK Rush

V5X4T

1988-1990

**Präsentation**

Mailänder Salon 1987

**Preis**

1.722 Mio. Lire

**Stückzahl**

61.069 Exemplare

**Farben**

Rot, Weiß

**Fahrgestellnummern**

V5X4T 1101 - 62170

Bei der 50 PK Rush machte man sich die neuen Zulassungsvorschriften zunutze, denen zufolge die frühere Leistungsbeschränkung auf 1,5 PS entfiel. Dadurch fällt vor allem die Beschleunigung lebhafter aus. Die Leistungssteigerung um nicht weniger als 46% ist nicht von schlechten Eltern und begeistert die junge Kundschaft. Eine weitere wichtige Neuerung ist die Vorderradaufhängung mit Anti-Dive-Effekt. Die Optik hingegen enttäuscht, vor allem an der Partie unter der (schwarzen) Sitzbank, typisch für die gesamte PK Serie.

Fotos von Vespa

125 PK – PK S

VMX1T-VMX5T

1982-1986

### **Präsentation**

IFMA 1982

### **Preis**

PK 125: 1.76 Mio. Lire

PK 125S: 1.84 Mio. Lire

### **Stückzahl**

PK 125: 7278 Exemplare

PK 125S: 61.505 Exemplare

### **Farben**

Rot, Weiß, Grün

### **Fahrgestellnummern**

PK 125: VMX1T 1001 - 8378

PK 125S: VMX5T 1101 - 62606

### **MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

121,1 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

55 x 51 mm

Verdichtung

9,25 : 1

Leistung

6,8 PS bei 5600/ min

Drehmoment

0,95 mkg bei 4000/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 19mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

Kickstarter / elektrisch

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

3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

### **ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1675 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1175 mm

Tankinhalt

5,8 Liter

Gewicht

88 kg

### **FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

90 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2 Liter / 100 Kilometer

Die PK 125 hat eine schwere Aufgabe: sie soll in die Fußstapfen der über die Maßen erfolgreichen 125 Primavera treten. Beide Modelle besitzen die schmale Karosserie, die sie sich mit der 50 teilen. Die neue PK ist aber eckiger geformt und in der Folge weniger beliebt als die Vorgängerin. Immerhin sind die Sitzverhältnisse besser, da die Abstände zwischen Lenker, Sitz und Bodenbrett größer ausfallen. Die Schweißnähte sind bei der neuen Karosserie nicht mehr sichtbar, da die Ränder der Halbschalen von Karosseriekörper und Kotflügel einander überlappen. An der Lenkerverkleidung lässt sich der Einsatz in der Mitte herausnehmen. Die Motorhaube ist glatt und besitzt keine Schlitze. Die PK (VMX1T) ist das Grundmodell, die PK/S (VMX5T) die Luxusausführung mit besserer Ausstattung, darunter Blinkleuchten und Gepäckfach hinter der Spritzwand. Ab 1986 ersetzt die XL (VMX6T) beide Versionen PK 80 und PK 100.

Fotos von Vespa

125 PK S Automatica

VAM1T

1983-1986

**Präsentation**

Mailänder Salon 1983

**Preis**

PK/S Automatica: 2.015 Mio. Lire

**Stückzahl**

PK/S Automatica: 10.024 Exemplare

**Farben**

Blau, Grau

**Fahrgestellnummern**

PK/S Automatica: VAM1T 1101 - 3366

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	121,1 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	55 x 51 mm
Verdichtung	10,5 : 1
Leistung	7,5 PS bei 6200/ min
Drehmoment	1 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Membran
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
Kupplung	Zentrifugalkupplung
Getriebe	Automatik

**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	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1675 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1175 mm
Tankinhalt	5,8 Liter
Gewicht	88 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

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

Äußerst innovativ ist die PK 125 Automatica, die erste Vespa überhaupt mit Automatikgetriebe. Die Karosserie wird unverändert von der normalen PK 125 übernommen, der Motor hingegen besitzt drei Überströmkanäle, um die Fahrleistungen lebendiger zu gestalten. Der linke Lenkergriff hat anstelle der fünf Positionen der Schaltversion nur mehr deren zwei. In der einen Stellung befindet man sich im Leerlauf, in der anderen im Gang. Entsprechend bedient man mit dem linken Lenkhebel nicht die Kupplung, sondern die Hinterradbremse, das Bremspedal entfällt. Die Blinker sind größer als bei den anderen PK Modellen, die Seitenhauben verfügen über Schlitze und die Spritzwand über eine schwarze Umrandung. Das Gepäckfach ist serienmäßig. Die Ablage unter der Sitzbank weicht einem Öltank. Der größte Unterschied. Zur Schalt-PK besteht aber im völlig anderen Motor. Auch optisch unterscheidet sich die Maschine von der Schaltversion. Bei der Automatica ist das Verdichtungsverhältnis erhöht, der Vergaser größer und statt des klassischen Drehschiebers kommt erstmals ein Membraneinlass zum Einsatz. Die Automatik besitzt eine Kupplung mit ausgeklügelter Technik. Der Gangwechsel vollzieht sich in Abhängigkeit von der Rotationsgeschwindigkeit der Kurbelwelle über eine Hydraulik. Dazu gibt es die Möglichkeit, manuell eine kurze Übersetzung zu wählen, wenn es auf einen rascheren Sprint ankommt. Eine sehr fortschrittliche, aber auch überaus kompliziert Technik.

Am 1987 ersetzt die Plurimatic (VVM1T) die bisherige Automatica (VAM1T); diese wartr mit geringen optischen Retuschen auf und verzichtet auf die Kupplungshydraulik, den einzigen Schwachpunkt der Automatik. Das neue Getriebe ist technisch gut durchdacht, zeigt aber auch Schwächen: es ist teuer, schluckt Leistung, erhöht den Verbrauch und ist anfällig. Schade, denn beim Fahren bereitet die Plurimatic viel Freude – wer von einer Schalt-Vespa kommt, mag die Automatik bald nicht mehr miss. Nur wenige Jahre später sollte es keinen Roller mit Handschaltgetriebe mehr geben – mit Ausnahme der Vespa PX natürlich.

Fotos von Vespa

125 PK ETS

VMS1T

1984-1985

**Präsentation**

Mailänder Salon 1983

**Preis**

1,847 Mio. Lire

**Stückzahl**

11.711 Exemplare

**Farben**

Rot mit Streifen Grau/Schwarz

**Fahrgestellnummern**

VMS1T 1101 - 12811

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

121,1 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

55 x 51 mm

Verdichtung

95 : 1

Leistung

8,5 PS bei 5600/ min

Drehmoment

nicht bekannt

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

Kickstarter / elektrisch

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

3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge

1675 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1175 mm

Tankinhalt

5,8 Liter

Gewicht

88 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

97 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2,4 Liter / 100 Kilometer

Die ETS ist die Sportvariante der PK 125 und spielt damit jene Rolle im Programm, die die ET3 von der Primavera übernahm. Äußerlich erkennbar ist sie an der kompakteren Lenkerverkleidung, der Sitzbank mit dem angedeuteten Heckspoiler und dem applizierten Schriftzug, den schwarzen und silbernen Streifen auf dem Vorderkotflügel und den Flanken (darin ein wenig der 200 Rally ähnelnd), dem schwarzem Lüfterradgehäuse, der größeren und rundlicher geformten Gebäckablage hinter der Spritzwand und dem längeren Auspuffrohr. Ferner ist die Lenksäulenverkleidung auf der Spritzwand dünner und spitzer, weswegen die Hupe seitlich daneben sitzt. Was die Technik angeht, so zeigt sich die Kurbelwelle verstärkt sowie Einlasskanal und Vergaser vergrößert. Die Bremsanlage wird mit neuen Trommeln und einer Anti-Dive-Vorrichtung am Vorderrad verbessert.

Fotos von Vespa

125 PK XL – PK XLS

VMX6T

1986-1990

**Präsentation**

Mailänder Salon 1985

**Preis**

1,847 Mio. Lire

**Stückzahl**

53.750 Exemplare

**Farben**

Rot mit Streifen in Grau / Schwarz

**Fahrgestellnummern**

VMX6T 1101 - 54751

Die PK Serie findet bei der Kundschaft wenig Anklang. Ihre Form entfernt sich weit von der PX und fällt zu eckig aus.

Piaggio lässt der neuen PK XL daher zahlreiche optischen Änderungen angedeihen. Manches, wie zum Beispiel die Frontpartie, kann als durchaus gelungen gelten. Die neue Lenkerabdeckung und das Gepäckfach fallen runder aus, was der Linie gut tut. Andere Änderungen verschlimmern das Gesamtbild, etwas der Unterbau der Sitzbank, der allzu sehr wie ein Fremdkörper wirkt und dem Betrachter ins Auge sticht. Auch die schlitzbewehrten Radkappen sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Ein Pluspunkt ist hingegen die elektronische Zündung. Die XL Serie ist, der Werbebotschaft „Wir haben sie schön gemacht“ zum Trotz, eine der am wenigsten ansehnlichen Vespa überhaupt. Die Optik der späteren PK FL2 wird runder, harmonischer und sehr viel gelungener präsentieren.

Fotos von Vespa

125 PK XL Plurimatic

VVM1T

1987-1990

**Präsentation**

Mailänder Salon 1987

**Preis**

PK XL Plurimatic: 1,98 Mio. Lire

**Stückzahl**

nicht bekannt

**Farben**

Rot, Weiß

**Fahrgestellnummern**

VVM1T 1101 - 20103

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	121,1 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	55 x 51 mm
Verdichtung	9,25 : 1
Leistung	6,8 PS bei 5600/ min
Drehmoment	0,95 mkg bei 4000/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 19mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
Kupplung	Ölbadkupplung
Getriebe	Automatik

**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	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1675 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	790 mm
Radstand	1175 mm
Tankinhalt	5,8 Liter
Gewicht	88 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

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

Die Plurmatic verfügt über eine vereinfachte Automatik. An die Stelle der hydraulischen Komponenten tritt ein mechanischer Variator mit Zentrifugalfunktion. Das neue Getriebe schluckt weniger Leistung und weniger Sprit, ohne die Fahrleistungen zu verschlechtern. Die Optik der XL Plurimatic kommt aber nicht gut an. Mit der an Front und Gepäckfach abgerundeten Linie beißt sich der zu stark betonte Unterbau der Sitzbank. Erst mit der späteren FL 2 hält wieder Harmonie Einzug.

Fotos von Vespa

125 PX

VNX1T

1978-1980

**Präsentation**

Mailänder Salon 1977

**Preis**

767.000 Lire

**Stückzahl**

197.147 Exemplare

**Farben**

Weiß (M.M. 12981715), Hellblau (M.M. 7002M)

**Fahrgestellnummern**

VNX1T 1101 – 198.248

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	8,2 : 1
Leistung	8 PS bei 5600/ min
Drehmoment	1,25 mkg bei 4000/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
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	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

**ABMESSUNG UND GEWICHT**

Länge	1760 mm
Breite	695 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1235 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	80 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	3 Liter / 100 Kilometer

Die Vespa PX wird ein Riesenerfolg und bleibt von ihrer Vorstellung Ende 1977 bis in das dritte Jahrtausend hinein in verschiedenen Versionen im Programm. Eine sehr schwierige Aufgabe ist es schon, eine neue Vespa 125 / 150 / 200 mit einer moderneren Linienführung als die Vorgängerin (125 TS, 150 Sprint Veloce und 200 Rally) auf die Räder zu stellen. Es geht darum, die Optik zu modernisieren ohne die Verbindung zur Vergangenheit abreißen zu lassen; das Resultat dieser Bemühungen fällt sogar noch besser aus als erhofft und erwartet. Die PX vereinigt alle Vorzüge der Vorgängermodelle mit der „großen“ Karosserie, und das in weiter verfeinerten Form. Das neue Design unterscheidet sich vor allem im Bereich der Seitenhauben, des Lenkers und des Kotflügels, die sich allesamt von modernerem Zuschnitt präsentieren. Neu sind aber auch die Lenksäulenverkleidung, das Schlusslicht und die Sitzbank. Die Instrumente sind rund und groß. Die Gepäckablage hinter der Spritzwand ist eckiger ausgeformt, ihre Klappe jetzt glatt.

Erstmals gibt es auf Wunsch (und gegen Aufpreis) Blinkleuchten – derart ausgerüstete Versionen besitzen eine andere Wechselstrom-Elektrik mit einem Regler der die Spannung unabhängig von der verschiedenen Lastzuständen konstant hält. Das neue Fahrwerk bringt einen deutlichen Fortschritt in Sachen Straßenlage; das Vorderrad erhält eine Anti-Dive-Vorrichtung, die das lästige Abtauchen beim Bremsen, das alle Vorgänger gequält hatte, unterbindet; dazu wird der Stoßdämpfer an der Trittplatte der Bremse und am Federelement des Fahrwerkes auf Höhe der Radnarbe verankert. Schon optisch erkennt man die neue Vorderradaufhängung daran, dass nur zwei und nicht mehr drei Teile sichtbar sind. Der Federweg erhöht sich am Vorderrad von 70 auf 90 Millimeter-

Diese erste PX bleibt nur vier Jahre lang im Programm, ehe sie von der PX-E mit elektronischer Zündung abgelöst wird. Für das Ausland gibt es auch die Version PX 80 und PX 100.

Fotos von Vespa

125 PX-E

VNX2T

1981-1982

**Präsentation**

Mailänder Salon 1981

**Preis**

1,343 Mio. Lire

**Stückzahl**

134.300 Exemplare

**Farben**

Weiß, Hellblau, Rot

**Fahrgestellnummern**

VNX2T 1101 – 135401

Die zweite Serie der PX wartet mit verschiedenen Neuerungen auf. Die Zündung ist jetzt elektronisch gesteuert, das Zündschloss befindet sich weiter oben. Als Diebstahlversicherung für die Seitenhauben werden deren Verschlüsse unter die Sitzbank verlegt. Die Radnabe wächst von 19 auf 22 mm Durchmesser. An der PX-E besitzt der Benzinahn zum letzten Mal eine Reservestellung, bei den späteren Modellen macht eine Benzinuhr diese Sicherheitsmaßnahme entbehrlich. Die PX-E ist zu Recht außerordentlich erfolgreich.

Fotos von Vespa

125 PX Arcobaleno

VNX2T

1983-1992

**Präsentation**

Mailänder Salon 1983

**Preis**

2,221 Mio. Lire

**Stückzahl**

149.444 Exemplare

**Farben**

Weiß, Hellblau, Rot

**Fahrgestellnummern**

VNX2T 135.402 – 284.846

Die Arcobaleno (zu Deutsch „Regenbogen“) wartet im Vergleich zur Vorgängerin mit einigen neuen Details auf. Die Vorderradbremse zeigt dank selbstnachstellender Bremsbacken bessere Wirkung, die Lenksäulenverriegelung wird jetzt Zündschlüssel aufgehoben, der Scheinwerfer spendet mehr Licht, die Elektrik lässt sich einfacher warten, die Gepäckablage hinter der Spritzwand fällt voluminöser aus, die Sitzbank ist anatomisch günstiger ausgeformt und gepolstert, die Fußablage ist breiter und die Instrumentierung am Lenker wird mit einer Benzinuhr vervollständigt. Die Zierleiste auf dem Vorderkotflügel ist größer, die Schlussleuchte rundlicher geformt, die Umrandung der Spritzwand besteht aus einer Aluminiumleiste. Der Grill, hinter dem sich die Hupe verbirgt, ist eckig.

Fotos von Vespa

125 PX-T5

VNX5T

1985-1990

**Präsentation**

Sestriere 1985

**Preis**

2.821 Mio. Lire

**Stückzahl**

36.060 Exemplare

Elestart: 5012 Exemplare

**Farben**

Rot

**Fahrgestellnummern**

125 PX/T5: VNX5T 1101 – 37161

125 PX/T5 Elestart: VNX5T 3000003 – 300.50.13

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	11,3 : 1
Leistung	11 PS bei 6700/ min
Drehmoment	1,3 mkg bei 6200/min
Kühlung	Gebläsekühlung
Gemischführung	5 Überströmkanäle
Vergaser	Dell'Orto SI 24/24 (24mm)
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
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	1760 mm
Breite	695 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1235 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	110 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	108 km/h
Beschleunigung	0-100 km/h in 20,6 Sek.
Verbrauch	2,7 Liter / 100 Kilometer

Die T5 stellt die Sportversion der PX 125 dar; das Kürzel steht für „5 travasi“, also „5 Überströmkanäle“. Sie trägt den inoffiziellen Beinamen „Pole Position“, da Piaggio den trainingsschnellsten Formel-1-Piloten ein Exemplar als Trophäe überreicht. Nelson Piquet heimst nicht weniger als neun Motorroller ein! Die optischen Modifikationen umfassen einen anders geformten Kotflügel, eine spitzere Frontpartie mit schwarzem Grill, Rechteckscheinwerfer, eine kleine Windschutzscheibe und eine üppige Instrumentierung, erstmals mit Flüssigkristall-Drehzahlmesser. Die Räder besitzen Kunststoffradkappen. Unter dem Fußbrett befindet sich ein schwarzer Spoiler. Der Motor ist vollverkleidet. Über dem Gepäckfach sitzt eine kleine Ablageschale. Die Sitzbank ist nach hinten zu ansteigend und anders geformt als bei den Schwestermodellen. Der Motor verfügt über geänderte Maße für Bohrung und Hub und ist kurzhubiger ausgelegt. Zur Leistungssteigerung ist der Brennraum halbkugelförmig gestaltet und mit Verwirbelungskranz ausgestattet; der Motor besitzt fünf Überstümer – alles Neuheiten und erstmals an einer Vespa zu finden. Ansaug- und Auspufftrakt sind überarbeitet, die Kühlrippen großzügiger geformt, der Vergaser vergrößert und die Pleuellwelle verstärkt.

Fotos von Vespa

150 PX

VLX1T

1978-1980

**Präsentation**

Mailänder Salon 1977

**Preis**

823.000 Lire

**Stückzahl**

345.301 Exemplare

**Farben**

Weiß, Grün, Beige

**Fahrgestellnummern**

VLX1T 1101 – 346-402

**MOTOR**

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

149,56 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub

57,8 x 57 mm

Verdichtung

8,2 : 1

Leistung

8,8 PS bei 5600/ min

Drehmoment

1,3 mkg bei 4000/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 87oiuzhftgrgedsasedrftgzhjkl 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

Magnetzündung

Anlasser

Kickstarter / elektrisch

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

1760 mm

Breite

695 mm

Sattelhöhe

800 mm

Radstand

1235 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

80 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

3 Liter / 100 Kilometer

Die 150 ist ein großer Erfolg und unter den drei Modellen der neuen Baureihe das ausgewogenste Modell. Der Motor ist kräftiger und elastischer als derjenige der 125, was eine entspannte Fahrweise möglich macht. Im Vergleich zur stärkeren 200 ist die 150 deutlich sparsamer und muss, bei gleich großem Tankvolumen, seltener an die Tankstelle. Die Seitenhauben sind unten an der Karosserie fixiert; um Diebstähle zu verhindern, wandern die Haubenverschlüsse später an die Innenseite,

Fotos von Vespa

150 PX-E

VLX1T

1981-1982

**Präsentation**

Mailänder Salon 1981

**Preis**

823.000 Lire

**Stückzahl**

206.007 Exemplare

**Farben**

Weiß, Grün, Beige

**Fahrgestellnummern**

PX/E: VLX1T 346403 - 552410

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	149,56 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	57,8 x 57 mm
Verdichtung	8,2 : 1
Leistung	8,8 PS bei 5600/ min
Drehmoment	1,3 mkg bei 4000/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	Magnetzündung
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
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	1760 mm
Breite	695 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1235 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	80 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	2,9 Liter / 100 Kilometer

Die zweite Serie der PX 150 bekommt einige Neuerungen mit auf dem Weg: elektronische Zündung, Zündschloss hinter dem Scheinwerfer, Verschlüsse der Seitenhauben unter der Sitzbank (als Diebstahlschutz). Die Radnaben wachsen von 19 auf 22 mm Durchmesser. Die 150 ist weiterhin zwischen der lebhaften 125 und der schnellen 200 erfolgreich.

Fotos von Vespa

150 PX-E Arcobaleno

VLX1T

1984-1992

**Präsentation**

Mailänder Salon 1983

**Preis**

2,441 Mio. Lire

**Stückzahl**

203.232 Exemplare

**Farben**

Weiß, Grün, Beige

**Fahrgestellnummern**

PX Arcobaleno: VLX1T 600.001 – 803.233

Die 150 Arcobaleno unterscheidet sich von der normalen PX in folgenden Punkten: die Vorderradbremse zeigt dank selbstnachstellender Bremsbacken bessere Wirkung, die Lenksäulenverriegelung wird jetzt per Zündschlüssel aufgehoben, der Scheinwerfer spendet mehr Licht, die Elektrik lässt sich einfacher warten, die Gepäckablage hinter der Spritzwand fällt voluminöser aus, die Sitzbank ist anatomisch günstiger ausgeformt und gepolstert, die Fußablage ist breiter und die Instrumentierung am Lenker wird mit einer Benzinuhr vervollständigt. Die Zierleiste auf dem Vorderkotflügel ist größer, die Schlussleuchte rundlicher geformt, die Umrahmung der Spritzwand besteht aus einer Aluleiste. Der Grill, hinter dem sich die Hupe verbirgt ist eckig.

Fotos von Vespa

200 PE

VSX1T

1977-1982

**Präsentation**

Mailänder Salon 1977

**Preis**

908.000 Lire

**Stückzahl**

158.999 Exemplare

**Farben**

Weiß, Grau, Rot

**Fahrgestellnummern**

VSX1T 1101 – 160.000

**MOTOR**

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	197,97 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	66,5 x 57 mm
Verdichtung	8,2 : 1
Leistung	12 PS bei 5600/ min
Drehmoment	1,6 mkg bei 4300/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 24mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	Kickstarter / elektrisch
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	1760 mm
Breite	695 mm
Sattelhöhe	800 mm
Radstand	1235 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	90 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Beschleunigung	nicht bekannt
Verbrauch	3,6 Liter / 100 Kilometer

Die PX 200 ist Nachfolgerin der 200 Rally und entspricht, bis auf dem Hubraum, fast vollständig der PX 125/150. Die Unterschiede sind gering und beschränkt sich auf serienmäßige elektronische Zündung und Reserverad. Das Zündschloss befindet sich am Lenker. Im Gegensatz zur 125 und zu 150, wo die elektronische Zündung erst ab 1981 (an den PX-E-Modellen) zum Einsatz kommt, besitzt die 200 PE dieses Detail von Anfang an. Das Nachfolgermodell heißt dann aber 200 PX-E, um die Namensgebung zu vereinheitlichen.

Fotos von Vespa

200 PX-E Arcobaleno

VSX1T

1983-1992

**Präsentation**

Mailänder Salon 1983

**Preis**

2,894 Mio. Lire

**Stückzahl**

124.578 Exemplare

**Farben**

Weiß, Grau, Rot

**Fahrgestellnummern**

VSX1T 300.001 – 424.579

Die 200 cm<sup>3</sup> Variante der Arcobaleno unterscheidet sich von der gewöhnlichen PX in den folgenden Punkten: die Vorderradbremse zeigt dank selbstnachstellender Bremsbacken bessere Wirkung, die Lenksäulenverriegelung wird jetzt per Zündschlüssel aufgehoben, der Scheinwerfer spendet mehr Licht, die Elektrik lässt sich einfacher warten, die Gepäckablage fällt voluminöser aus, die Sitzbank ist anatomisch ausgeformt und gepolstert, die Fußablage ist breiter und die Instrumentierung am Lenker wird um eine Benzinuhr ergänzt.

Fotos von Vespa