

LA *Vespa* 125 Primavera del 1967

“VESPA 125 Primavera – VMA2T 1967/1982 Numero di esemplari prodotti: 220.328



Biancospino MaxMayer 1.298.1715
(Foto e dati colore ricavati dal sito vespaclub.com)

“La Vespa Primavera rappresenta un grandissimo successo sul mercato. Negli anni in cui viene prodotta diviene il sogno di tantissimi sedicenni, affascinati dalla sua linea pulita e dalle notevoli prestazioni. Rispetto alla contemporanea 125 GTR, a parità di cilindrata, vanta una scocca di minori dimensioni e una linea più moderna. Rispetto alla Nuova 125 dalla quale è derivata, si riconosce per il gancio davanti alla sella. Ma la grande differenza sta nel nuovo propulsore più potente, che consente un incremento di 10 Km/h e un'accelerazione assai più brillante. Rimane in listino praticamente immutata per ben 15 anni, a dimostrazione della validità del progetto. La prima serie si distingue per le scritte, posizionate in diagonale sulla scocca, e per il fanalino posteriore di piccole dimensioni e verniciato in tinta con la carrozzeria. La Vespa Primavera piace a tutti, soprattutto ai giovani di questi anni, che la identificano più di altri modelli nello slogan "chi Vespa mangia le mele". E' un veicolo che trasmette simpatia e innovazione. Piace ai ragazzi che ne apprezzano la grande maneggevolezza e lo scatto in partenza. Piace moltissimo anche alle ragazze, le quali gradiscono in particolare modo le sue dimensioni contenute, e la grande eleganza della linea” (1)

“Nata nel periodo delle contestazioni studentesche, la Vespa 125 Primavera è rimasta nel cuore delle persone che allora avevano 16 anni. Derivata dalla 125 Nuova ne conserva quasi tutte le caratteristiche estetiche. Alcune piccole migliorie sono state apportate al motore, che rimane molto robusto ed affidabile. Punto di riferimento dello scooter anni '70, verrà prodotto in un numero importante di esemplari che saranno distribuiti in tutto il mondo.

La linea molto pulita e minimalista della Primavera 125 ha decretato il successo di questo modello con oltre 220.000 esemplari.

La scocca anche se derivata da quella della 50, può ospitare due persone di media statura, la sella è piccola ma abbastanza imbottita e ricca di molle per migliorare il confort.

Nella parte anteriore si trova anche un gancio per fissare una borsa. Il modello in foto è della seconda serie; le scritte sullo scudo anteriore e nel posteriore della scocca sono in stampatello mentre, la prima serie le aveva in corsivo. Il gruppo ottico anteriore è rifinito con una ghiera cromata e le manopole, di nuova foggia, sono nere con stemma esagonale al centro



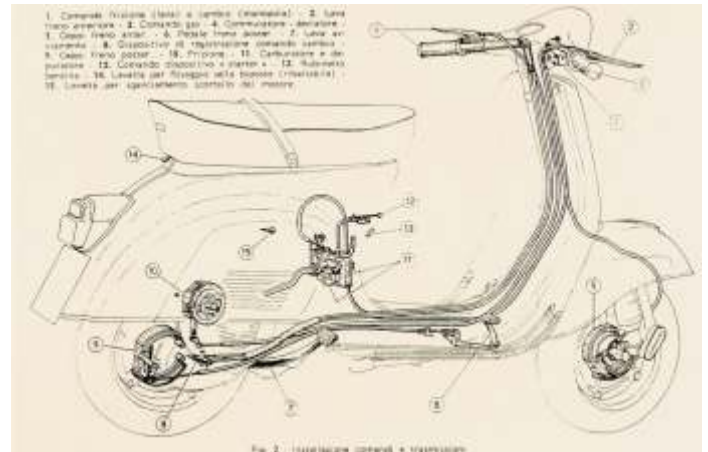
Nuovo, su questa serie, anche il fanalino posteriore, che adesso è formato da un unico trasparente in plastica rossa.

Il telaio in lamiera della 125 Primavera è molto stretto e filante, in modo da diminuire l'impatto con l'aria rispetto a quello delle sorelle maggiori e favorendo le prestazioni velocistiche dello scooter. Nella parte superiore della trave centrale c'è un piccolo tappetino in gomma nera, fissato da due listelli in acciaio inox lucidato. I listelli della pedana sono in alluminio con profilo in gomma.

Nella scocca laterale sinistra è stato ricavato un nuovo ripostiglio con sportellino munito di serratura per contenere piccoli oggetti, in aggiunta a quello già esistente sotto la sella. La seconda serie ha la scritta Piaggio serigrafata nella parte posteriore della sella, al posto della targhetta in alluminio con il logo della ditta fornitrice Aquila.



Il libretto con la copertina in cartoncino grigio consegnato insieme al veicolo è molto ricco di immagini disegni e spiegazioni. Nelle prime pagine sono raccolte le prestazioni e le caratteristiche dello scooter, insieme ad un disegno esploso della Vespa. Proseguendo, foto e descrizioni aiutano a capire come utilizzare al meglio questo mezzo. Molto dettagliata anche la tabella che ricorda la periodicità degli interventi di lubrificazione ed ingrassaggio. In seguito sono date anche le istruzioni per un corretto lavaggio della carrozzeria. Utile anche la sezione della ricerca dei guasti ed irregolarità di funzionamento, descritte nelle ultime pagine.



Il nuovo manubrio più largo e di nuova foggia, con il contachilometri incorporato, che veniva montato di serie.

La linguetta che fuoriesce dal retro della sella, serve per alzarla, mentre la scritta "125 Primavera" ed il fanalino posteriore in plastica, sono della seconda serie.

COMPORTAMENTO SU STRADA

Il peso contenuto e le dimensioni ridotte dello scudo anteriore rendono molto agile, anche in situazioni estreme, questa mitica Vespa 125. Anche il passeggero gioca a suo favore, perché può sostare in uno spazio poco superiore ai 50 cm. Il motore, migliorato rispetto alla *Vespa 125 Nuova*, ha una potenza vicina ai 6 cv, che permette allo scooter di superare gli 85 km/h con una autonomia di almeno 280 km con un pieno di miscela al 2%. La frizione è morbida, modulabile, indistruttibile. Il cambio a 4 velocità è ben frazionato. Le sospensioni sono le stesse della *125 Nuova*; discreta la posteriore, solo sufficiente quella anteriore, per via delle ridotte dimensioni dell'ammortizzatore.



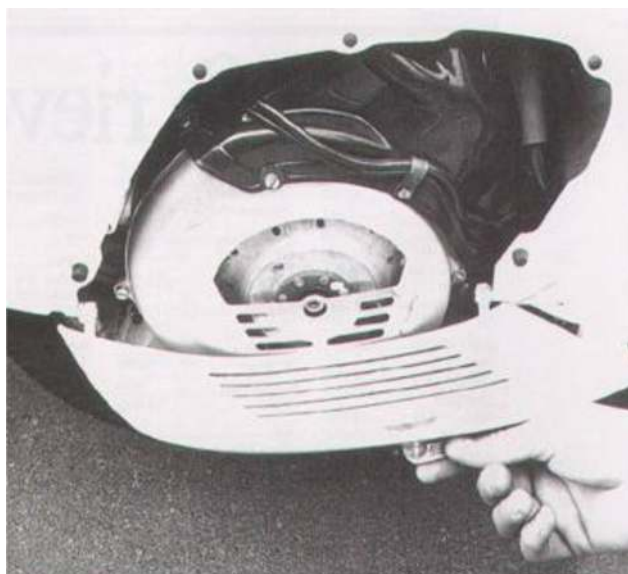
Negli anni dei “figli dei fiori”, la Vespa mise in commercio uno scooter dal nome “Primavera” che parlava direttamente ai giovani: prodotta verso la fine degli anni Sessanta, infatti, la Vespa 125 Primavera sarà molto apprezzata, oltre che per l'estetica, anche per la sua maneggevolezza.

Il motore 125 permetteva di raggiungere velocità di tutto rispetto anche con il passeggero a bordo, l'elasticità del motore consentiva di viaggiare tranquillamente anche in quarta alla modesta velocità di 30 o 40 km/h senza problemi. Le dimensioni erano le stesse della *Vespa 50*, con la sola differenza del manubrio che era di maggiori dimensioni e montava di serie il contachilometri e la ghiera inox sul faro.

All'interno della sacca laterale sinistra c'era un porta oggetti al quale si accedeva da un piccolo sportellino con serratura. La sella, a due posti, si poteva alzare per accedere al tappo del serbatoio ed al contenitore degli attrezzi in dotazione, e nella parte anteriore c'era anche il gancio per appendere la borsa.

Le prime serie di questa Vespa avevano la scritta “Primavera” in corsivo ed il fanalino posteriore con supporto in lega di alluminio. Le manopole, uguali per forma a quelle della 50, erano di colore

grigio. Oltre al colore più diffuso, il biancospino, furono prodotti, in un numero più limitato, modelli con colorazione marrone metallizzato e la sella bianca. (2)



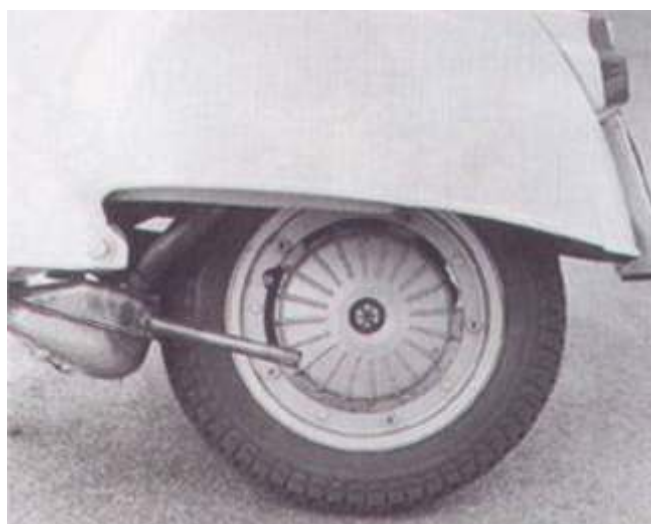
Lo sportellino che dava accesso al motore e relativa candela: era senza chiusura di sicurezza e quindi veniva facilmente rubato

“NUMERI E COLORI

La Vespa Primavera ha subito pochissime modifiche nel corso della sua luminosa carriera. Le più evidenti sono le scritte su scudo e scocca posteriore che sono in corsivo e colore alluminio fino al 1974: da quell'anno vengono adottate le scritte dell'ultima generazione. Sono state costruite complessivamente 220.328 dal 1967 al 1982 con prefisso di telaio VMA2T e numerazione progressiva da 020001 a 0240329.

Per i colori c'è il rischio della confusione con la produzione per l'estero ed esistono dati contraddittori sull'associazione anno/colore. Il colore comune a tutta la produzione è il biancospino (codice Piaggio 715 fino all'80 poi P9/6). Negli anni dal 74 al 76 c'è il marrone metallizzato (codice 130). Dal 72 al 79 compare in listino il chiaro di luna metallizzato (codice 108) mentre dal 1978 fino a fine produzione era disponibile anche il verde vallombrosa (codice 590). Il Blu Marine (codice 275) è un colore comune alla ET3 ed era quindi disponibile dal 1976.

Alcune serie di fine produzione tra il 1980 ed il 1982 sono state verniciate anche in azzurro metallizzato (codice PM5/2) e, solo per il 1982, in Grigio Azzurro (codice PM5/4). (3)



La nuova architettura con il cilindro inclinato ma sempre con il blocco motore oscillante sul braccio impernato nella scocca. Anche la Primavera mantiene la tradizione delle ruote intercambiabili con cerchi scomponibili. I tamburi presentano un'alettatura radiale con funzione di irrobustimento e raffreddamento

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

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

(3) (Articolo ricavato da *Motociclismo d'Epoca* 7/2009)