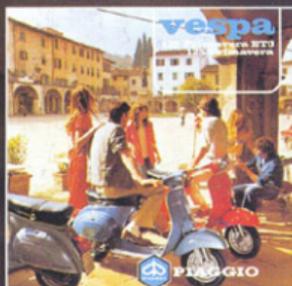


Gioiello di famiglia



Viene giustamente ricordata come una delle migliori Vespa costruite. Presentata nel 1976 come versione "pepata" della già diffusa Primavera, la ET3 faceva sognare i sedicenni - fanciulle comprese - per la linea snella, le dimensioni compatte e le brillanti prestazioni. E' un'ottima scelta anche ai giorni nostri grazie alla proverbiale affidabilità e alla buona disponibilità di ricambi

di ALDO BENARDELLI, foto GIUSEPPE GORI

• Sopra, ambientazione tipicamente giovanile in una locandina pubblicitaria dell'epoca. La Primavera e la Primavera ET3 sono da considerarsi delle vere icone degli anni Settanta.

Tra tutti i modelli di Vespa costruiti dal 1946 ad oggi qualcuno si è ritagliato un gradimento particolare nel grande pubblico. E' il caso, negli anni 50, della G.S. (Gran Sport) 150, familiarmente ribattezzata "vespone", potente e veloce come una motoleggera; nel decennio successivo è la piccola Vespa 50 ad essere protagonista, il "vespino" che avrà la sua apoteosi della versione Special, quella con il furo quadrato e il cambio a 4 marce. Gli anni 70 sono segnati dal fenomeno Primavera, una delle Vespa più amate in assoluto. E, in particolare, la sua versione più brillante, la ET3.

Primavera di successo

Non è difficile comprendere il successo della Vespa Primavera. L'estetica è a tutt'oggi un esempio di pulizia delle linee e perfetto equi-

librio tra peso, dimensioni e abitabilità. Deriva dalla scocca della Vespa 50, passata attraverso la Nuova 125 del 1965 e diventata Primavera nel 1967. Poche sapienti modifiche avevano consentito di ravvivare l'aspetto simpatico ma un po' misero della piccola 50: aumento dell'interasse e di conseguenza della lunghezza totale e adozione delle ruote da 10", oltre naturalmente un gruppo ottico adeguato, un tachimetro/conta chilometri da Vespa "grande" e il sellone con gancio appendiborse. Il motore, sviluppato sullo schema originario della 50 e cioè con cilindro inclinato di 45°, dagli originari 4,8 CV a 4.500 giri della Nuova 125 era passato ai 5,5 CV a 5.500, giri con un sensibile guadagno soprattutto in termini di spunto e allungo, caratteristiche essenziali nella marcia con il passeggero. Già, il passeggero: chi ha atteso il compimento della

• Un'istantanea poco educativa in tema di sicurezza ma adeguata al carattere della ET3: il tester di *Motociclismo* Riccardo Selicomi impenna durante la prova pubblicata sul numero di settembre 1976. A quel tempo il casco non era obbligatorio...



maggiore età per caricare l'amico o la ragazza - come imponeva e tutt'ora impone il Codice - scagli la prima pietra...

La Primavera piace fin da subito: è piccola, maneggevole, le ragazze la guidano in punta di sella e possono mettere facilmente i piedi a terra. Si infila in qualsiasi parcheggio, è un gioco da ragazzi issarla sul cavalletto. E poi è una Vespa, la puoi caricare come un mulo e farla marciare "a manetta" per ore che non fa una piega consumando il minimo indispensabile, con percorso fino a 35 km/litro di miscela al 2%. "Con Vespa si può": lo slogan pubblicitario di quegli anni sembra fatto su misura per la Primavera.

Novità inaspettata

A sorpresa, nei primi mesi del 1976, la Piaggio mette in vendita una nuova versione della Primavera. Non è annunciata da nessun lancio pubblicitario particolare, non viene presentata in occasione di alcun Salone espositivo ma l'interesse per la novità è subito grande. Il suo nome è Primavera ET3, ovvero "elettronica a 3 travasi". Alcuni particolari estetici tradiscono una connotazione sportiva come le strisce adesive e la scritta *electronic* sul cofano sinistro ma soprattutto l'aggressiva marmitta nera a siluro, molto simile per forma a quella della poco fortunata 90 Super Sprint. Il gruppo ottico posteriore è di maggiori dimensioni e verrà adottato contemporaneamente anche sulla Primavera normale; la sella è maggiormente imbottita e

Come riconoscerla

La Vespa Primavera ET3 è riconoscibile a colpo d'occhio per le strisce adesive a colpo d'occhio per le strisce adesive con la scritta *electronic* sul cofano sinistro, la chiave di contatto, la marmitta a siluro e la sella più ampia. Ma spesso una normale Primavera poteva essere abilmente camuffata - esteticamente, bene inteso - ricorrendo ai particolari menzionati disponibili a ricambio presso tutti i concessionari Piaggio. Meglio quindi controllare sempre sigla e numeri di telaio. La ET3 è stata prodotta in 144.211 esemplari tra il 1976 e il 1983 tutti distinti dalla sigla di telaio **VMB1T** e così suddivisi per anni di produzione:

1976 dal n° 1101	al n° 8925
1977 dal n° 8926	al n° 26810
1978 dal n° 26811	al n° 51703
1979 dal n° 51704	al n° 76045
1980 dal n° 76046	al n° 100260
1981 dal n° 100261	al n° 129919
1982 dal n° 129920	al n° 144679
1983 dal n° 144680	al n° 145312

Per quanto riguarda i colori, la ET3 è stata presentata nel colore Blu Jeans (codice Max Meyer 1.298.7228) abbinata alla sella jeans fino al n° di telaio 7735; dopo questo numero veniva fornita

con la sella nera comune agli altri colori. Si sono poi succeduti il Chiaro di Luna metallizzato (codice 2.268.018), il Blu Marine (codice 1.298.7275) e infine, per gli ultimi due anni di produzione, il Rosso (codice Max Meyer 5003 M, codice Piaggio P 2/1) come nell'esemplare della foto. Da segnalare che la ET3 presenta alcuni particolari in plastica di colore nero e più precisamente: il foderò dell'ammortizzatore anteriore e il coperchio del mozzo della

sospensione anteriore, il coperchio della choccia copri-volano e il portatarga. Dal 1978 il bloccasterzo assume la forma cilindrica e non più ovale; inoltre il corpo del tachimetro sporge maggiormente dal manubrio avendo la carcassa completamente in plastica e innesto del rinvio a baionetta.





• Stefano Greco di Vimercate impegnato sulla ET3 che ci ha messo gentilmente a disposizione. La Vespa venne acquistata nel 1992 per 1 milione di vecchie lire con soli 74 km percorsi in 12 anni di vital Un colpo di fortuna assolutamente irripetibile.

Pregi...

- Estetica sempre piacevole
- Maneggevolezza
- Prestazioni brillanti
- Consumi ridotti
- Reperibilità ricambi

e difetti

- Freno anteriore poco efficace
- Sospensioni rigide nell'uso a solo
- Accessibilità meccanica ridotta

• Le viste anteriore e posteriore mettono in risalto la snellezza della Primavera ET3. Cessata la commercializzazione in Italia dopo il lancio della poco fortunata serie PK, la Primavera è stata prodotta ancora qualche anno per il mercato giapponese.

più lunga; sul fanale, sopra al tachimetro, c'è la chiave di contatto. Le modifiche più importanti si celano nel motore. Sostanzialmente è il medesimo della Primavera ma il cilindro presenta un terzo travaso aggiunto. Non è una novità assoluta in quanto il terzo travaso era già stato introdotto sulla 125 T.S. (Turismo Speciale) dell'anno precedente con ottimi risultati. Ma la novità più importante è l'adozione dell'accensione elettronica in luogo di quella a puntine. Anche in questo caso non si può parlare di novità assoluta poiché l'accensione elettronica era già stata montata sulla Vespa Rally 200 del 1972. Fatto è che la combinazione di queste modifiche tecniche sul motore della Primavera comporta vantaggi tangibili. L'accensione elettronica permette di avviare più facilmente lo scooter grazie alla maggiore tensione disponibile; c'è una minore usura della candela e la fase di accensione viene mantenuta per tempi più lunghi non essendo presenti organi meccanici. Il nuovo cilindro a 3 travasi associato all'aumento del rapporto di

segue a pag. 72



I punti salienti



COMANDI E STRUMENTAZIONE

• I comandi e la strumentazione sono i medesimi della Primavera. La ET3 in aggiunta presenta, sopra al tachimetro, il bloccetto per la chiave di contatto, modifica spesso effettuata successivamente dai possessori del modello normale. Il comando del cambio a manopola è preciso ma lamenta una certa durezza all'azionamento; anche la ricerca del folle non è sempre agevole.



BLOCCATERZO

• Il bloccaterzo cilindrico indica che la ET3 del servizio è un modello post '78: le prime lo montavano di forma ovale.



SOSPENSIONE ANTERIORE

• Tallone d'Achille di tutte le Vespa fino alla serie Nuova Linea (PE/PX), anche sulla ET3 la sospensione anteriore ha un comportamento brusco nell'affondamento in frenata. Anche il comfort offerto è modesto con scarsa propensione a filtrare le asperità dell'asfalto. Da notare il manicotto dell'ammortizzatore e il copri mozzo della sospensione in plastica nera, altri segni distintivi della ET3.



PEDANA

• La pedana non offre ovviamente lo spazio delle Vespa di telaio tradizionale, quelle più grosse e con i cofani asportabili. E' comunque più che sufficiente per offrire un accettabile comfort e possibilità di movimento ai piedi del pilota. Per le dimensioni compatte la Primavera è sempre stata comunque preferita dai giovani di corporatura poco esuberante e apprezzatissima anche dal pubblico femminile.

GANCIO SELLA

• Un altro celebre "must" della Vespa è il gancio appendi borse sulla parte anteriore della sella. Questi di metallo sono di non facile reperimento: vennero infatti sostituiti a ricambio da analoghi in materiale plastico.

NUMERO DI TELAIO

• Come su tutte le Vespa con scocca derivata dalla 50 del 1963, il numero di telaio è stampigliato sul telaio in corrispondenza della battuta dello sportellino di accesso al motore. La scarsa accessibilità meccanica - soprattutto del carburatore - è uno dei limiti di questa scocca.

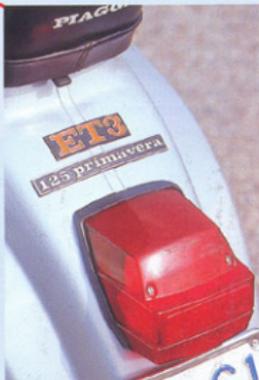
NUMERO DI MOTORE

• Il numero di motore è inciso sulla parte posteriore del carter motore, sotto l'attacco dell'ammortizzatore posteriore e sopra al tappo di carico e controllo livello dell'olio che lubrifica cambio e frizione.



VANO PORTAOGGETTI

• Contiene la centralina elettronica. La capienza è leggermente ridotta rispetto alla Primavera normale per la presenza della marmitta a siluro sottostante.



FANALE POSTERIOORE

• Decisamente più grosso e quindi meglio visibile il gruppo ottico posteriore che con la presentazione della ET3 verrà adottato anche dalla Primavera "base".

MARMITTA

• E' uno dei connotati più tipici della ET3, così come il siluro cromato distingueva la 90 Super Sprint. E' in buona parte responsabile delle brillanti prestazioni di questo modello di Vespa. Unico neo, deve essere rimossa dal collettore e ruotata all'indietro per permettere lo smontaggio della ruota. E' ancora reperibile a ricambio presso i concessionari Piaggio.

nuova vespa 125 primavera ET.3

elettronica



nuova vespa 125 primavera ET.3

Accelerazione elettronica - 3 trascini per un nuovo utilizzo di marcia - nuova marmitta ad alta resa di potenza già spersonata nella 90 Super Sport. Ecco alcuni degli avvolgenti termini che fanno della nuova Vespa Primavera ET.3 elettronica con 3 luci di trazione - antiscatto in gomma Vespa 125 raffinatezza alla Vespa 125 Primavera normale e alla Vespa 125 TS che stanno rassicurando i migliori successi di vendita.

TECNICA E PRESTAZIONI

Accelerazione elettronica - marcia ad alto rendimento di potenza in tutto l'arco della 1ª, 2ª e 3ª marcia - oltre al cambio ordinato nel modello base, anche il cambio a 5 marce - marmitta in alluminio a super-resa in lega d'alluminio - nuovo sistema sportivo.

Cilindrata 124 cc. potenza massima 13 CV a 5.500 giri al minuto - Velocità massima teorica con cambio ordinato 130 km/h (autoriscaldamento fino a 140 km/h in 2ª).



• Anche una pubblicità ufficiale può contenere un piccolo errore: "la nuova marmitta ad alta resa di potenza già sperimentata sulla 90 Super Sport..."; la denominazione corretta della 90 SS era Super Sprint e non Super Sport. La pagina è la quarta di copertina di *Motociclismo* di maggio 1976.

segue da pag. 69

compressione da 8,2:1 a 9,5:1 e le modifiche alla carburazione (il carburatore è sempre il Dell'Orto SHB 19/19 ma il getto del massimo passa da 74 a 76) aumentano la potenza a 7 CV sempre a 5.500 giri. Va da sé che le prestazioni aumentano di conseguenza: se la Primavera difficilmente supera in condizioni normali gli 85 km/h dichiarati, la ET3 raggiunge e supera i 93 km/h indicati dalla Casa. E, per la gioia dei giovanissimi, scatta decisamente meglio: la ET3 copre infatti i 400 metri con partenza da fermo in 21,365 sec contro i 23,290 sec della Primavera normale come ha modo di rilevare *Motociclismo* nella prova sul numero di settembre del 1976. La chiave di contatto è un deterrente in più per i malintenzionati; la ruota di scorta - opzionale - si fissa anche in questo caso dietro lo scudo.

La ET3 incontra immediatamente un grande successo. Viene proposta a 567.840 lire franco fabbrica Iva compresa contro le 505.120 lire della Primavera e le 599.200 lire della più corposa T.S. Il suo piccolo monocilindrico racchiude quella "verve" che manca al modello base; la sua estetica - fondamentalmente immutata - continua ad essere una garanzia.

Se ne produrranno 144.211 esemplari in 8 anni di commercializzazione, contro i 220.328 della Primavera costruita però in un periodo di oltre 15 anni.

Un'accurata descrizione della Primavera ET3 è contenuta nel 3° volume di *Vespa Tecnica* di Frisinghelli, Leardi e Notari, edizioni CLD di Fornacette (PI), tel. 0587/422800, www.cld.it.

Spendere il giusto

Le quotazioni della Vespa Primavera ET3 sono in rialzo: chi ne possiede un esemplare difficilmente se ne priva - se non a prezzi francamente esagerati - e quindi diminuisce la disponibilità di usato in condizioni decoree. Una ET3 ben conservata e con documenti in regola non dovrebbe superare la valutazione di 600 euro; quotazione destinata a lievitare se le condizioni sono ottime. Va tenuto presente che, e questo vale anche per altri modelli analoghi, un restauro professionale completo - nel nord Italia - difficilmente scende sotto i 2.000 euro: va da sé che la componente affettiva o specificatamente collezionistica comporta un esborso complessivo ben superiore al valore reale del mezzo.

Pur essendo contemplata nel Registro Storico Vespa, la Primavera ET3 non costringe a disperate ricerche sui banchi delle mostre-scambio: molti ricambi sono ancora reperibili presso i concessionari Piaggio.

Mauro Pascoli di Marina Romea (RA) ha comunque nel suo ricco catalogo alcuni ricambi specifici come la sella (75 euro), il kit di strisce adesive (30 euro), la cornice del faro (13 euro), la serie di dischi frizione guarniti (13 euro) e il bordo scudo (20 euro).



A chi rivolgersi

ESPERTI

- Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa, Piazza S. Osvaldo 2, 38069 Rovereto (TN), tel. 0464/433738.
- Giuseppe Stefanelli, via M. Filipposchi 9, 56030 Montefoscoli (PI), tel. 0587/657007
- Roberto Donati, via Abbondanza 28/B, 29100 Piacenza, tel. 0523/7330896
- Giorgio Notari, località Quattro Poderi 4, 58100 Grosseto, tel. 0564/454492, cell. 348/1400151
- Sergio Sciarpetti, c/o Albergo Antiarini, 06088 S. Maria degli Angeli (PG), tel. 075/8043690

RESTAURATORI

- Giorgio Notari, località Quattro Poderi 4, 58100 Grosseto, tel. 0564/454492, cell. 348/1400151
- Andrea Gentili, via Boffalora 15, 20142 Milano, tel. e fax 02/89507106, web: www.andreagentili.com
- Marco Caloi, Corso Roma 86, 20093 Cologno Monzese (MI), tel. e fax 02/2544069.
- Vittorio Tessera, via Marconi 8, 20090 Rodano (MI), tel. 02/95320438.
- Claudio Guidotti, via G. Barzellotti 5/A, 00136 Roma, tel. 06/39736585, cell. 338/2757266
- Adalberto e Alberto Paronelli, via del Chiostrò 3, 21026 Gaviate (VA), tel. e fax 0332/746050, e-mail:

paronelli@tin.it

- Giovanni e Vinicio Ristori, via Pisana 585, 50010 Firenze, tel. 348/5153371
- Gianni e Daniele Trabulo, via C. Agostini 211, 35018 S. Martino di Lupari (PD), tel. 049/59522466
- Enos Galante, via g. Fabricio 4, 33090 Clauzetto (PN), tel. 0427/80274 (dopo le ore 19.00).
- Vespa Collection, via XXV Aprile 4, 20070 Vizzolo Predabissi (MI), te. e fax 02/9834680, cell. 339/4508718

RICAMBISTI

- Giorgio Notari, località Quattro Poderi 4, 58100 Grosseto, tel. 0564/454492, cell. 348/

1400151

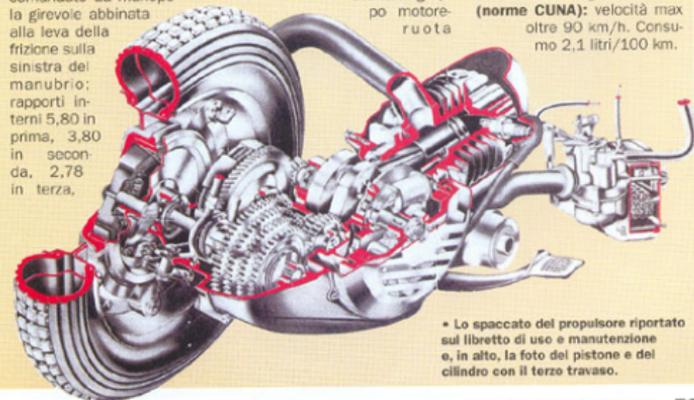
- Mauro Pascoli, via Faentina 175/A, 48100 Marina Romea (RA), tel. 0544/5020078, fax 0544/502079, web: www.mauropascoli.it
- Tuttovespa, 20025 Legnano (MI), tel. e fax 0331/551733, 0331/59743 (calere 20.00 alle 21.30)
- Carlo Negro, via Barbaroux 42, 10022 Carmagnola (TO), tel. 011/9715011, fax 011/9729770
- Angelo Bulgarelli, via Cuneo 66, 41012 Carpi (MO), tel. e fax 059/642163, cell. 338/7378817
- Andrea Gentili, via Boffalora 15, 20142 Milano, tel. e fax 02/89507106, web: www.andreagentili.com

Caratteristiche tecniche

Motore: monocilindrico 2 tempi inclinato di 45° sull'orizzontale con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento ad aria forzata e distribuzione a luci incrociate con terzo travaso supplementare e pistone a testa piatta. Alesaggio per corsa 55x51 mm, cilindrata totale 121,16 cc, rapporto di compressione 9,25:1, potenza max 7 CV a 5.500 giri. **Accensione:** elettronica Ducati 6V-50W con bobina A.T. esterna, anticipo 20° ± 2° prima del PMS, candela grado termico 240 della scaila Bosch, distanza fra gli elettrodi mm 0,6. **Impianto elettrico:** alimentato dal volano magnete 50W/6V. Fanale anteriore con lampada biluce abbagliante-anabbagliante da 6V/25W/25W e luce di posizione 6V/5W; fanalino posteriore con lampada per lo stop da 6V/10W e lampada per luce targa e posizione da 6V/5W. **Lubrificazione:** motore, con miscela benzina-olio al 2%; trasmissione primaria, frizione e cambio gr 250 olio SAE 30, controllo livello ogni 4.000 km, sostituzione ogni 8.000 km. **Alimentazione:** a caduta, miscela benzina-olio al 2%, capacità serbatoio 5,6 litri. Carburatore Dell'Orto SHB 19/19, diametro diffusore 19 mm, getto max 76, getto min 42, getto starter 60, valvo



la del gas a saracinesca. **Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2,54 (denti 24/61); secondaria tramite gli ingranaggi del cambio, rapporti totali di trasmissione 1:14,74 in prima, 1:9,80 in seconda, 1:7,06 in terza, 1:5,31 in quarta. **Telaio:** a carrozzeria portante in lamiera di acciaio stampata e saldata. **Sospensioni:** anteriore a levetta oscillante con molla elicoidale e ammortizzatore idraulico a doppio effetto, posteriore gruppo motore-ruota



• Lo spaccato del propulsore riportato sul libretto di uso e manutenzione e, in alto, la foto del pistone e del cilindro con il terzo travaso.