

LA *Vespa* 125 TS del 1975

“VESPA 125 TS – 1975 VNL3T Numero di esemplari prodotti: 28.704



Chiaro di Luna metallizzato MaxMayer 1.268.0108

(Foto e dati tratti dal sito Verspaclub.com)

Le scritte, Vespa e 125 TS, non sono più in corsivo ma in un più moderno stampatello. Osservando attentamente questa Vespa, ci si accorge che il telaio deriva dalla 200 Rally, mentre il motore è stato leggermente potenziato con l'introduzione di un terzo travaso, ed altre piccole ma importanti soluzioni che lo rendono più fluido e progressivo, specialmente ai bassi regimi. Quattro le nuove colorazioni disponibili di serie: Chiari di Luna metallizzato, Rosso Katmandu, Biancospino e Verde.” (2)

“L'ultima Vespa nata, la 125 TS oggetto della nostra prova, si propone come la Vespa dalle migliori prestazioni che si possa guidare a 16 anni, uno scooter che consenta anche di affrontare tragitti piuttosto lunghi e non solo la quotidiana routine casa-scuola o casa-ufficio.

“La TS 125 (Turismo Speciale) sostituisce la GTR di pari cilindrata. Praticamente identica esteticamente al modello precedente, si distingue per la linea più moderna, senza fregi sul parafango anteriore e sui cofani laterali. Leggermente diversa è anche la sella, con un accenno di codino. Il bauletto porta oggetti è di serie, montato dietro lo scudo. La scritta sul lato esterno dello scudo è collocata diritta.” (1)

“Nata nella metà degli anni Settanta, il modello 125 TS, Turismo Speciale, è l'evoluzione del precedente modello GTr, che viene rimpiazzata egregiamente. Nel 125 TS spariscono dalle sacche laterali e dai lati del parafango, i fregi in alluminio lucido, la sacca laterale sinistra non ha più l'accesso al vano porta oggetti ma, sotto di essa ora c'è, nascosta, la ruota di scorta. Per ovviare all'assenza di un porta oggetti, viene montato un bauletto dietro lo scudo anteriore.



E proprio la sua completezza, unita alla sua economia e praticità d'esercizio, ci ha spinto a guidarla per voi.

Cosa dire della linea della Vespa? Nulla o quasi. Ci limitiamo ad osservare che, ad una base ormai classica, la Piaggio non ha mai smesso di apportare modifiche moderne e riuscite: ne sono un esempio il faro anteriore di largo diametro, il grosso gruppo ottico posteriore, la sella lunga montata di serie, le guance laterali di generose dimensioni eppure non pesanti grazie alla loro linea rastremata, il capace bauletto posto dietro lo scudo che viene a colmare un po' il vuoto caratteristico fra il sellone e lo scudo stesso ed il parafango anteriore, avvolgente e tuttavia snello. Circa i comandi, né lode né infamia: la manopola sinistra che comanda il cambio ha il grosso pregio di non costringere il polso a movimenti esagerati per innestare

tutti i rapporti, le leve del freno e della frizione sono di forma anatomica molto ben raggiungibili. La centralina elettrica, per altro, è forse un po' troppo convenzionale, pur non presentando difetti di funzionamento; forse un giovane, mentre tutte le moto leggere del mercato si stanno *vestendo di nuovo*, desidererebbe però qualcosa di meno anonimo. Un plauso all'equipaggiamento prescelto per la TS: oltre ai due fari di generose dimensioni, che consentono una sicura guida notturna, quanto mai utile; quanto mai saggia l'adozione del bauletto e di un serbatoio di oltre 7 litri, così utile in caso di lunghe percorrenze e della ruota di scorta collocata sotto la guancia sinistra. Di ottima presa e di disegno piacevole mentre, l'antifurto a bloccasterzo ed il tachimetro illuminato nottetempo provvedono a completare l'equipaggiamento della Vespa TS insieme alla serratura montata sul coperchio del baule.

Sfortunatamente, se l'equipaggiamento completo invita ai lunghi tragitti con la Vespa, è la posizione di guida che non si mostra troppo all'altezza della situazione; la sella, nella sua porzione anteriore è troppo stretta ed il busto di chi supera un'altezza media, si affatica abbastanza dopo circa un'ora di sella." (3)



Foto tratta dalla scheda della 125 ET3 dal Volume **Vespa Tecnica 3** di **Leardi, Frisinghelli, Notari**. Edizioni CLD



“Il manubrio è lo stesso della 200 Rally e della precedente GTr e comprende il faro di grandi dimensioni, il contachilometri con fondo nero scalato a 120 km/h illuminato quando si accendono le luci. Al centro tra la spia delle luci ed il contachilometri, trova posto lo stemma esagonale Piaggio. Nuova per una 125 cc è la ruota di scorta fissata sotto la sacca sinistra, nascosta nella parte bassa da una protezione che la difende dai raggi del sole. Questo sistema era già utilizzato sull’ammiraglia Rally nelle versioni 180 e 200 cc.” (2)

“ La maggiore completezza ed il maggiore equipaggiamento riscontrabili nella TS rispetto alla Primavera di uguale cilindrata, per quanto riguarda l’esterno dello scooter, sono rinvenibili anche nel suo *cuore*: se infatti la carrozzeria della TS è quella della 200 Rally, privata solo dalle strisce colorate sulle fiancate, il suo motore è quello della Primavera, munito però di una terza luce di travaso, di un nuovo carburatore, di un nuovo filtro d’aria e di un nuovo complesso di scarico, così da vedere passare la sua potenza ad 8 cv a 5600 giri dai 5,6 cv a 5500 giri della sorella minore.



La velocità massima passa a 93 km/h. Fra le caratteristiche nel comportamento della TS, ricordiamo un certo saltellamento del mezzo nel passare su asperità secche, quali le rotaie del tram; un sostenibile affondo della sospensione anteriore quando si frena energicamente e la tendenza della ruota posteriore, in caso di frenata brusca, al bloccaggio

La guida della Vespa 125 TS non presenta problemi di sorta, neppure a chi non ha molta esperienza

In conclusione la 125 TS è una Vespa completa, versatile che non disdegna le lunghe percorrenze, accessibile già a 16 anni ed economica nell’uso quotidiano. Di ben scarso rilievo i piccoli nei nella guida e fra i comandi: di maggiore entità il controsenso avvertibile fra la completezza dell’equipaggiamento e l’alloggiamento di chi guida.” (3)

(1) (Articolo tratto dal sito Elogioallavespa.it)

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

(3) (Articolo tratto da **Pilota Moto 6/20 Ottobre 1975**)