

Die 90er

50 PK N

50 PK N Speedmatic

50 PK FL2

50 PK FL2 Speedmatic

125 PK FL2

125 PK FL2 Plurimatic

125 Cosa

125 Cosa 2

150 Cosa

150 Cosa 2

200 Cosa

200 Cosa 2

125 PX – PX Classic

125 PX Disco

150 PX – PX Disco

150 PX Disco

200 PX – PX Classic

200 PX Disco

50 PK N

V5X5T

1989-1991

Präsentation

Mailänder Salon 1989

Preis

2,115 Mio. Lire

Stückzahl

43.478 Exemplare

Farben

Weiß, Grün

Fahrgestellnummern

V5X5T 1101 - 44579

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	8,8 : 1
Leistung	2,2 PS bei 5000/ min
Drehmoment	0,3 mkg bei 3650/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/12 12mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 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	90 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Diese neue Version der Vespa 50 zeichnet sich durch die schlankere, fast spitz zulaufende Front samt Kotflügel aus. Die wichtigsten Neuerungen im Vergleich zu Vorläuferin: Anlasserknopf am Lenker, besser bedienbare Schalter, Sitz mit rutschfestem Bezug und elektrischer Anlasser (der Kickstarterhebel entfällt). Die Instrumentierung ist umfassend (mit Tankuhr) und befindet sich im schwarzen Mittelteil der Lenkerverkleidung; die Skalen sind hellblau. Die Räder besitzen Schlitzradkappen. Die Gepäckablage hinter der Spritzwand weist eine Aussparung für das Zündschloss auf. Neu ist auch der Benzinhahn innen in der Karosserie. Der Motor besitzt einen Drehschieber und einen Graugusszylinder.

Fotos von Vespa

50 PK N Speedmatic

V5P1T

1989-1991

Präsentation

Mailänder Salon 1989

Preis

2,35 Mio. Lire

Stückzahl

4924 Exemplare

Farben

Weiß, Grün

Fahrgestellnummern

V5P1T 1101 - 6025

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	8,8 : 1
Leistung	2,2 PS bei 6250/ min
Drehmoment	0,35 mkg bei 3500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Membran
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/12 12mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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	90 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Die Automatikversion der Vespa 50 N entspricht dieser Ausnahme des Getriebes. Das Bremspedal entfällt, gebremst wird mit dem linken Handhebel am Lenker, der ja nicht mehr die Kupplung betätigen muss. Der linke Drehgriff besitzt zwei Positionen, eine für den Leerlauf, die andere für den eingelegten Gang. Optisch erkennt man die neue 50 an den pfeilförmigen Zierstreifen in Hellblau/Grün an den Flanken und dem Vorderkotflügel. Der Zylinder besteht bei der Automatikversion nicht aus Grauguss, sondern aus Aluminium, an die Stelle des Drehschiebers tritt ein membrangesteuerter Einlass.

Fotos von Vespa

50 PK FL2

V5X5T

1992-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

3.105.000 Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	49,8 cm ³
Bohrung x Hub	38,4 x 43 mm
Verdichtung	8,8 : 1
Leistung	2,2 PS bei 5000/ min
Drehmoment	0,3 mkg bei 3650/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto SHB 16/12 12mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 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	90 kg

FAHRLEISTUNGEN

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

Der Lenker erhält ein neues Design und fällt wesentlich abgerundeter aus. Der Mittelteil ist Schwarz gehalten, darin sitzt ein Tacho mit weißem Ziffernblatt. Das Gepäckfach hinter der Spritzwand ist komplett neu gestaltet und reicht jetzt weit herunter; es ist konkav ausgeformt, um mehr Beinraum zu bieten. Dies ist das letzte Modell, das es ausschließlich mit Zweitaktmotor gibt.

Fotos von Vespa

50 PK FL2 Speedmatic

V5P1T

1992-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

3,34 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

49,8 cm³

Bohrung x Hub

38,4 x 43 mm

Verdichtung

8,8 : 1

Leistung

2,5 PS bei 6250/ min

Drehmoment

0,35 mkg bei 3500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto SHB 16/12 12mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

Kupplung

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

90 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

40 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2 Liter / 100 Kilometer

Die neue 50 mit Automatikgetriebe wird optisch überarbeitet und präsentiert sich gefälliger als zuvor. Der Lenker ist neu gestaltet und besitzt in der Mitte sehr gut ablesbare Instrumente, der Tacho hat ein weißes Zifferblatt. Das Gepäckfach ist vergrößert und konkav geformt, wodurch den Beinen mehr Raum zur Verfügung steht. Die Kunststoffradkappen sehen sehr gut aus, sind aber unpraktisch.

Fotos von Vespa

125 PK FL2

VMX7T

1991-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

2,84 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

121,2 cm³

Bohrung x Hub

55 x 51 mm

Verdichtung

9,3 : 1

Leistung

8,2 PS bei 5500/ min

Drehmoment

0,95 mkg bei 4700/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto SHBC 20 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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

1710 mm

Breite

720 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1175 mm

Tankinhalt

5,8 Liter

Gewicht

90 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2,3 Liter / 100 Kilometer

Die letzte neue 125 vor dem großen Schritt zur viertaktenden ET4. Die FL2 erkennt man an der schlankeren Linienführung von Kotflügel und Frontpartie. Der Lenker ist schlanker gehalten, die Sitzbank größer. Die Instrumentierung ist umfassend und komplett (mit Tankuhr) und sitzt auf einem schwarz gehaltenen Gehäuse am Lenker. Der Startknopf befindet sich am Lenker, die Radkappen sind geschlitzt. Der Zylinder besteht aus Grauguss, die Gemischführung erfolgt über einen Drehschieber.

Das Gepäckfach reicht jetzt weiter hinunter und bietet mit seiner konkaven Ausformung den Knien mehr Bewegungsfreiheit. Das Modell ist am Markt nicht besonders erfolgreich, denn die neuen Viertakter stehen bereits am Horizont. Immerhin hat man hier die am weitesten entwickelte Zweitakt 125 mit kleiner Karosserie vor sich.

Fotos von Vespa

125 PK FL2 Plurimatic

VMX7T

1991-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

3,14 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

121,2 cm³

Bohrung x Hub

55 x 51 mm

Verdichtung

9,5 : 1

Leistung

7,2 PS bei 5500/ min

Drehmoment

1 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Membran

Vergaser

Dell'Orto SHBA 28/20 (20mm)

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

Kupplung

zentrifugal

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

1710 mm

Breite

720 mm

Sattelhöhe

790 mm

Radstand

1175 mm

Tankinhalt

5,8 Liter

Gewicht

90 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Beschleunigung

nicht bekannt

Verbrauch

2,8 Liter / 100 Kilometer

Die Automatikversion der Vespa 125 FL2 entspricht dieser Ausnahme des Getriebes. Das Bremspedal entfällt, gebremst wird mit dem linken Handhebel am Lenker. Der Zylinder besteht bei der Automatikversion nicht aus Grauguss, sondern aus Aluminium, an die Stelle des Drehschiebers tritt ein membrangesteuerter Einlass.

Das Gepäckfach reicht weiter hinunter und ist konkav ausgeformt, wodurch die Beine des Fahrers mehr Raum finden. Das Modell ist nicht sehr erfolgreich, denn die neuen Viertakter zeichnen sich bereits am Horizont ab. Es handelt sich aber um die am weitesten entwickelte Zweitakt 125 mit kleiner Karosserie und Automatikgetriebe.

Anfang ist die 125 FL2 Plurimatic nur auf den Exportmärkten lieferbar, später auch in Italien. Im Vergleich zur Schaltversion liegt die Leistung um 1 PS niedriger, die Fahrleistungen fallen dementsprechend etwas schwächer aus. Anders als bei der Schaltversion befindet sich bei der Plurimatic kein Werkzeugfach unter der Sitzbank; Schuld daran sind der geänderte Motor und der platzraubende Öltank. Ein feines Detail: nur bei der Plurimatic ist die Innenseite der Klappe auf der Motorseite zur Geräuschdämmung mit Filz ausgekleidet.

Fotos von Vespa

125 Cosa

VNR1T

1988-1991

Präsentation

Mailänder Salon 1987

Preis

2,95 Mio. Lire

Stückzahl

17.314 Exemplare

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

VNR1T 3.000.001 – 3.017.315

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm ³
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	9,2 : 1
Leistung	8,3 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,07 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 25,3 Sek.
Verbrauch	2,4 Liter / 100 Kilometer

Gegen Ende der achtziger Jahre beschließt Piaggio, die Linie der PX mit einer deutlich kantigeren Form zu modernisieren. Ursprünglich soll das neue Modell auf den Namen Vespa R (für rinnovata = modernisiert) hören. Stattdessen geht die neue Vespa unter der Bezeichnung Cosa in Serie, um sich von den Vorgängermodellen deutlich abzuheben. Leider floppt die Cosa, nicht nur wegen der unglücklichen Formgebung, sondern auch und gerade weil das Werk auf den akzeptierten Namen Vespa verzichtet. Immerhin wartet die Cosa mit einigen interessanten Neuerungen auf. Die Instrumentierung ist besonders reichhaltig und umfasst sogar einen Drehzahlmesser, ihr Motor ist stärker, es ist mehr Raum für die Beine vorhanden und der Sturzhelm lässt sich in einem Fach unter der Sitzbank verstauen.

Die Cosa besitzt weiterhin eine Pressblechkarosserie, wartet aber mit diversen Neuheiten auf. Die Seitenhauben sind leicht nach vorne geneigt, um die Aerodynamik zu verbessern. Die vorderen Blinker sind in die Spritzwand, das unter dem Nummernschild sitzende Rücklicht in die Karosserie integriert. Die Integralbremse wird über ein Pedal auf dem Trittbrett bedient und wirkt über eine Hydraulik und einen Bremskraftregler auf Vorder- und Hinterrad.

Fotos von Vespa

125 Cosa 2

VNR1T

1992-1995

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

4,08 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	123,4 cm ³
Bohrung x Hub	52,5 x 57 mm
Verdichtung	9,2 : 1
Leistung	8,3 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,07 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 25,3 Sek.
Verbrauch	2,4 Liter / 100 Kilometer

Die Cosa 2 unterscheidet sich von der ersten Serie hauptsächlich durch die andere Gestaltung von Schlussleuchte und Nummernschildträger. Bei der 2 befindet sich die Heckleuchte oben und der Nummernschildträger darunter. Die Ausstattungsversion „EBC“ besitzt eine hydraulische Integralbremse mit Bremskraftregler; über das Bremspedal werden Vorder- und Hinterradbremse zugleich betätigt. Das EBC-System verringert den Bremsdruck, sobald ein Sensor ein bevorstehendes Blockieren des Vorderrades registriert. Viel Änderungen tragen dazu bei, die Cosa 2 komfortabler zu machen. Der größere Stufensitz ist besser gepolstert, der Sozius hat es dank den neuen Haltegriffen bequemer. Die Kupplung ist überarbeitet und verlangt nach weniger Kraft am Kupplungshebel. Das Getriebe ist mit seinem neuen Seilzug leichter zu schalten. Die Instrumente präsentieren sich mit neuer Grafik.

Fotos von Vespa

150 Cosa

VLR1T

1988-1991

Präsentation

Mailänder Salon 1987

Preis

3,147 Mio. Lire

Stückzahl

9413 Exemplare

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

VLR1T 3.000.001 – 3.009.413

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	149 cm ³
Bohrung x Hub	57,8 x 57 mm
Verdichtung	9,2 : 1
Leistung	9 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,3 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	92 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 24,8 Sek.
Verbrauch	2,5 Liter / 100 Kilometer

Die Cosa 150 entspricht in der Optik der Cosa 125 und wird daher ebenfalls von der Kundschaft nur lauwarm aufgenommen.

Technisch ist sie sehr interessant und weicht in einigen Punkten von den Vorgängerinnen an; sie ist praktisch – der Helm lässt sich unter der Sitzbank verstauen. Aber allein der neue Name Cosa hat eine schwere Last und der Absatz lässt stark zu wünschen übrig.

Die Cosa besitzt weiterhin eine Pressblechkarosserie, wartet ab mit diversen Neuheiten auf.

Die Seitenhauben sind leicht nach vorne geneigt, um die Aerodynamik zu verbessern. Die vorderen Blinker sind in der Spritzwand, das unter dem Nummernschild sitzende Rücklicht in die Karosserie integriert. Die Integralbremse wird über das ein Pedal auf dem Trittbrett bedient und wirkt über eine Hydraulik und einen Bremskraftregler auf Vorder- und Hinterrad.

Fotos von Vespa

150 Cosa 2

VLR1T

1992-1995

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

4,28 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	149 cm ³
Bohrung x Hub	57,8 x 57 mm
Verdichtung	9,2 : 1
Leistung	9 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,3 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 20mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	92 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 24,8 Sek.
Verbrauch	2,5 Liter / 100 Kilometer

Von der ersten Serie der Cosa 150 unterscheidet sich diese Version in einigen Punkten; die Heckleuchte sitzt direkt unter dem Abschluss der Sitzbank und über dem Nummernschild. Der Stufensitz ist besser gepolstert und besitzt zwei Haltegriffe für den Sozius. Kupplung und Getriebe lassen sich leichter bedienen. Die Bremsanlage wird durch einen Magnetsensor ein Blockieren des Vorderrades verhindern. Die Instrumentierung haben neue Ziffern in Gelb.

Fotos von Vespa

200 Cosa

VSR1T

1988-1991

Präsentation

Mailänder Salon 1987

Preis

3,427 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

VSR1T 1101

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	198 cm ³
Bohrung x Hub	66,5 x 57 mm
Verdichtung	8,8 : 1
Leistung	11 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,48 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 24mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 22 Sek.
Verbrauch	3 Liter / 100 Kilometer

Die Cosa 200 besitzt eine makellose Technik, findet aber, wie die anderen Modelle der Baureihe, nur mäßigen Erfolg. Der Namenswechsel wird übel aufgenommen und auch die Optik kommt bei der Kundschaft nicht gut an. Zahlreiche Verbesserungen machen die Cosa zu einem der besten Motorroller auf dem Markt. Die Straßenlage ist wesentlich besser als zuvor, die Integralbremse überzeugt und die Fahrleistungen bilden die Spitze im Motorrollersegment. Die Seitenhauben fallen nach vorne hin leicht ab, um die Aerodynamik zu verbessern. Die Cosa 200 ist ohne Zweifel ein Spitzenprodukt des Rollerbaus, bleibt aber glücklos. Die enttäuschende Optik und der ungewohnte Name stehen einer weiteren Verbreitung im Wege.

Fotos von Vespa

200 Cosa 2

VSR1T

1992-1995

Präsentation

Mailänder Salon 1991

Preis

4,57 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Weiß, Rot, Grün, Hellblau, Blau

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart	1 / Zweitakter
Hubraum	198 cm ³
Bohrung x Hub	66,5 x 57 mm
Verdichtung	8,8 : 1
Leistung	11 PS bei 6000/ min
Drehmoment	1,48 mkg bei 4500/min
Kühlung	Gebälsekühlung
Gemischführung	Drehschieber
Vergaser	Dell'Orto 24mm
Gemisch	1:50
Zündung	elektronisch
Anlasser	elektrischer Anlasser
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, 170 mm
Hinterradbremse	Trommel, 170 mm
Reifen	3,00 x 10 vorne, 3,00 x 10 hinten

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge	1805 mm
Breite	700 mm
Sattelhöhe	805 mm
Radstand	1270 mm
Tankinhalt	8 Liter
Gewicht	115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Beschleunigung	400 Meter mit stehendem Start in 22 Sek.
Verbrauch	3 Liter / 100 Kilometer

Die optische Änderungen an der zweiten Serie betreffen fast ausnahmslos das Heck. Die Heckleuchte wandert nach oben und befindet sich jetzt über dem Nummernschild, direkt unterhalb des Abschlusses der Sitzbank. Der Stufensitz ist besser gepolstert und wesentlich bequemer. Auch der Sozius hat es danke zweier seitlicher Haltegriffe kommoder. Kupplung und Gangschaltung lassen sich leicht bedienen. Die Cosa 2 bietet auch mehr Sicherheit, vor allem beim Bremsen. Die Integralbremse wird durch das EBC-System gekrönt, das ein Blockieren des Vorderrades unterbindet. In Sachen Technik bietet die Cosa 2 das Nonplusultra bei den Rollern. Die Fahrleistungen liegen an der Spitze des Feldes und stellen auch anspruchsvolle Fahrer zufrieden. ABS ist auch bei teuren, hubraumstarken Motorrädern die große Ausnahme. Doch leider kämpft die Cosa 2 vergebens gegen zwei Geburtsmarken: ihre Optik und ihren Namen.

Fotos von Vespa

125 PX – PX Classic

VNX2T

1993-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1993

Preis

4,14 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Blau, Gelb

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

123,4 cm³

Bohrung x Hub

52,5 x 57 mm

Verdichtung

9,2 : 1

Leistung

8,3 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,07 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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, 170 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

90 km/h

Beschleunigung

400 Meter mit stehendem Start in 25,3 Sek.

Verbrauch

2,4 Liter / 100 Kilometer

Diese Version der PX besitzt einige in Schwarz gehaltene Details: Umrandung der Spritzwand, Lüfterradabdeckung und Radmutterabdeckungen.

Die Classic feiert dem 50. Geburtstag des Vespa und besitzt eine gelbe Lackierung und einen kastanienbraune Sitzbank. Es ist das letzte PX-Modell mit vorderer Trommelbremse wie bereits die erster PX 15 Jahre zuvor; für viele Vespa-Freunde ist sie die letzte „echte“ PX. Noch immer hat die PX einen großen Freundeskreis, der ihr nach wie vor aktuelles Design schätzt. Auch die Drehgriffschaltung ist für viele unverzichtbares Vespa-Erbgut. Schon bald wird die Vespa der Serie ET mit Viertaktmotor und Automatik erscheinen, und viele hegen die Befürchtung, die PX werde dann aufs Altenteil geschoben. Die optischen Retuschen beschränken sich auf Details und sind nicht besonders gelungen, das viel Schwarz lässt das Design wuchtiger wirken als bei der Vorgängerin.

Fotos von Vespa

125 PX Disco

VNX2T

1997-1999

Präsentation

Mailänder Salon 1997

Preis

5,21 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Hellgrün

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

123,4 cm³

Bohrung x Hub

52,5 x 57 mm

Verdichtung

9,2 : 1

Leistung

8,3 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,07 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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

Scheibe, 200 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

90 km/h

Beschleunigung

400 Meter mit stehendem Start in 25,3 Sek.

Verbrauch

2,4 Liter / 100 Kilometer

Diese PX-Version bietet einige Neuerungen, vor allem eine Scheibenbremse am Vorderrad. Der Bremsflüssigkeitsbehälter sitzt rechts neben dem Bremshebel am Lenker. Neu sind ferner die Vorderradführung mit offen liegender Feder, geänderte Rabnabe, runder geformte Sitzbank, Umrandung der Spritzwand in verchromten Kunststoff, verchromte Zierleiste auf dem Kotflügel und die Lüfterradabdeckung in Graumetallic. Der kursive Vespa-Schriftzug feiert sein Comeback.

Fotos von Vespa

150 PX – PX Classic

VLX1T

1993-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1993

Preis

4,36 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Blau, Gelb

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

149 cm³

Bohrung x Hub

57,8 x 57 mm

Verdichtung

9,2 : 1

Leistung

9 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,3 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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, 170 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

nicht bekannt

Beschleunigung

keine Angabe

Verbrauch

nicht bekannt

Viele sind überrascht, die PX noch in der Preislist zu finden, aber sie wird nach wie vor von Vespa Freunden in großer Zahl bestellt. Die Optik der PX ist klassisch, die Zeit ist spurlos an ihr vorübergegangen. Obwohl sich nicht beworben wird, bleibt sie bei der Kundschaft, die an der Handschaltung fest hält, beliebt; und die 150 ist zweifellos das Harmonischste unter den drei PX Modellen. Das Design wird leicht überarbeitet und überrascht mit vielen Details in Schwarz, was nicht besonders gut ankommt. Gleichzeitig mit der Ankündigung der ET4 mit Viertaktmotor und Automatikgetriebe erscheint zum 50. Geburtstag der Vespa ein Sondermodell, die PX Classic mit gelber Lackierung und Sitzbank in Kastanienbraun. Für viele Vespafrunde ist das die letzte echte PX, denn sie ist bis auf wenige Details mit der ersten PX weitgehend identisch, bis hin zur vorderen Trommelbremse. Die nächste PX besitzt zwar eine vordere Scheibenbremse, aber der Bremsflüssigkeitsbehälter am Lenker stößt bei Puristen auf heftige Ablehnung. Daher stellt die PX Classic ein besonders wichtiges Modell dar, denn mit ihr geht eine Ära zu Ende.

Fotos von Vespa

150 PX Disco

VLX1T

1997-1999

Präsentation

Mailänder Salon 1997

Preis

5,44 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Hellgrün

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

149 cm³

Bohrung x Hub

57,8 x 57 mm

Verdichtung

9,2 : 1

Leistung

9 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,3 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 20mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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

Scheibe, 200 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

nicht bekannt

Beschleunigung

keine Angabe

Verbrauch

nicht bekannt

Zwanzig Jahre nach der Einführung der PX erfährt sie eine gründliche Überarbeitung, man kann fast schon von einer neuen Modellgeneration sprechen. Die PX erhält anstelle der Trommel- eine vordere Scheibenbremse. Dazu gehört natürlich auch ein Behälter für die Bremsflüssigkeit, der am Lenker neben dem Bremshebel sitzt. Neu ist auch die Vorderradführung mit offen liegender Feder. Optisch zeichnet sich die neue PX vor allem durch die runder geformte Sitzbank aus, aber manche Details nehmen Bezug auf die Vergangenheit, so etwas die Umrandung der Spritzwand aus verchromtem Plastik und der Chromstreifen auf dem Kotflügel. Der Vespa Schriftzug auf der Spritzwand und den Seitenhaben ist kursiv gehalten, die Abdeckung des Lüfterrades in Graumetallic. Die 150 was unter den drei PX Modellen stets das Ausgewogenste, und diese runderneuerte Version findet zahlreiche Freunde unter den Vespa Fans. Die neue PX erschließt sich aber auch ganz neue Kundenkreise. Die Kundschaft bewundert die klassische, traditionsorientierte Linienführung und erfreut sich an der aufgefrischten Technik, der sicheren Straßenlage und der effizienten Scheibenbremse. Die zweite Serie der PX ist ein zeitloser Klassiker.

Fotos von Vespa

200 PX – PX Classic

VSX1T

1993-1996

Präsentation

Mailänder Salon 1993

Preis

4,58 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Blau, Gelb

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

198 cm³

Bohrung x Hub

66,5 x 57 mm

Verdichtung

8,8 : 1

Leistung

11 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,48 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 24mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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, 170 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

nicht bekannt

Beschleunigung

keine Angabe

Verbrauch

nicht bekannt

Die PX ist weiterhin erfolgreich und wird von den Fans kräftig nachgefragt, obwohl sie kaum beworben wird. Viele sind überrascht, dass sie nach wie vor zu haben ist, aber für einen Vespafreund, der am rituellen Schalten per Hand Gefallen findet, gibt es keine Alternative. Dazu ist die 200 die leistungsstärkste Version der Baureihe. Für Modernität sollen in Schwarz gehaltene Details sorgen, was nicht jeder gut findet. Viele Vespa-Freunde befürchten, dass die PX mit dem Erscheinen der neuen ET4 mit Viertaktmotor und Automatik aus dem Programm fällt, aber die Karosserie der PX ist noch lange nicht vorbei. Mit der ET4 wird der 50. Geburtstag der Vespa gefeiert, aber zum selben Anlass gibt es auch ein PX-Sondermodell, die PX Classic in der typischen gelben Livree mit kastanienbrauner Sitzbank.

Fotos von Vespa

200 PX Disco

VSX1T

1997-1999

Präsentation

Mailänder Salon 1997

Preis

5,66 Mio. Lire

Stückzahl

nicht bekannt

Farben

Hellgrün

Fahrgestellnummern

nicht bekannt

MOTOR

Zylinder / Bauart

1 / Zweitakter

Hubraum

198 cm³

Bohrung x Hub

66,5 x 57 mm

Verdichtung

8,8 : 1

Leistung

11 PS bei 6000/ min

Drehmoment

1,48 mkg bei 4500/min

Kühlung

Gebälsekühlung

Gemischführung

Drehschieber

Vergaser

Dell'Orto 24mm

Gemisch

1:50

Zündung

elektronisch

Anlasser

elektrischer Anlasser

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

Scheibe, 200 mm

Hinterradbremse

Trommel, 170 mm

Reifen

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

ABMESSUNG UND GEWICHT

Länge

1805 mm

Breite

700 mm

Sattelhöhe

805 mm

Radstand

1270 mm

Tankinhalt

8 Liter

Gewicht

115 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

nicht bekannt

Beschleunigung

keine Angabe

Verbrauch

nicht bekannt

Zwanzig Jahre nach Einführung der PX erscheint eine neue Generation in Gestalt einer stark verjüngten PX. Trotz der langen (und sehr erfolgreichen) Bauzeit der PX gibt es, speziell an der 200m nur in einem Punkt wirklich Grundlegendes zu verbessern: die Bremse. Die vordere Trommelbremse weicht einer wirkungsmächtigeren Scheibenbremse; daneben sorgt die Vorderradführung mit offen liegender Feder für eine bessere Straßenlage. Die übrigen Änderungen betreffen lediglich Details sozusagen klassizistischer, die Vergangenheit beschwörender Natur: die Spritzwand ist von Chromzier umrahmt, der Kotflügel trägt einen Chromstreifen und die Schriftzüge an Front und Seitenhauben sind kursiv ausgeführt. Die Lüfterradabdeckung ist in Graumetallic gehalten. Mit diesem Modell nimmt die zweite PX Generation ihren Anfang. Manche Traditionalisten weinen der Trommelbremse nach.