

VESPA LX E VESPA S 3V, 125 E 150

PREGI ● Maneggevolezza e Estetica

DIFETTI ● Abitabilità

PREZZO da € 3.620



PROVA SCOOTER

65 anni e non sentirli!

di Cristina Bacchetti | Un nuovo motore a 3 valvole, un look leggermente rivisto e il fascino di sempre. Questi i punti di forza delle nuove Vespa 3V, disponibili in due motorizzazioni: 125 e 150 cc, con prezzi a partire da 3.620 Euro



distribuzione monoalbero a camme in testa che vede l'introduzione delle 3 valvole (2 di aspirazione e 1 di scarico). Nella versione da 125 cc la potenza è di 8,5 kW (11,6 cv) a 8.250 giri; la coppia massima di 10,7 Nm a 6.500 giri. Il fratello maggiore, da 150 cc, eroga una potenza di 9,5 kW (12,9 cv) a 7.750 giri. Per il raggiungimento di un miglior rapporto tra prestazioni e consumi, i tecnici toscani hanno optato per la soluzione a 3 valvole poiché favorisce l'aspirazione, aumentando l'efficienza del motore rispetto al convenzionale 2 valvole. La nuova distribuzione permette quindi di migliorare i moti di carica della miscela nel cilindro e il processo di combustione è affinato dalla nuova posizione della candela, che garantisce al contempo un migliore raffreddamento degli organi interni alla testa, oltre ad una più semplice manutenzione, in quanto posizionata ora in maniera più accessibile.

Nuovi sono anche i valori di alesaggio e corsa (rispettivamente ridotti e incrementati), a favore della coppia e della prontezza al comando dell'acceleratore. Anche il sistema di raffreddamento è stato oggetto di studio, mediante simulazioni termofluidodinamiche, al fine di migliorarne il rendimento, ottenendo una riduzione della rumorosità meccanica e della potenza assorbita. Altre novità sono l'avviamento elettrico a ruota libera, quindi più silenzioso, e la trasmissione automatica centrifuga a secco, anch'essa tarata con l'obiettivo di massimizzare le prestazioni e minimizzare i consumi

alle basse velocità.

Diamo i numeri

Le novità e le modifiche apportate ai nuovi propulsori Piaggio le abbiamo viste nero su bianco, ma come si traduce tutto questo su strada? Il 125 cc migliora la sua potenza del 7,1% e la coppia massima del 10,3%; il tempo per coprire l'accelerazione da 0 a 60 metri diminuisce del 2%, mentre la velocità massima aumenta del 2,2%. Per il motore da 150 cc potenza e coppia massima crescono rispettivamente del 6,3 e 7,8%, con una diminuzione nel coprire l'accelerazione da 0 a 60 metri del 5% e un aumento della velocità massima del 3%. Il tutto, contrariamente a quanto si potrebbe pensare,

Vespa LX e Vespa S 3V, 125 e 150

Eccola qui, 65 anni dopo il debutto, come se per lei il tempo non fosse mai passato. Quantomeno in termini di stile, perché nel cuore e nella tecnologia è cambiata eccome, da brava icona fashion: sempre al passo coi tempi. Nel 1946, anno della sua nascita, Vespa ha introdotto un nuovo modo di spostarsi, puntando su praticità e facilità d'utilizzo, il tutto racchiuso in un innovativo concetto di carrozzeria portante, completamente in acciaio. Ma è inutile soffermarsi a decantarne le doti di simbolo di mobilità

e del miglior design italiano: i diciassette milioni di esemplari che da 65 anni scorrazzano per il mondo parlano de sé: Vespa è lo scooter più venduto e amato in Europa e, al tempo stesso, il veicolo europeo più venduto negli Stati Uniti. «Vespa è ciò che di più prezioso ha il Gruppo Piaggio. Dal 1946 ne sono stati venduti 17 milioni di esemplari, ma non vogliamo definirla "un monumento" perché è uno scooter sempre in evoluzione, a livello di tecnica e innovazioni. Crediamo molto in Vespa: è un prodotto unico e tecnologicamente avanzato, per questo abbiamo significativi programmi di espansione, anche in India e Vietnam, di produzione per il mercato locale.» Ci spiega Tommaso Giocoladelli, Senior Vice President Marketing. «La produzione per l'Europa, invece, rimarrà ovviamente a Pontedera».

I nuovi motori a 3 valvole

Su Vespa LX e Vespa S 2012 debutta il nuovo motore Piaggio, declinato nelle cilindrata da 125 e 150 cc a iniezione elettronica; studiato e costruito negli stabilimenti di Pontedera. Si tratta di un monocilindrico a 4 tempi raffreddato ad aria, con

“ Nel cuore e nella tecnologia **è cambiata eccome**, da brava icona fashion: **sempre al passo coi tempi** ”



con un importante calo dei consumi: secondo i dati dichiarati dalla Casa, alla velocità di 50 km/h si percorrono 55 km con un litro di carburante, quindi circa il 30% in più rispetto al motore 2V della precedente generazione. E buone notizie arrivano anche sul fronte della manutenzione: gli intervalli tra un tagliando e l'altro, sui precedenti modelli previsti ogni 6.000 chilometri, salgono ora a 10.000.

Una sicurezza che viene dal milione di chilometri, tra prove al banco e su strada, macinati dai nuovi propulsori in fase di sviluppo.

Tondo o quadrato? Classica o sport?

E' sempre lei. E il suo punto di forza in tutti questi anni è probabilmente proprio questo: la linearità, la fedeltà alle forme di successo, la non ricerca spasmodica del nuovo a tutti i costi. Vespa è così, ed è così da sempre. E per non tradire le aspettative si propone in due versioni che vanno a rispondere alle esigenze del cliente più classico, con la LX dal faro tondo, o a quelle dell'utente più sportivo: il faro quadrato di Vespa S raccoglie l'eredità più sportiva dei modelli degli anni '70 come la 50 Special e o la Primavera, le "small body" pensate per il pubblico più giovane. Il Centro Stile Piaggio, per entrambi gli allestimenti, si è concentrato in particolare modo sulla "cravatta", cioè quella copertura centrale in rilievo che corre dal manubrio fino al parafango, uno dei punti di distinzione di Vespa. Il frontale abbandona leggermente le rotondità della precedente versione, a favore di un tocco più moderno. Alcuni particolari cromati della LX, quali la mascherina che cela l'avvisatore acustico o la cresta fissata sul parafango, riportano alla memoria le Vespe storiche. Su Vespa S, invece, le cromature hanno lasciato il posto a finiture nero opaco, proprio per sottolinearne il

carattere più dinamico. Rivista su entrambi i modelli anche la strumentazione, ora più leggibile e che include tachimetro e contachilometri, indicatore del livello carburante, orologio digitale e tutte le spie luminose di servizio quali indicatori di direzione, fari anabbaglianti e abbaglianti, riserva del carburante e livello olio motore e lubrificante. Su Vespa LX 125 e 150 3V, dotata di serie dell'antifurto immobilizer, è presente anche il LED luminoso. Anche per la strumentazione, sulla versione S, il tutto cromato della LX è stato rimpiazzato da una cornice nero opaco. Nel retroscudo troviamo un vano portaoggetti utile a riporre piccoli oggetti di uso quotidiano, il sottosella può ospitare un casco jet, e il gancio portaborse "aiuta" nello sfruttare una pedana non proprio ampia e pratica, ma che sfoggia una nuova copertura in plastica sulla quale fa bella mostra di sé un importante logo Vespa.

Tradizione e innovazione

Alla ciclistica, secondo la più classica delle tradizioni Vespa troviamo, per la sospensione anteriore, il monobraccio laterale con ammortizzatore a doppio effetto. Monobraccio introdotto "un tempo" per rendere immediata la sostituzione del pneumatico anteriore in caso di foratura. Al posteriore, invece, un ammortizzatore con molla a doppio effetto permette la regolazione del precarico su 4



posizioni. Immane anche su Vespa LX e S 3V la storica struttura portante in acciaio che funge da telaio. I cerchi sono in alluminio a cinque razze: l'anteriore da 11" calza pneumatici da 110/70, mentre il posteriore da 10" da 120/70, entrambi tubeless. L'impianto frenante adotta un disco anteriore da 200 mm e al posteriore un tamburo da 110 mm.

La prova

«A me Roma piace moltissimo: una specie di giungla tiepida, tranquilla, dove ci si può nascondere bene». Così la definiva Marcello Mastroianni ne "La Dolce Vita". Non è così che l'abbiamo trovata. Una giungla sì, ma dal caldo soffocante e trafficata come non mai. Perfetto: terreno di battaglia ideale per la nostra prova. Se da ferma sul cavalletto sembra piccina sì, ma ciccotta quanto basta, in sella la sensazione è quella di esser poggiati su una libellula: fattore indubbiamente a favore della maneggevolezza, ma che va a discapito dell'abitabilità per chi proprio minuto non è. Il manubrio è stretto, basso e un po' troppo vicino al guidatore. Problema

risolvibile spostandosi indietro sulla lunga sella, ma che si ripropone nel momento in cui ci si ritrova a viaggiare in due. Lo scudo è vicino alle ginocchia e la pedana non è particolarmente spaziosa: il tutto si traduce, coadiuvato da una sella decisamente bassa (785 mm da terra), in una scarsa dose di comfort per chi supera il metro e settanta. Ma, come premesso, una delle peculiarità di Vespa è proprio quella di essere piccola, compatta e di divincolarsi quindi nel traffico con l'agilità di un insetto! In una Roma particolarmente congestionata è stato un piacere zigzagare tra le auto incolonnate e poter godere, al contempo, delle meraviglie che la Città Eterna riserva a ogni angolo e che per tutta la durata del test ci hanno sfilato accanto. Del resto il connubio Vespa e Roma pare non voler accennare a perdere nemmeno un minimo del suo storico fascino.

Come va?

Le due nuove motorizzazioni risultano, come da promessa, più scattanti rispetto alle precedenti soluzioni a 2 valvole, soprattutto il 125 per quanto riguarda lo spunto, il 150 invece per l'allungo.









1



2



3

1 Il faro quadrato di Vespa S raccoglie l'eredità più sportiva dei modelli degli anni '70.

2 Rivista su entrambi i modelli anche la strumentazione, ora più leggibile.

3 Il Centro Stile Piaggio si è concentrato sulla "cravatta", quella copertura centrale in rilievo che corre dal manubrio fino al parafango.



L'impianto frenante pecca leggermente di fruibilità: nonostante il peso da fermare sia esiguo, gli spazi d'arresto sono lunghi, a meno che non si vada ad agire in maniera decisa su entrambe le leve. Il rischio di bloccaggio però è nullo e, a ben guardare, le caratteristiche di frenata vanno a favore dei neofiti, evitando spiacevoli situazioni di panico. A quando un bel sistema ABS di tutto punto anche per la Vespa, che fino ad ora è andato ad equipaggiare solo la GTS 250? L'abbiamo chiesto ai tecnici di Pontedera, che ne giustificano l'assenza con la scarsa richiesta da parte del pubblico italiano.

La prova del sampietrino

Proprio per il vincolo che da sempre la lega a Roma, la nostra Vespa non poteva esimersi dalla temuta prova del sampietrino. La scocca in acciaio e le sospensioni (soprattutto quella posteriore) svolgono un buon lavoro nell'incassare le asperità del terreno, ma le piccole ruote, nelle buche più dure, soffrono un po'. A velocità più sostenute l'anteriore non trasmette la sicurezza che si vorrebbe ma, del resto, Vespa rimane un mezzo dall'uso prettamente cittadino e quindi forse, potremmo chiudere un occhio riguardo alla ormai

obsoleta forcella monobraccio... Qualche piccolo difetto lo si può perdonare, alla più bella del Reame.

La gamma

La nuova gamma Vespa LX è formata da 4 modelli: il 125 3V, il 150 3V e due motorizzazioni di 50 cc, una a 2 tempi, l'altra a 4 tempi e 4 valvole, entrambe raffreddate ad aria. La gamma colori prevede (per tutti i modelli) cinque tonalità differenti: Nero Vulcano, Montebianco, Rosso Dragon, Blu Midnight, Verde Portovenere. Le stesse caratteristiche tecniche di Vespa LX si trovano immutate sulla serie speciale più protettiva e adatta agli spostamenti fuori dalla metropoli, denominata Touring, disponibile nella variante cromatica Marrone Terra di Toscana. Vespa S è disponibile nelle cilindrata di 50 cc (con motore a 2 tempi o a 4 tempi e 4 valvole), 125 e 150 cc, queste ultime due dotate dell'innovativo motore a 3 valvole alimentato a iniezione elettronica. Quattro le varianti cromatiche a disposizione: Nero Lucido, Montebianco, Rosso Dragon, Azzurro Mediterraneo. La versione speciale Sport è disponibile in Nero Abisso. **M**

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
05 ottobre 2011
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848
[PROVA NAKED]
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA
World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi!" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 | Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

**Editore:**

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9 - 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.