

LA *Vespa* PX (125, 150 e 200 cc.) del 1977 / '78

“VESPA PX del 1977 e 1978 – 125 cc. VNX1T di esemplari prodotti: 197.147; 150 cc. VLX1T esemplari prodotti: 345.301; 200 cc. VSX1T esemplari prodotti 158.999”



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

“La Vespa PX riscuote un tale successo da rimanere in produzione ininterrottamente a partire dalla sua presentazione, nel 1978, per proseguire poi nel terzo millennio. Denominata "NUOVA LINEA", conquista fin dall'inizio una larga fascia di mercato grazie alla sua rinnovata veste estetica. Realizzare una nuova Vespa 125/150/200 con una linea più moderna rispetto alla serie precedente (125: TS, 150: Sprint Veloce, 200: Rally) è un compito difficilissimo. Estetica sì da rinnovare, ma senza perdere il contatto con la storia e l'evoluzione dei modelli del passato: il risultato è un successo che va oltre ogni aspettativa. La PX e tutto quello che di positivo avevano i modelli con la scocca "grande", rivisto e migliorato. La linea risulta modificata soprattutto nel parafango, nel manubrio e nei cofani, tutti particolari che assumono un taglio più moderno. Ma sono nuovi anche il copristerzo, il fanale posteriore e la sella. La strumentazione è circolare, e di grandi dimensioni. Il bauletto dietro lo scudo è più squadrato e lo sportello ha superficie piana. Per la prima volta è possibile montare (optional) gli indicatori di direzione: i modelli predisposti hanno un impianto elettrico di nuova concezio-

ne, a corrente alternata con un regolatore elettronico che mantiene costante la tensione dell'impianto al variare dei carichi impegnati. Un deciso passo avanti nella tenuta di strada è ottenuto con la nuova sospensione, che evita in frenata l'affondamento caratteristico di tutti i modelli precedenti: qui l'ammortizzatore è ancorato al gancio portaganasce del freno, ed è fissato alla levetta oscillante della sospensione in corrispondenza del perno ruota.

Esteticamente la nuova sospensione si riconosce da quella tradizionale per la presenza di due soli elementi, anziché tre, infulcrati alla ruota. Aumenta l'escursione, che passa da 70 a 90 mm. Questa PX resta in listino solo 4 anni, poi si evolve nella successiva PX-E, che è dotata di accensione elettronica. Per il mercato estero vengono commercializzate anche le versioni PX 80 e PX 100”. (1)

“Vespa Nuova Linea, presentata il 19 ottobre 1977 in due modelli, da 125 e 200 cc., sottolinea anche nel nome le innovative soluzioni tecniche e funzionali. L'evoluzione delle tendenze del costume, porta ad una estrema attenzione nella cura dei particolari e dell'estetica.



Foto tratta dal sito digilander.libero.it

Nel nome P125X la P sta per Piaggio, 125 sta per la cilindrata e la X per la qualità extra delle nuove Vespa. La P150X, cilindrata storica realizzata per la prima volta nel '55, si inserisce nella gamma Vespa Nuova Linea nel 1978.

La storia della Vespa PX (125, 150 e 200 cc.) è unica nel mondo delle due ruote. Modello di maggiore successo nell'intera storia Vespa, la PX ha superato la cifra di due milioni di unità prodotte. I volumi di Vespa PX, annualmente vendute in tutto (quando era ancora in produzione n.d.r.) si è stabilizzata su 10.000 – 12.000 veicoli. La linea del veicolo è stata ridisegnata: restyling dei cofani che risultano meno bombati e del parafrangente anteriore più grande e squadrato rispetto ai modelli precedenti.

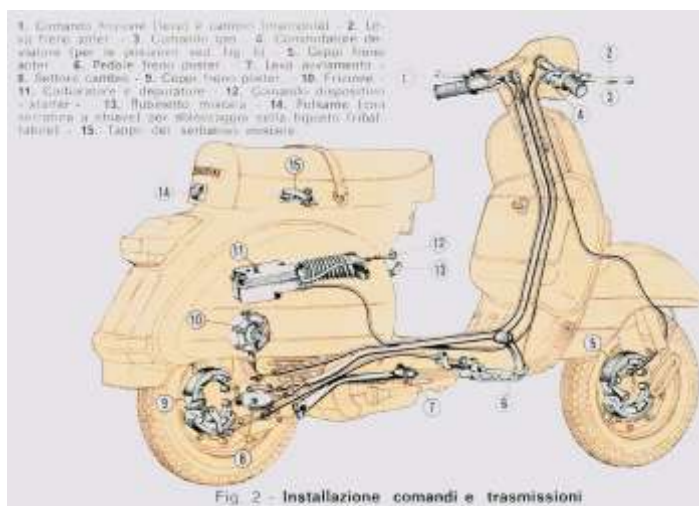
Il manubrio ha una nuova struttura scomponibile in due parti. Il coperchio superiore, in plastica, è facilmente asportabile favorendo in questo modo la manutenzione e sostituzione dei cavi. Nuovo è anche il copri sterzo, in plastica, con una nuova grigliatura in corrispondenza del clacson.

Nel voluminoso libretto fornito con la Vespa P125X e P200E vengono inizialmente presentate le novità racchiuse nella Vespa Nuova Linea. Viene esaltato il nuovo design che la rende aggressiva e la grande cura dei particolari che le conferisce un'estetica elegante e piacevole. Un commento viene dedicato alle sospensioni che garantiscono una guida più sicura e confortevole. Nelle ultime 16 pagine sono descritte le varianti specifiche per la versione P200E. L'anno successivo lo stesso libretto viene fornito anche per la P150X con la variante che ne specifica le caratteristiche tecniche, ribadendo che, "per

quanto riguarda l'uso e manutenzione della Vespa P150X valgono le stesse norme riportate nel libretto della Vespa P125X"

Il motore rimane il classico due tempi a distribuzione rotante a tre luci di travaso, alimentato con miscela al 2% di olio. Le specifiche tecniche per la versione P125X sono le seguenti: cilindrata 123,4 cc., alesaggio 52,5 mm, corsa 57 mm, potenza fiscale 2 CV, rapporto di compressione 1:8,2.

La versione P150X differisce dalla precedente per: cilindrata 149,48 cc., alesaggio 57,8 mm, e potenza fiscale 3 CV. Il rapporto di compressione, i rapporti di trasmissione e l'anticipo all'accensione sono gli stessi della versione P125X





La versione con gli indicatori di direzione, disponibili a richiesta con una maggiorazione di £. 45.000, è alimentata da un impianto elettrico a corrente alternata dalla tensione di 12 Volt con un volano magnete della potenza di 80 Watt.

La Vespa P150X, presentata ad un anno di distanza dalle "sorelle" 125 e 200, fu il completamento della gamma delle Vespa "Nuova Linea" (così veniva definita nelle pubblicità la Vespa PX). Il successo di questo modello fu immediato infatti alla fine dell'anno le vendite parlarono chiaro: 66.526 veicoli venduti contro i 27.780 della più piccola 125 ed i 13.185 dell'ammiraglia 200 cc.

La carrozzeria delle serie PX era uguale per tutti i modelli ed esteticamente si riconosceva soltanto per la scritta P150X in rilievo, posizionata in basso sulla parte posteriore della sacca sinistra e dal quadretto di accensione posto al centro



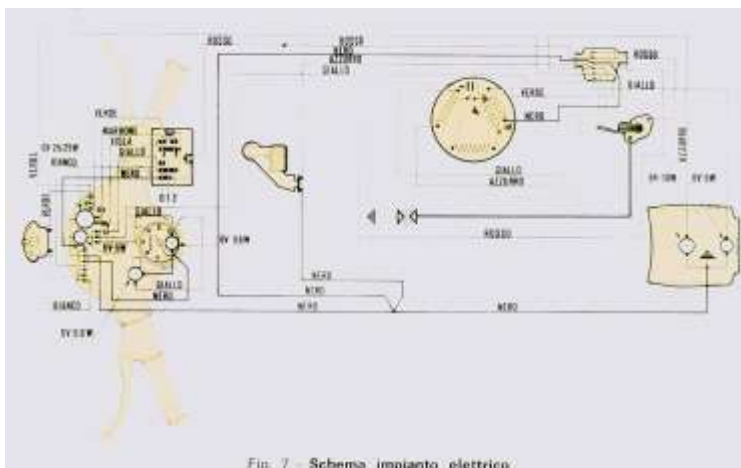
La cilindrata di 150 cc, era preferita dall'utilizzatore finale perché, oltre ad avere un motore con più potenza a bassi regimi, poteva andare anche in autostrada, cosa che non poteva fare con la 125. Il modello P150X veniva venduto completo di ruota di scorta, un accessorio in alcuni casi molto utile e che poteva essere motivo di scelta, nei confronti di altri scooter sui quali non era prevista.

Comodo anche il bauletto porta oggetti posto dietro allo scudo anteriore che, assieme al gancio appendi borsa, rendeva questo scooter particolarmente versatile per l'uso quotidiano.

Nuovo anche l'impianto elettrico a 12 V che assicurava un miglior funzionamento all'impianto di illuminazione ed agli indicatori di direzione.

Molto parca nei consumi, come tutte le Vespa, la 150 cc veniva scelta da chi amava fare del turismo, anche a grande raggio, su due ruote.

Un particolare della ruota di scorta: questa era alloggiata sotto la sacca laterale sinistra, tramite due perni filettati e, la parte esposta, era protetta da una mezza luna in plastica grigia.



Ancora una figura tratta dal libretto di uso e manutenzione. E' la figura 7 relativa allo schema dell'impianto elettrico



Immagine pubblicitaria tratta dal sito motorbox.com

VESPA P200E



Presentata nella sua prima veste nel 1977, la Vespa P200E a differenza della P125X, è dotata di ruota di scorta di serie e di chiave di contatto posizionata sul manubrio. Le dimensioni del telaio sono invece identiche a quelle delle versioni con cilindrata inferiore. L'accensione è elettronica ed utilizza una centralina realizzata dalla Ducati e posizionata sul retro del carter.

La P200E è dotata di un dispositivo di lubrificazione separata (LS) del motore che prevede due serbatoi distinti: quello della benzina ha una capienza di 8 litri, riserva compresa, quello dell'olio di 1,6 litri con la riserva. In questo sistema di lubrificazione, l'olio viene immesso nel condotto

d'aspirazione da una pompa a pistone comandata dall'albero motore tramite una trasmissione ad ingranaggi. Il livello dell'olio può essere controllato attraverso una spia di materiale trasparente posizionata vicino allo starter; la presenza di una bolla d'aria segnala l'abbassamento del livello. Gli indicatori di direzione, sebbene considerati ancora "optional" nella versione '78, sono praticamente installati *di serie*, portando l'impianto elettrico da 6 a 12 V. (2)

“Una curiosità da archivio storico: il modello da 200 cc mantiene la denominazione P200E fino al telaio 160001. Da questo numero in poi, nel corso del 1982, assumerà la denominazione PX200E, uniformandosi agli altri modelli.



DIAMO I NUMERI.

C'è qualche imperfezione nei numeri degli esemplari delle PX prodotte fino ad oggi. In particolare la produzione dell'anno 1993, quasi completamente per i mercati esteri europei, deve ritenersi stimata con buona approssimazione mentre, per il periodo 1994-1998 i dati sono certi ma è stimata la ripartizione tra i modelli 150 e 200 cc. Riportiamo i numeri che ci ha comunicato la Piaggio: i dati sono aggiornati al 01/06/2001 ma non comprendono i veicoli destinati oltreoceano con modifiche particolari e costruiti su licenza.

P125X: (sigla telaio VNX1T e sigla motore VNL3M) 197.142 dal 1977 al 1983

PX125E: (sigla telaio VNX2T e sigla motore VNX1M) 296.728 dal 1981 ad oggi

PX125T5: (sigla telaio VNX5T e sigla motore VNX5M) 41.553 dal 1985 al 1992

P150X: (sigla telaio VIX1T e sigla motore VLX1M) 345.302 dal 1978 al 1981

PX150E: (sigla telaio e motore come sopra) 478.652 dal 1981 ad oggi

P200E: (sigla telaio VSX1T e sigla motore VSE1M) 158.894 dal 1977 al 1982

PX200E: (sigla telaio e motore come sopra) 211.076 dal 1982 ad oggi

Complessivamente sono state prodotte 535.423 cilindrata 125 cc; 823.954 cilindrata 150 cc; 369.970 cilindrata 200 cc, per un totale di 1.729.347 esemplari.

DI TUTTI I COLORI.

Risalire a tutti i colori della Px è un'impresa titanica e si rischierebbe di creare un guazzabuglio inestricabile. Ci limitiamo alla gamma dei colori più vecchi, quelli costruiti fino all'anno 1983 quando venne introdotto il modello Arcobaleno. Si tenga presente che un qualsiasi **Piaggio Center**, con qualche anno di attività sulle spalle, è in grado di esibire le tabelle dei colori dei vari modelli. Ci mettiamo anche la T5 che, sebbene più recente, è un modello tutto sommato poco conosciuto. La sigla dei colori non viene ripetuta quando gli stessi sono impiegati in anni successivi ed in modelli diversi.

P125X - PX125E

1977-'79: Biancospino 715 (P9/6), Blu Marine (P8/9), Chiaro di Luna metallizzato (108)

1980: Biancospino, Azzurro metallizzato (PM5/2), Nero (P9/10) e Rosso (P2/1)

1981 - '82: Azzurro metallizzato, Biancospino e Rosso

P150X - PX150E

1978: Blu Marine, Chiaro di Luna metallizzato

1979: Azzurro Cina (402), Biancospino, Chiaro di Luna metallizzato

1980: Blu Marine, Sabbia (P4/5)

1981: Blu Marine, Sabbia Grigio Azzurro metallizzato (PM5/4)

1982-'83: Azzurro metallizzato, Blu Marine, Sabbia.

P200E – PX200E

1977-'78: Blu Marine, Chiaro di Luna metallizzato, Rosso Lacca (895)

1979: Biancospino, Chiaro di Luna metallizzato, Rosso Lacca

1980: Azzurro metallizzato, Tabacco (senza sigla)

1981: Azzurro metallizzato, Tabacco, Rosso (P2/1)

1982: Grigio Azzurro metallizzato, Sabbia, Tabacco

1983: Grigio Azzurro metallizzato, Rosso Cina (P27/), Sabbia.

PX125T5

1985: Rosso Corsa (P2/5)

1986 e seg.: Rosso Corsa, Nero (P9/10), Bianco Dolomiti (P9/1), Blu Spazio (P/812) Grigio Titanio (PM2/3). (3)

“GUIDA ALL'ACQUISTO / PIAGGIO VESPA P 200 E

COME RICONOSCERLA.

La Vespa 200 Nuova Linea ufficialmente siglata P200E, è distinta da una sigla di telaio **VSX1T** e dalla sigla di motore **VSE1M**. E' stata costruita complessivamente in 158.999 esemplari così divisi per anni e numeri di telaio:

1977: dal n. 1101 al n. 2041

1978: dal n. 2042 al n. 15.227

1979: dal n. 15.228 al n. 36.559

1980: dal n. 36.560 al n. 73.334

1981: dal n. 73.335 al n. 116.614

1981: dal n. 116.615 al n. 160.000

Un particolare rilevante è che non esiste una demarcazione netta, in termini di numeri di telaio, tra i modelli senza indicatori di direzione ed i modelli dotati di questo optional: i primi mesi di produzione furono dedicati alle scocche sprovviste di frecce, montate gradualmente su serie di tutta

la gamma dal 1979. La P200E con le frecce, monta un volano magnete da 12V-80W e regolatore di tensione.

Negli anni la P200E è stata verniciata in diversi colori, sempre Max Mayer, di cui riportiamo nomi e codici:

1977: Biancospino (1.298.1715), Chiaro di Luna metallizzato (1.268.0108), Rosso Lacca (1.298.5895)

1978: Chiaro di Luna metallizzato, Rosso Lacca, Blu Marine (1.298.7275)

1979: Biancospino, Chiaro di Luna metallizzato, Rosso Lacca

1980: Azzurro metallizzato (7002M, PM5/2 codice Piaggio), Tabacco (3003M)

1981: Azzurro metallizzato, Tabacco, Rosso (5003M) e Sabbia (3002M)

1982: Rosso, Sabbia e Grigio Azzurro metallizzato (PM5/4 codice Piaggio)

A partire dal 1982, l'accensione elettronica viene estesa anche ai modelli 125 e 150 e la 200 assume la sigla di PX200E: le lettere PX rimarranno identificative di tutta questa generazione di Vespa fino all'uscita di produzione del 2007.

L'evoluzione della prima serie è stata costruita in 24.910 esemplari negli anni 1982 (dal n. di telaio 160001 al n. 165.842) e 1983 (dal n. di telaio 165.843 al n. 184.910) con medesime sigle di telaio e motore. Immutate le caratteristiche tecniche ma vengono apportate piccole modifiche. Gli indicatori di direzione sono di serie; aumenta il diametro del perno della ruota anteriore da 19 a 22 mm e viene rinforzato il tubo di sterzo; lo sgancio dei cofani avviene tramite due leve poste sotto la sella. Il telaio di quest'ultima è irrobustito nella parte anteriore con un traversino e viene eliminato il supporto per agganciare i caschi.

Nel 1982 la PX200E era disponibile nei colori Rosso, Grigio Azzurro metallizzato e Sabbia; nel 1983 i colori disponibili erano Rosso Cina (5002M), Grigio Azzurro metallizzato e Sabbia". (4)



(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 11/2001**)

(4) (Articolo ricavato da **Motociclismo d'Epoca 4/2009**)