

LA *Vespa* 125 Nuova del 1965

“VESPA 125 Nuova – Numero di esemplari prodotti VMA1T: 17.100”



Azzurro metallizzato MaxMayer 1.268.0110
(Foto tratta dal sito [vespa web.com](http://vespa.web.com) e dati colore ricavati dal sito vespaclub.com)

“La 125 che nasce nel 1965 si basa sulla scocca di piccole dimensioni inizialmente concepita per la 50. La scocca stessa presenta per la prima volta i gusci laterali saldati al corpo principale. L'accesso al motore avviene tramite uno sportellino laterale. Nuovo anche il propulsore, che per la prima volta ha il cilindro inclinato di 45° anziché essere orizzontale. Le ruote sono da 10" per la prima volta su una 125. La sella è monoposto oppure biposto. La sospensione anteriore presenta l'ammortizzatore coassiale con la molla. Si tratta di un modello interessante, che però non riscuote molto successo per via delle scarse prestazioni. Per rimediare, la Piaggio presenterà sul mercato la versione denominata Primavera che, proprio in forza del suo comportamento brillante, riscuoterà invece un successo enorme di pubblico” (1)

“Per ampliare la gamma dei veicoli già in produzione e visto che il progetto *scocca piccola* aveva incontrato favori oltre le aspettative, la Piaggio mette sul mercato una nuova Vespa

Pur mantenendo al novanta per cento le caratteristiche estetiche della 50 cc, il nuovo scooter ora ha una potenza che gli consente di raggiungere una velocità di tutto rispetto e di affrontare brillantemente le salite.

“Prima di una serie di scooter con motore 125 cc, la Vespa 125 Nuova sin dalla presentazione al pubblico riscuote i favori della grande massa. Prodotta nel 1965, e sostituita nel 1967 dall'intramontabile Primavera, diversa solo per il bauletto porta oggetti ricavato all'interno della sacca sinistra. Nuovo il concetto delle ruote, di grande diametro, con cerchio ad anello e freni con tamburo in lega, muniti di alette di raffreddamento.

La pedana è ben rifinita con listelli in alluminio e, al centro, due lamine di acciaio inox tengono fisso il tappetino in gomma. Di serie solo con sella anteriore, quasi tutti la compravano con sella lunga a due posti”.



Il nuovo manubrio che equipaggia la 125 Nuova è più largo di quello montato sulla 50 cc, per una guida più semplice. Al centro del manubrio è posizionato il contachilometri, anch'esso di nuova foggia.

La grande sella anteriore monoposto è molto comoda per il conducente. Svitando il pomello in plastica che la tiene fissa al telaio, si accede al vano porta oggetti in plastica.

Il portapacchi ha dimensioni ridotte: molto bello invece, il fanalino posteriore, che oltre alla luce di posizione, comprende anche quella dello stop.



1) Vista laterale del motore e della cuffia del cilindro in ferro, con trattamento di fosfatizzazione scura.

Da notare l'ampliamento dello sportello, per migliorare le operazioni di controllo motore e pulizia o sostituzione della candela di accensione.

E' la modifica di maggior rilievo sulla scocca.

2) La sella della 125 Nuova, costruita dall'azienda Aquila, montava in origine la maniglia per il passeggero, visto che il veicolo era omologato per due persone

Facile e sempre pronto all'avviamento anche dopo lunghi periodi di inutilizzo, il motore della 125 Nuova è robusto e insofferente anche agli sforzi più severi.

Il largo manubrio e la posizione comoda della seduta, mettono subito a proprio agio anche le persone meno portate per la guida.

L'abitabilità sulla Vespa 125 Nuova, in due persone, non era molto comoda per via delle ridotte dimensioni del veicolo.

Le sospensioni, con ammortizzatori a doppio effetto, smorzano notevolmente l'impatto di buche e dossi". (2)

20 ANNI DI ESPERIENZA PREZIOSA

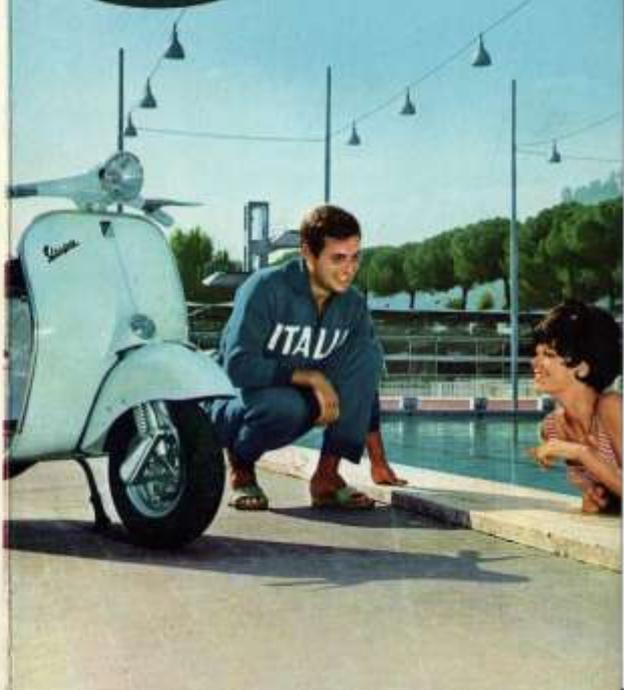


Sono quasi 20 anni che la Piaggio, prima nel mondo, applica la geniale soluzione della carrozzeria portante ai suoi motoscooters. Sono 20 anni di esperienza preziosa e continua che non può essere sostituita dall'improvvisazione. Oltre 3 milioni di Vespa sino ad oggi prodotte dimostrano, in ogni parte del mondo, la superiorità di questa struttura leggera e compatta sugli antiquati telai a tubo. Per i suoi evidenti vantaggi questa soluzione è stata, dopo 20 anni, adottata anche da quei costruttori che prima l'avevano criticata.

E' UN PRODOTTO DELLA PIAGGIO & C. GENOVA



Vespa 125 nuova



Vespa 125 nuova



PRESTAZIONI

Velocità: 78 Km/h. (Cuna)
Consumo: 1 lt. per 55 Km.
Autonomia: 420 Km.
Pendenza superabile: 33%

Tempo occorrente per percorrere 1 Km. con partenza da fermo: 52" 4/10.

Tempo occorrente per raggiungere la velocità di 70 Km/h partendo da fermo: 20".

Tempo occorrente per passare dalla velocità di 30 Km/h a quella di 70 Km/h in 4ª velocità: 18" 2/10.

MOTORE: monocilindrico a due tempi con distribuzione rotante - cilindrata: 123,4 cc. alesaggio: mm. 52,5 - corsa: mm. 57 accensione con bobina AT esterna.
CAMBIO: a 4 velocità.
TRASMISSIONE DIRETTA.

CARROZZERIA PORTANTE.
SOSPENSIONI: anteriore e posteriore con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto.
FRENI: ad espansione sulle due ruote.
RUOTE intercambiabili: da 3.50 - 8".

DIMENSIONI E PESI: lunghezza cm. 172 - larghezza cm. 71 - altezza cm. 102 - passo cm. 118 - peso a vuoto: Kg. 83.
CONTACHILOMETRI: in dotazione.
Viene fornita con sella semplice e, su richiesta, con sella biposto.

“La 125 Nuova si può definire l’evoluzione della Vespa 90 (V9A1) del 1963. Questo modello infatti ha subito importanti modifiche sia estetiche che funzionali: il telaio ha la pedana poggiapiedi molto più rifinita con listelli, terminali in alluminio e profilo in gomma nera. Al centro, sulla sciolatura centrale del telaio, c’è un tappetino in gomma

Il parafango anteriore è stato arricchito da una crestina di alluminio lucidato a specchio. L’ispezione del motore è stata facilitata con un nuovo sportellino laterale più grande.

Il manubrio, molto più largo permetteva di guidare meglio e il contachilometri, con il fondo scala bianco, toccava i 100 km/h. Il gruppo ottico, maggiorato nel diametro, migliorava la visibilità e il fanalino posteriore, con lo stop, è rimasto lo stesso della 90 cc.

Ma le due novità più apprezzate della 125 Nuova furono: la cilindrata portata a 125 cc, che migliorò la velocità finale e la potenza, i freni di grande diametro con le alette per la dissipazione del calore e le ruote da 10”, mai montate prima su una Vespa 125cc.

Il colore della 125 Nuova era unico: grigio azzurro metallizzato con cerchi ruota e tamburi freno di color alluminio”. (2)

(1) (Articolo tratto dal sito [elogioallavespa .it](http://elogioallavespa.it))

(2) (Articolo tratto da ”Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli”)

(3) (Dati ricavati da archivio privato **Bruno Acquafresca** – S. Vincenzo)