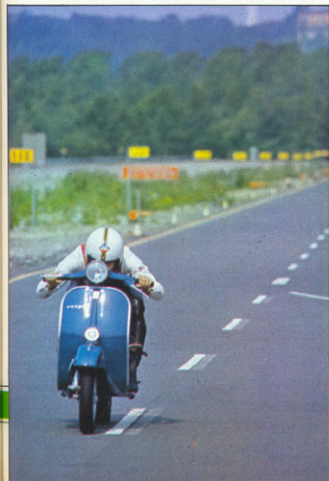


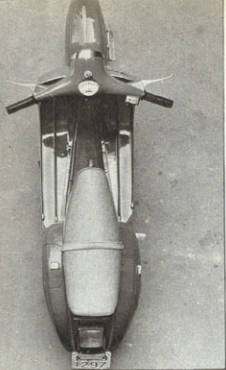
È derivata dalla Primavera ma vanta l'accensione elettronica, il terzo travaso ed altri perfezionamenti tecnici ed estetici che la rendono ancor più attraente e briosa. È ideale per l'impiego cittadino grazie anche al fortissimo tiro del suo motore. Supera i 90 all'ora, tiene bene sotto sforzo ed è confortevole quindi si presta anche al turismo.





Con la nuova
ET3 125
ancor più giovanile
e scattante
la leggendaria
Vespa

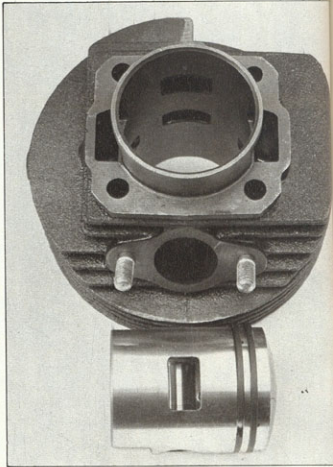
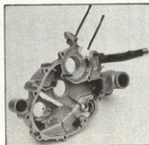
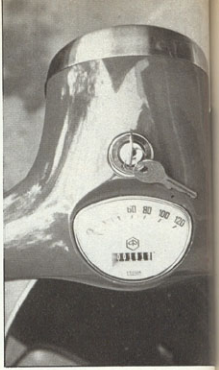
Durante la nostra prova abbiamo sottoposto la ET3 alle più diverse condizioni d'impiego. Nella pagina accanto, la comoda posizione del pedale del freno posteriore.



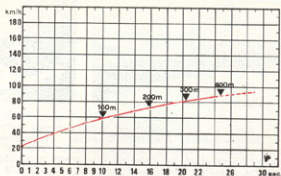
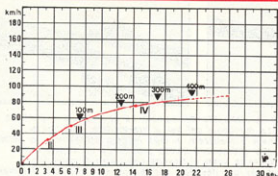
L'inconfondibile linea snella ed elegante della Vespa. Lo scudo e le sacche laterali sono larghe 42 cm. L'ampio cavalletto assicura un'ottimo sostegno.

Un po' debole la voce del claxon. Anche sulla ET3 si trovano montate tre marche di pneumatici (CEAT, Michelin, Pirelli): quella della nostra prova era dotata di Pirelli. Efficace il nuovo fanale posteriore ma surdimensionato in rapporto alla snellezza del mezzo.

La ET3 è stata dotata della chiave di contatto per l'accensione che offre un fattore di sicurezza in più nei confronti dei malintenzionati. Il quadrante del contachilometri, illuminato durante la marcia notturna si legge abbastanza facilmente mentre la lancetta non accusa sensibili oscillazioni. Quando il contachilometri segna 40 kmh si viaggia in realtà a 36,012 kmh mentre a 80 kmh corrispondono 74,074 kmh effettivi.



ACCELERAZIONE E RIPRESA



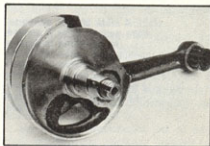
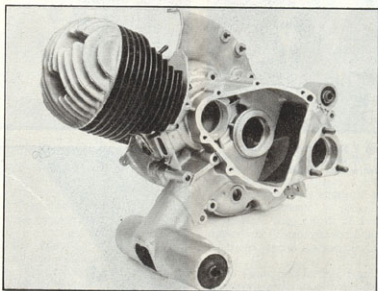
metri	secondi	km/h
100	7,291	—
200	12,518	72,580
300	17,040	—
400	21,365	86,956

Il grafico e i valori riportati a sinistra si riferiscono all'accelerazione sul quattrocento metri da fermo. Il grafico e i valori riportati a destra sono invece quelli della ripresa della minor velocità possibile nella

metri	secondi	km/h
100	10,096	—
200	15,863	72,044
300	20,453	—
400	24,731	88,235

marcia più alta, sempre sulla distanza del quattrocento metri. Altri dati delle nostre prove: peso dello scooter a secco 77 kg, carica 73 kg (70 pilota e carburante), temperatura 28°, umidità 60%.

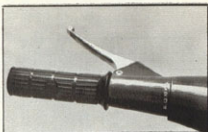
I PARTICOLARI DEL MOTORE



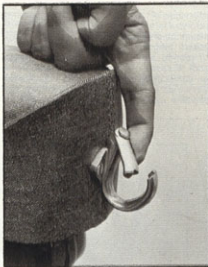
Il motore della Vespa si distingue per la sistemazione laterale (a destra), per la distribuzione controllata dalla spalla sinistra dell'albero motore, per il raffreddamento ad aria forzata e per il perno della ruota direttamente sul prolungamento dell'albero secondario del cambio. Inoltre tutto questo complesso oscilla unitamente alla ruota. Sulla ET3 sono stati adottati il terzo travaso (con relativa finestrella sul pistone), l'accen-

sione elettronica e il silenziatore sportivo, poi il rapporto di compressione è stato aumentato da 8,2 a 9,5 mentre l'anticipo dell'accensione è stato leggermente diminuito (da 25° a 20°) e il getto max. è passato da 74 a 76. I risultati di queste operazioni sono evidenti dal confronto tra le curve di potenza, coppia e consumo della ET3 e della Primavera Standard.

ET 3 125



Leve e manopole si impugnano bene; sono le stesse della « Rally » 200. La manopola del cambio ha una rotazione piuttosto ampia e quindi un po' stancante per il polso, specie nell'uso cittadino. La manopola del gas è irreversibile, cioè non si chiude automaticamente allentando la presa. Il complesso manubrio-fanale è realizzato in lega leggera pressofusa; la parte inferiore è aperta, lasciando così allo scoperto i due assi di comando che andrebbero invece protetti da un coperchietto. La freccia indica le viti per orientare e smontare la parabola del fero, dietro la quale si trovano i vari cavi di comando. Abbastanza a portata di mano la scatoletta accanto alla manopola del gas coi deviatori per le luci ed il bottone del claxon.



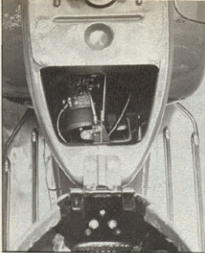
L'antifurto a bloccasterzo è situato a destra del piantone di sterzo, ma non è sufficientemente robusto.



A metà altezza nel vano della scocca sotto il sellone, in posizione facilmente raggiungibile anche in marcia, sono posti il pomello dello starter e il rubinetto a tre posizioni del serbatoio. La riserva consente di fare parecchia strada.

La sella è in jeans di plastica assolutamente impermeabile. Essa reca sul davanti un pratico gancio appendiborsa e sul retro una linguetta gommata per poterla ribaltare, dando così accesso al tappo del serbatoio (che non tiene bene col pieno) e alla sacca estraibile (di buona capacità). Tolta la sacca si scorgono i comandi per lo starter e il rubinetto del serbatoio, più in fondo.





Il carburatore con relativo filtro d'aria, in posizione ben riparata. Scarsa la dotazione attrezzi. Ben fatto il libretto di uso e manutenzione.

★ La prima Vespa è uscita nel 1946 e da allora ne sono state costruite più di sei milioni, diffuse in tutto il mondo a conferma di una indovinatissima formula che lungi dal tramontare riscuote sempre maggior successo (quest'anno le vendite degli scooter Piaggio in Italia hanno registrato un incremento del 100% ed anche sui mercati stranieri la situazione è molto rosea).

La Primavera, snella e scattante, presentata al salone di Milano 1967, è sempre piaciuta e continua a riscuotere favori, in particolare tra i giovani. Tuttavia quest'anno essa è stata affiancata da una versione ancor più brillante, l'ET3.

Questa sigla racchiude l'indicazione di quelle che sono le maggiori innova-



La stessa chiave dell'antifurto a bloccasterzo serve per la serratura dello sportellino d'accesso alla sacca sinistra, la cui capienza è stata leggermente diminuita rispetto ai modelli precedenti in seguito all'applicazione della «centralina» per l'accensione elettronica e alla adozione della marmitta sportiva. Anche le dimensioni dello sportellino sono piuttosto limitate.

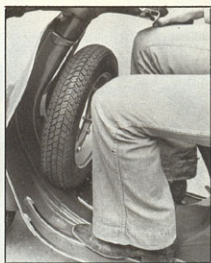
In caso di foratura la Vespa è già fornita della sua prerogativa di avere i cerchi scomponibili (che rendono facilissimo lo smontaggio dei pneumatici) e le ruote a sbalzo (che ne rendono semplicissima la rimozione); inoltre essa può essere dotata di una ruota di scorta, applicata dietro lo scudo mediante un supporto in lega leggera, che costa 19.150 lire tutto compreso e che non disturba la posizione di guida.

zioni tecniche di questo modello, cioè l'accensione elettronica e il terzo travaso. Sono poi state introdotte altre migliorie tecniche ed estetiche, che abbiamo specificato sotto le varie foto e che contribuiscono a rendere appetitoso questo modello, venduto tra l'altro ad un prezzo ancora interessante (567.840 lire f.f. IVA compresa).

Pressoché superfluo elencare le doti di eleganza, praticità, sicurezza, pulizia, silenziosità, maneggevolezza, confort ed economia d'esercizio della Vespa; le abbiamo già illustrate tante volte e del resto sono ben note anche al grosso pubblico. Concentriamoci sul riscontro pratico delle innovazioni introdotte per l'ET3.

Il terzo travaso (integrato da variazioni alla compressione, all'accensione e alla carburazione (di cui è detto sotto i particolari del motore) ha sensibilmente incrementato la coppia e la potenza, come risulta dal confronto tra le curve di pagina 123. Rispetto alla primavera la ET3 offre quindi un maggior tiro ed una maggior velocità massima in posizione normale.

Infatti la Primavera da noi provata nel 1973 copriva i 400 metri da fermo in 23''290 con velocità di uscita di 82,700 kmh e raggiungeva gli 82,300 kmh di velocità massima col guidatore in posizione normale mentre la ET3 in nostre mani ha fatto rispettivamente



21''365, 87,378 kmh e 86,790 kmh. La velocità massima in condizioni di massimo favore (impossibili da ottenere nell'uso pratico) non è stata invece diversa dall'elevato valore (98 kmh) a suo tempo riscontrato per la Primavera. Col pilota abbassato ma in condizioni normali e dopo un lancio altrettanto normale abbiamo raggiunto i 95,001 kmh.

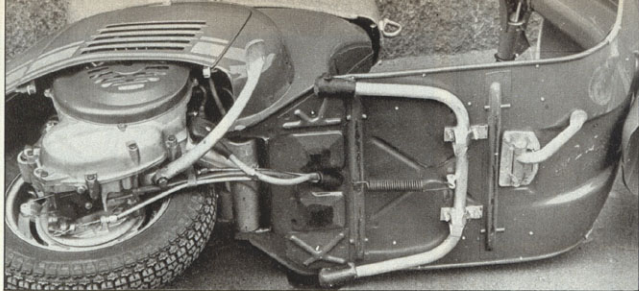
Da sottolineare ancora che la ET3 sono conseguite a regimi modesti (non oltre i 6000 giri).

Da sottolineare ancora che la ET3 vanta un'eccezionale elasticità: può partire tranquillamente in seconda, tiene la quarta a poco più di 20 kmh e poi riprende brillantemente senza la minima esitazione, anche spalancando la manopola.

La Vespa non ha mai posto problemi d'avviamento e tanto meno ne pone la ET3 con la sua accensione elettronica; inoltre questo tipo di accensione prolunga la vita della candela.

Per quanto riguarda il consumo, siamo sui valori leggermente superiori a quelli riscontrati a suo tempo per la Primavera, e precisamente fra i 25 ed i 30 km/litro, sempre col beneficio della miscela al 2% che costa meno, incrosta meno, inquina meno.

Ricordiamo brevemente, fra le altre doti positive del motore, l'assenza di vibrazioni, la resistenza agli sforzi pro-



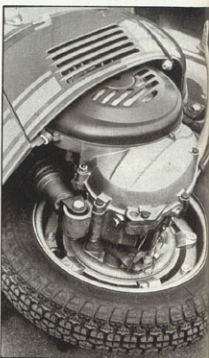
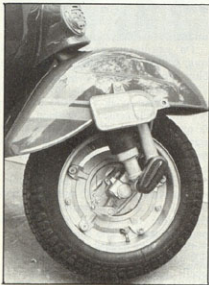
lungati e la silenziosità di funzionamento nonostante la nuova marmitta sportiva. Facili gli innesti del cambio ed altrettanto la ricerca del folle da fermo. Bene la frizione.

Qualche riserva, anche in questo caso, per i freni e le sospensioni. Il freno anteriore è un po' debole, inoltre provoca la caratteristica affondata dell'avantreno; il posteriore è troppo potente e soprattutto nell'uso a solo, per non dire sul bagnato, va usato con cautela perché

blocca presto. Le sospensioni sono confortevoli per l'uso a due mentre a solo tendono a far beccheggiare lo scooter, soprattutto a forte andatura.

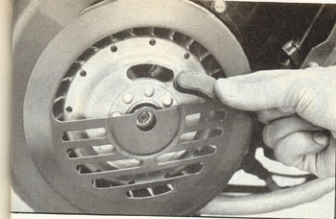
Inevitabile un certo alleggerimento dello sterzo data la ripartizione dei carichi, specie quando c'è a bordo il passeggero; tuttavia la tenuta di strada è buona: infatti i vespisti più scalmanati riescono a far strisciare al suolo le pedane senza avvertire preoccupanti sintomi prima di questo eccezionale limite.

Il « sottopancia » della Vespa. Notare la robustezza del pedale del freno, del cavalletto e della pedivella d'avviamento. Ben visibile anche il grosso perno con silentbloc sul quale è infulcrato tutto il complesso motore-ruota. Indicato dalla freccia, lo sportellino che dà accesso al bilanciere per l'innesto delle marce. In casi di emergenza è così possibile innestare un rapporto che consente di proseguire la marcia. Il telaio della Vespa è in lamiera stampata di un millimetro e pesa 16 chili. Il canotto di sterzo è inclinato di 25°

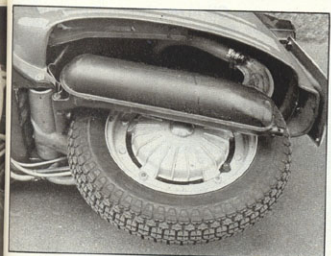
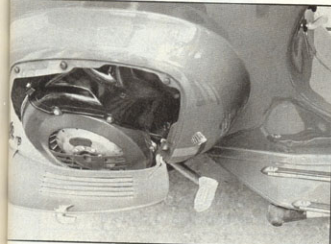


La sospensione anteriore a levetta longitudinale oscillante con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto ha una corsa di 32 mm, corrispondenti ad un molleggio per la ruota di 45 mm. Il foderò dell'ammortizzatore e il coperchio delle levette in nero-lurmo. Il mozzo è alefatto per motivi di robustezza e raffreddamento.





provvisto di un terminale smontabile per eventuali operazioni di disincrostazione. Altro pregio di questo silenziatore è quello di non strisciare al suolo anche viaggiando in due su strade cattive. Sul retro del carter si vedono i tappi a vite per l'immissione e lo scarico dell'olio. Il diametro utile del freno posteriore è 150 mm.



il vano motore è facilmente accessibile aprendo lo sportellino sulla destra mediante una levetta a scatto. Comoda e per nulla sporgente la leva della messa in moto che si può azionare facilmente anche stando in sella. Anche i piedini in gomma del cavalletto si raggiungono facilmente pur non essendo sporgenti: sono però poco longevi. Nel particolare, il tappo di gomma sul volano per controllare la fasatura meccanica ed elettrica dell'impianto di accensione.

Anche la sospensione posteriore si avvale di un ammortizzatore idraulico a doppio effetto. Le sue dimensioni sono notevolmente

superiori a quelle dell'anteriore, consentendo così una maggior escursione molleggiante (72 mm per l'ammortizzatore e 82 mm per la

ruota). In evidenza il nuovo silenziatore sportivo, in nero brunito, che consente una maggior potenza ed elasticità del motore ed è

Le caratteristiche tecniche

• **Motore:** monocilindrico due tempi inclinato di 45° sull'orizzontale con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento forzato e distribuzione a luci incrociate con terzo travaso supplementare e pistone a testa piatta. Alesaggio e corsa mm 55 x 51 = 121,17 cc; rapporto di compressione 9,5.

• **Accensione:** elettronica Ducati 6V-50W con bobina A.T. esterna, anticipo 20 ± 2° prima del PMS, candela grado termico 240 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi mm 0,6.

• **Lubrificazione:** motore, con miscela di benzina al 2%; trasmissione primaria, frizione e cambio gr 250 d'olio SAE 30; controllo livello ogni 4.000 km, sostituzione ogni 8.000 km.

• **Alimentazione:** Dell'Orto SHB 19/19, diametro diffusore mm. 19, getto max 76, getto min 42, getto starter 60, valvola gas a saracinesca, polverizzatore 175, filtri a calza metallica e presa d'aria in zona calma all'interno della carrozzeria, vite del minimo aperta di 1/2 o 3/4 di giro.

• **Cambio:** in blocco e presa diretta a quattro rapporti comandato da manopola girevole abbinata alla leva della frizione sulla sinistra del manubrio; rapporti interni 5,80 in prima, 3,80 in seconda, 2,78 in terza, 2,09 in quarta.

• **Frizione:** a cinque dischi in bagno d'olio.

• **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.

• **Impianto elettrico:** Fanale anteriore con lampada biluce abbagliante-anabbagliante da 6V-25W/25W e lampada luci di posizione 6V-5W; fanalino posteriore con lampada per lo stop da 6V-10W e lampada per luce targa e posizione da 6V-5W.

• **Dimensioni:** manubrio: lunghezza m 1,665; larghezza m 0,670; altezza max m 1,005; altezza sella m 0,750; altezza pedana m 0,225; altezza minima da terra m 0,130; interesse m 1,180.