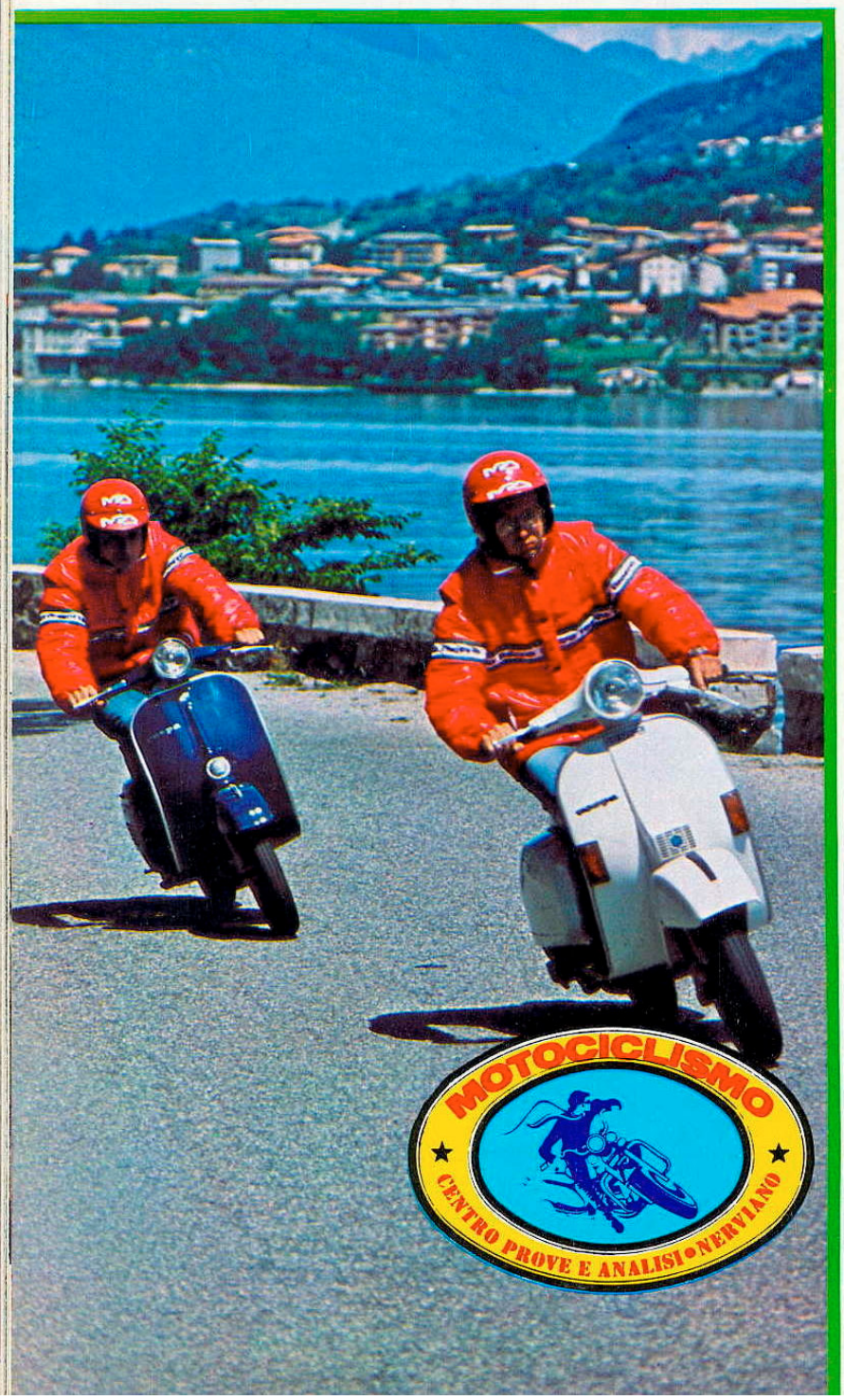
# PROVATE CON




La ET3 e la PX sono più che mai sulla cresta dell'onda. Le abbiamo messe a confronto — su strada, su pista, al banco — per individuarne esattamente le differenze, le analogie, la personalità e la miglior destinazione d'impiego. Abbiamo inoltre sottoposto la « vecchia » ET3 di redazione alle stesse prove delle consorelle per accertarne lo stato di salute dopo una logorante percorrenza di 30.000 km. La ET3 — che costa 1.223.600 lire — è più snella, sobria e scattante della PX ma è meno comoda. La PX — che costa 1.339.750 lire, sempre f.f. IVA compresa — è più solida, più ospitale anche per il passeggero e tiene meglio la strada. La ET3 è più adatta all'impiego giovanile, urbano ed anche utilitario. La PX va bene per il granturismo. Entrambe sono estremamente pratiche, affidabili, eleganti.

Prove: **Giorgia De Rege, Alberto Hoffer, Carlo Perelli, Marco Riccardi, Riccardo Selicorni e Paolo Tamburi**
Organizzazione e foto: **Carlo Perelli**
Testi: **Carlo Perelli e Marco Riccardi**
PELLICOLE 3M FILM

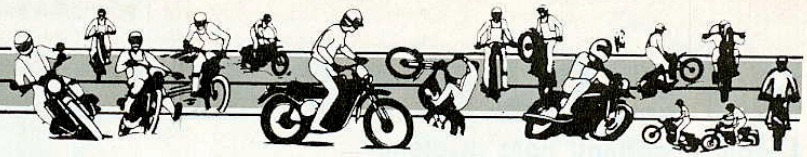
*Parte delle nostre prove si sono svolte sul circuito del Lario, dove sono state scattate queste foto di apertura. Chiamato il Tourist Trophy italiano per il suo tracciato molto impegnativo, il circuito del Lario è un misto « feroce » con salite, discese, curve di tutti i tipi che non concedono un attimo di respiro: è lungo esattamente 37 chilometri.*

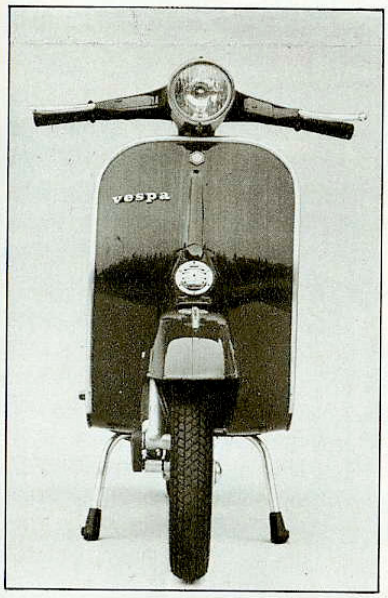
# LODE 3

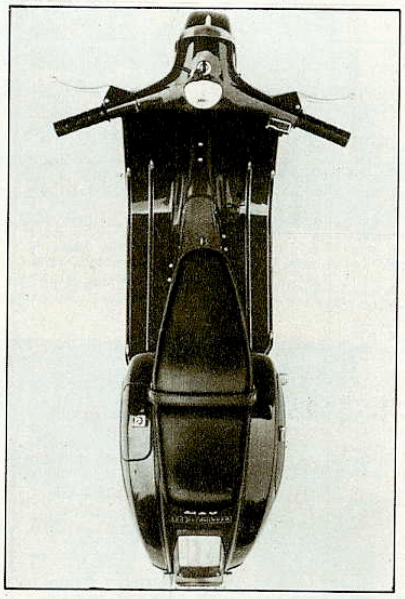
# VESPA 125

# 3 VESPA 125

*Sul circuito del Lario abbiamo impegnato anche la « vecchia » ET3 di redazione cui hanno fatto come scorta d'onore la nuova ET3 e la PX. Alla guida delle tre Vespa si sono alternati Alberto Hoffer, Marco Riccardi e la bravissima Giorgia De Rege. Nella foto grande, un passaggio del terzetto sullo sfondo della chiesetta del Ghisallo, uno dei punti più caratteristici del circuito del Lario. Nella foto accanto, vediamo invece le tre Vespa durante la marcia di trasferimento verso la zona di operazioni. La vecchia ET3 ha superato tutte le prove alla pista Pirelli, quelle per il consumo in città e fuori, tre giri del circuito del Lario, più tutte le prove sul banco dinamometrico presso il nostro Centro di Nerviano senza accusare la fatica neppure a livello di candela.*



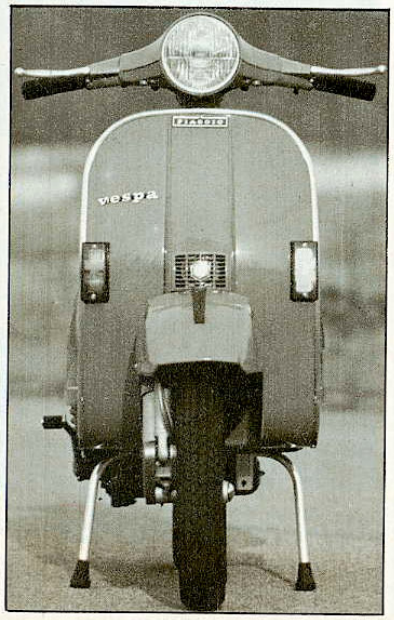


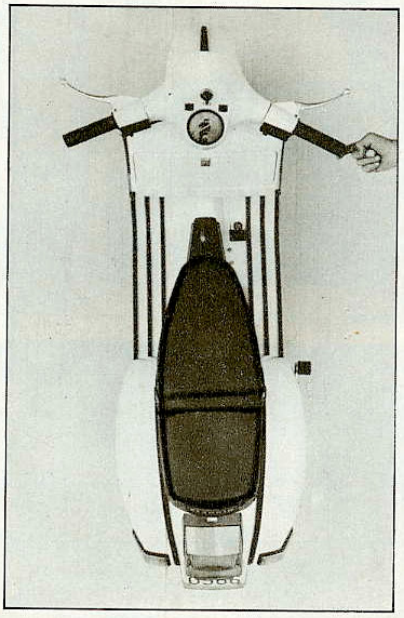



## Abitabilità, dimensioni e altro ancora

*I valori di ingombro e di abitabilità a confronto di immagini e di cifre (in mm). L'ET3 è più snella, più bassa ed ha la sella più stretta della PX. Quest'ultima ha un aspetto più « corposo » anche per la presenza del bauletto dietro lo scudo. Migliore sotto quasi tutti gli aspetti il contachilometri della PX. Maggiormente dimensionati i gruppi ottici della PX. Nonostante la mancanza della batteria su entrambi i modelli, l'intesità della illuminazione è pressocché costante grazie all'adozione di regolatori elettronici. Nella vista da tergo si nota la maggior sporgenza verso il basso della marmitta ET3 anche al confronto con la PX dotata in optional della ruota di scorta. I lampeggiatori della PX sono un optional richiestissimo e costano 101.775 lire IVA compresa, prezzo piuttosto salato anche tenendo conto della maggior complessità dell'impianto elettrico. Per la ET3 non c'è possibilità di applicazione.*

| Modello | ET3 | PX |
|---|---|---|
| Larghezza manubrio | 660 | 670 |
| Larghezza scudo | 420 | 465 |
| Larghezza pedana | 420 | 465 |
| Larghezza cofani | 422 | 505 |
| Altezza manubrio | 920 | 980 |
| Altezza sella | 770 | 810 |
| Altezza pedana | 270 | 280 |
| Dimensioni sella | 610×220 | 610×250 |
| Interasse | 1180 | 1235 |
| Lunghezza totale | 1700 | 1760 |



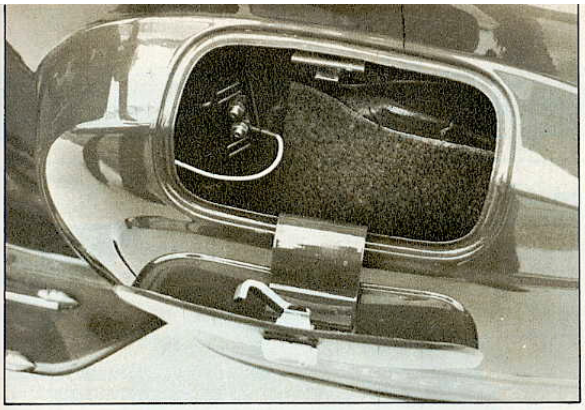



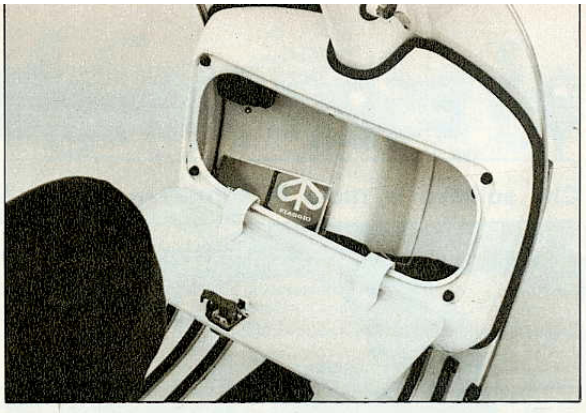
# 3 VESPA 125

## Le più importanti note di utenza

| MODELLO | ET3 | PX |
|---|---|---|
| **Estetica e finitura** | Snella, compatta, giovanile, ben studiata anche nei dettagli di finitura per favorire la praticità d'uso. | Corposa e robusta, si propone per l'utenza più esigente anche per la maggior dotazione. |
| **Strumentazione** | C'è solo il contachilometri: un po' arcaico, impreciso, scarsamente illuminato di notte e sprovvisto di parzializzatore. | Anche in questo caso c'è solo il contachilometri, di disegno moderno, ben leggibile anche di notte, abbastanza preciso ma sprovvisto di parzializzatore. |
| **Comandi** | Un po' ampia la rotazione della manopola del campio. Leve sul manubrio facilmente raggiungibili. Abbastanza a portata di mano, sulla destra, i comandi elettrici. Manopola del gas irreversibile (che cioè non si chiude automaticamente allentando la presa): soluzione che non stanca la mano ma può rivelarsi pericolosa in caso di caduta. Facilmente azionabili stando in sella il tirante dello starter, il rubinetto della benzina e la leva della messa in moto. Per comandare prontamente il pedale del freno bisogna tenere il piede sulla costolatura centrale della pedana. | Valgono le stesse osservazioni fatte per la ET3 con la differenza che: le leve sul manubrio sono più distanti dalle manopole e sporcano le mani; i comandi elettrici sono più numerosi, meno intuitivi e situati anche sul lato sinistro; la leva della messa in moto è un po' più dura da azionare, anche per la maggior resistenza opposta dal motore. |
| **Posizione di guida e comodità** | Si sta con le braccia distese naturalmente e col busto quasi in verticale, assetto che conferisce un'ottima padronanza del mezzo ma che può rivelarsi un po stancante sulle lunghe distanze. Il passeggero deve allungare troppo le gambe in avanti per arrivare a posare i piedi sulla pedana, ed anche questo alla lunga diventa affaticante. Il sistema di molleggio non riesce ad assorbire le maggiori asperità (ad esempio sul selciato lo scooter beccheggia). | Valgono le stesse considerazioni fatte per la ET3, con la differenza che lo spazio a disposizione nel vano della scocca è maggiore, che la sella e il manubrio sono più larghi e posti più in alto. Ne deriva una miglior abitabilità per individui di taglia medio superiore. |
| **Tenuta di strada e maneggevolezza** | L'avancorsa limitata, l'interasse contenuto, il compatto dimensionamento, l'ampio angolo di sterzo, il baricentro abbassato e la leggerezza del mezzo, gli conferiscono eccezionali doti di maneggevolezza. Alcune di queste caratteristiche e la limitata rispondenza del molleggio si ripercuotono però sulla tenuta di strada ad alta velocità. | I maggiori valori di avancorsa, interasse, peso ed anche il miglior sistema di molleggio rispetto alla ET3 rendono migliore la tenuta di strada, lasciando praticamente inalterate le doti di maneggevolezza. |
| **Frenata** | La manovra con l'anteriore viene compromessa dal sistema di molleggio che provoca l'improvviso affondamento dell'avantreno. La manovra col posteriore va ben graduata per evitare il bloccaggio della ruota. Usati contemporaneamente, i freni si dimostrano tuttavia efficaci e non perdono il loro potere anche nell'uso prolungato e sotto l'acqua. | Il nuovo sistema di molleggio anteriore (introdotto proprio con la serie PX) ha fatto sparire il tipico fenomeno vespistico dell'affondamento dell'avantreno, con benefiche ripercussioni anche sul retrotreno ora più facile da controllare. Resta tuttavia una certa propensione al bloccaggio del posteriore anche per la « potenza » del nuovo leveraggio. |
| **Comportamento motore** | Facilissimo da avviare, tiene subito un minimo regolare, non fuma, non vibra, vanta un'eccezionale elasticità che consente di partire normalmente in seconda. E' di una geniale semplicità e funzionalità. Consuma poco, resiste agli sforzi prolungati, è fluidissimo nell'erogazione della potenza, che soprattutto ai motociclisti può sembrare scarsa ma che tuttavia è allineata sul piano specifico a quella della miglior produzione automobilistica ed è apportatrice di un'eccezionale affidabilità cioè lunghissimo servizio senza necessità di manutenzione. | Vale tutto quanto detto per la ET3. Lievi differenze esistono a livello di maggior robustezza, potenza, consumo e minor elasticità, come ben documentato dai risultati delle nostre prove. |
| **Frizione e cambio** | Perfetta la funzionalità della frizione. Un po' rumorosi gli innesti del cambio. Avvertibile una maggior resistenza per l'innesto della prima e qualche difficoltà per la ricerca del folle. La spaziatura dei rapporti è regolare, inoltre l'elasticità del motore non lascia avvertire forti « cali » tra una marcia e l'altra anche col passeggero. | Tutto come per la ET3 ad eccezione della seconda un po' corta che tuttavia non si avverte pesantemente anche nell'uso a due. |
| **Prestazioni e consumo** | Le caratteristiche tecniche e funzionali del motore consentono lunghe percorrenze al massimo senza cali. Si possono così tenere elevate velocità di crociera anche in due. Ottimi i valori del consumo. Buono il comportamento in ripresa. Apprezzabile la velocità massima. | Tutto come per la ET3 salvo il consumo superiore e le prestazioni lievemente inferiori a causa del maggior peso e ingombro. |
| **Piccola manutenzione** | Qualche difficoltà per la sostituzione dei cavi ed anche per la ripresa del gioco in quanto sprovvisti di registri sul manubrio. La candela si raggiunge abbastanza facilmente mentre il sistema di accensione elettronica non richiede praticamente alcuna attenzione. Un po' scomode le operazioni di verifica livello e cambio olio. Le ruote a sbalzo, smontabili con facilità, annullano qualsiasi problema in caso di foratura e consentono anche di intervenire sui ceppi dei freni. Facile la pulizia della marmitta e del tubo interno. | Anche in questo caso tutto come per la ET3 con la differenza che l'accensione è a puntine (controllo raccomandato ogni 8000 km) mentre la marmitta — che non ostacola lo smontaggio della ruota come sulla ET3 — è più difficilmente pulibile. |

*Un attimo di sosta sul pontile di Limonta durante il giro del Lario con le tre Vespa.*





## In tema di bauletti

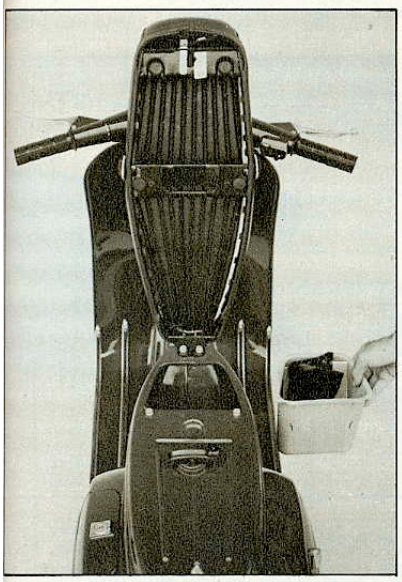
*Più pratico e di maggior capacità il bauletto della PX, applicato dietro lo scudo, mentre quello della ET3 è ricavato nel cofano sinistro, col vano recentemente dotato di un rivestimento in moquette. Entrambi i bauletti sono provvisti di serratura di sicurezza.*

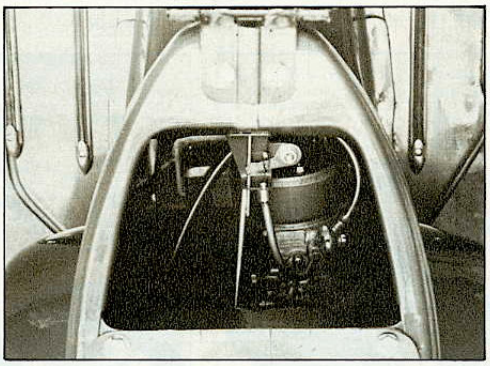
## Sella e serrature

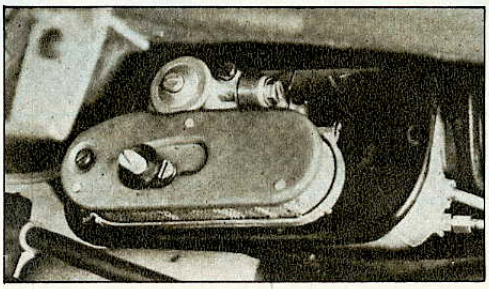
*Per sbloccare la sella della ET3 basta premere verso sinistra la linguetta gommata che spunta sotto la coda. Per la stessa operazione sulla PX bisogna invece azionare la chiave che apre la serratura del pulsante quadrato. Il « sottosella » della PX è quindi maggiormente protetto. Il sistema di sicurezza ET3 conta due chiavi, quello della PX tre. In entrambi i casi ci sono la chiave di contatto per l'accensione e la chiave dell'antifurto che serve anche per il bauletto. Inoltre la PX ha la chiave per la sella.*

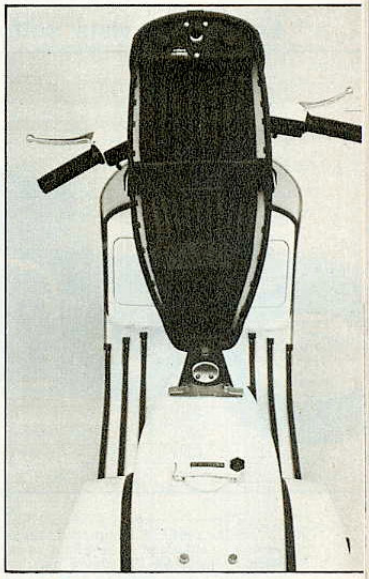
## Cosa c'è sotto la sella

*Nella punta della scocca la ET3 ha la scatola di plastica per i ferri, sotto la quale c'è il carburatore col relativo filtro d'aria. La PX invece ha solo il foro per la presa d'aria, dato che il carburatore è alloggiato sopra il motore, in una scatola composta da due semigusci di plastica (nella foto quello superiore è stato tolto per mostrare meglio il carburatore). Il carburatore della ET3 respira meglio e si raggiunge più facilmente ma ha meno spazio attorno. Sotto la punta della sella la PX ha due ganci per i caschi, di cui l'ET3 è sprovvista. Non molto pratico il tappo del serbatoio, uguale per entrambi i modelli, sempre lo stesso da decenni e di scarsa tenuta col pieno.*



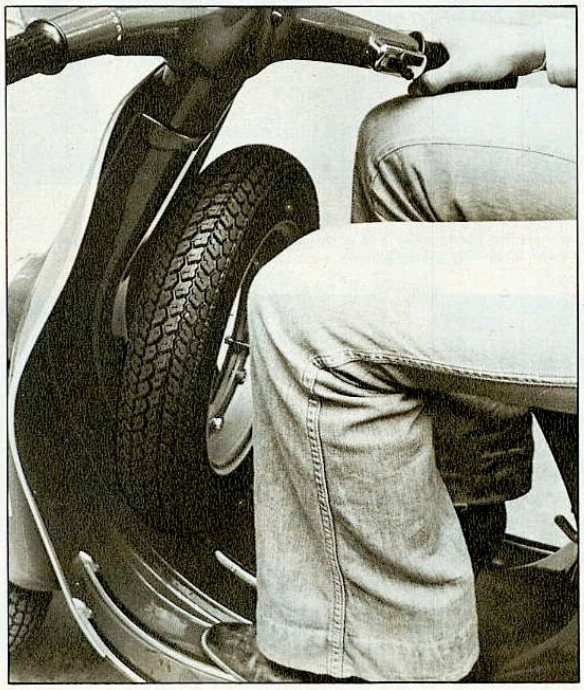


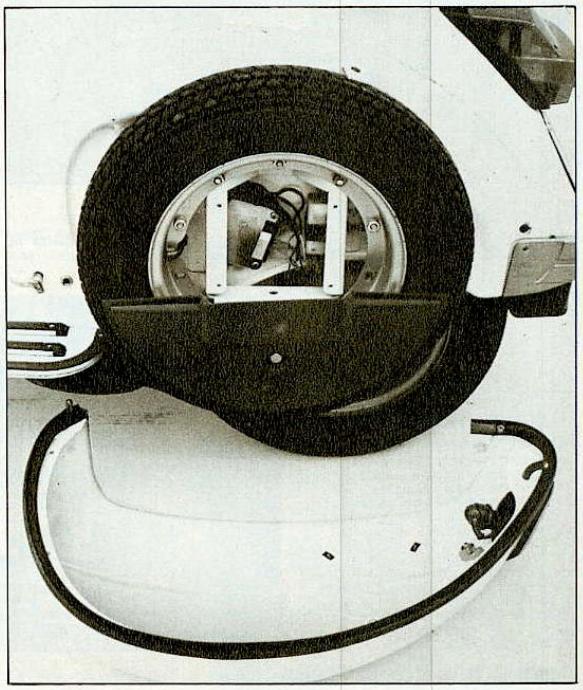




# 3 VESPA 125

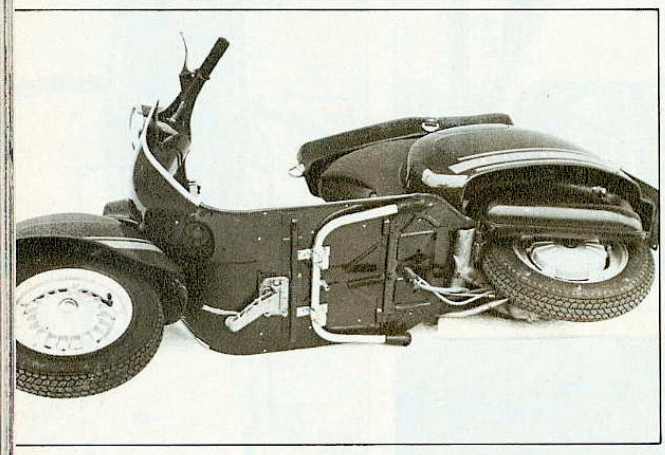
## Che sollievo la ruota di scorta

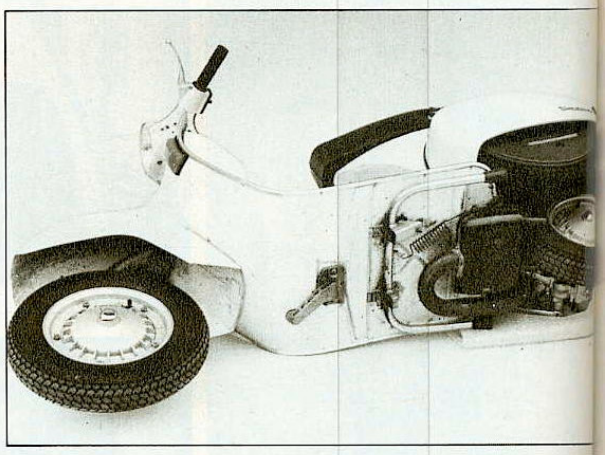




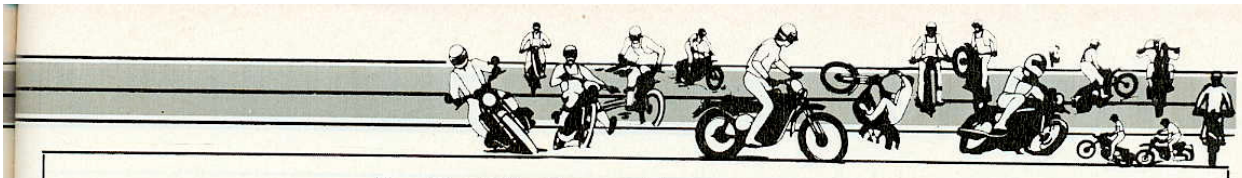
*La possibilità di disporre (sia pure come optional) della ruota di scorta libera il vespista dall'angoscia della foratura con tutto quel che segue. Sulla ET3 la ruota di scorta e il relativo supporto in lega leggera (prezzo L. 49.625) trovano posto dietro lo scudo, sacrificando un po' lo spazio a disposizione delle gambe. Sulla PX la terza ruota (prezzo L. 36.570, sempre IVA compresa) alloggia invece dietro il cofano sinistro, facilmente smontabile come il gemello sul lato opposto. I cofani smontabili della PX e il coperchietto del motore ET3, sprovvisti di qualsiasi serratura, sono facile preda dei « soliti ignoti ».*

## La scocca vista sotto





*La scocca dell'ET3 comprende anche i cofani posteriori, che invece sulla PX sono asportabili e pertanto non fanno parte della struttura basilare del veicolo. La scocca della ET3 è in lamiera da 10/10 mm e pesa 15 kg. Gli stessi dati per quella della PX sono 15/10 e 17 kg. Quando torna in sede, il cavalletto della ET3 sbatte più rumorosamente di quello della PX che vanta anche i cavi di comando meno esposti come ben evidenziato dal confronto fotografico. Non essendo nascosti dal silenziatore (come nella PX) nella ET3 sono ben visibili il braccio ed il perno della sospensione posteriore.*



# I dati fondamentali

**In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.**

## Caratteristiche tecniche

| Modello | ET3 | PX |
|---|---|---|
| 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. Alesaggio × corsa 55 × 51 = 121,16 cc. Rapporto di compressione 9,25 : 1. | Monocilindrico due tempi con ammissione regolata dall'albero motore, raffreddamento forzato e distribuzione a luci incrociate con terzo travaso supplementare. Alesaggio × corsa 52,5 × 57 = 123,4 cc. Rapporto di compressione 8,2 : 1. |
| Accensione | Elettronica Ducati con bobina A.T. esterna. | A volano magnete e contatti platinati. Bobina A.T. esterna. |
| Carburatore | Dellorto SHB 19/19, diametro diffusore 19, getto massimo 76, getto minimo 42, getto avviamento 60, polverizzatore 175. | Dellorto SI 20/20D, diametro diffusore 20, getto massimo 102, getto minimo 50, getto avviamento 60, polverizzatore 280, peso galleggiante gr. 3,7. |
| Lubrificazione | Pistone, cilindro, albero motore e cuscinetto di banco lato volano con miscela al 2% con olio contenuto nel carter-motore. Lubrificazione trasmissione, frizione e cambio in bagno d'olio. | |
| Frizione | A dischi multipli | |
| Cambio | A quattro rapporti ad ingranaggi sempre in presa comandati da manopola girevole sulla sinistra del manubrio. Valori rapporti interni: 5,80 (58/10) in prima, 3,85 (54/14) in seconda, 2,77 (50/18) in terza, 2,09 (46/22) in quarta. | A quattro rapporti ad ingranaggi sempre in presa comandati da manopola girevole sulla sinistra del manubrio. Valori rapporti interni: 4,75 (57/12) in prima, 3,37 (54/16) in seconda, 2,40 (48/20) in terza, 1,76 (44/25) in quarta. |
| Trasmissioni | Primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 2,54 (61/24). Secondaria tramite gli ingranaggi del cambio. Rapporti totali di trasmissione: 14,74 in prima, 9,80 in seconda, 7,06 in terza, 5,31 in quarta. | Primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 3,04 (67/22). Secondaria tramite gli ingranaggi del cambio. Rapporti totali di trasmissione: 14,47 in prima, 10,28 in seconda, 7,31 in terza, 5,36 in quarta. |
| Telaio | In lamiera stampata portante dello spessore di un millimetro. Cannotto di sterzo montato su sfere ed inclinato di 25°. | In lamiera stampata portante da 15/10. Cannotto di sterzo montato su sfere ed inclinato di 25°. |
| Sospensioni | Anteriore a levetta longitudinale oscillante con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto con escursione 32 mm. Corsa ruota ant. 45 mm. Posteriore con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto infulcrato sul motore ed escursione 72 mm. Corsa ruota post. 82 mm. | Anteriore con ruota a sbalzo ed ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto ed escursione 90 mm. Posteriore con ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto e molle a flessibilità progressiva ed escursione 80 mm. Corsa ruota post. 90 mm. |
| Ruote e pneumatici | Intercambiabili tra di loro, aventi cerchioni da 2,10'' stampati in lamiera di acciaio con pneumatici da 3,00-10. Cerchioni scomponibili per facilitare lo smontaggio dei pneumatici. | Intercambiabili tra di loro, aventi cerchioni da 2,10'' stampati in lamiera di acciaio con pneumatici da 3,50_10. Cerchioni scomponibili per facilitare lo smontaggio dei pneumatici. |
| Freni | A tamburo con trasmissioni flessibili e registrabili, l'anteriore azionato a mano, posteriore azionato con pedale situato sulla pedana. | |
| Impianto elettrico | Tensione impianto 6V, generatore da 6V50W, faro ant. da ∅ 115 mm, lampada faro 6V25/25W, lampada posizione 6V5W, lampada stop 6V10W, lampada luce targa e posizione 6V5W. | Tensione impianto 6V, generatore da 6V60W, faro ant. da ∅ 130 mm, lampada faro 6V25/25W, lampada posizione 6V5W, lampada stop 6V10W, lampada luce targa e posizione 6V5W, lampada spie e quadrante contachilometri 6V0,6W. La versione con lampeggiatori ha la tensione dell'impianto elettrico a 12V. Lampade lampeggiatori da 12V21W. |
| Dimensioni (in mm) | Lunghezza 1700, interasse 1180, larghezza massima 660, larghezza scocca 420, altezza massima 1005, altezza pedana 270, altezza minima da terra 130. | Lunghezza 1760, interasse 1235, larghezza massima 670, larghezza scocca 465, altezza massima 1110, altezza pedana 280, altezza minima da terra 155. |

## Rifornimenti e manutenzione

| Modello | ET3 | PX |
|---|---|---|
| Disincrostazione | Pulizia marmitta, testa, cilindro, pistone e candela ogni 4.000 km. | |
| Accensione | Anticipo 18 ± 1° prima del PMS. Candela Bosch W240T1 oppure AC445Z. Distanza elettrodi 0,6 mm. | Candela Marelli CW6N-AT oppure Bosch W225T1, AC43F, KLGF75 Champion L86. Distanza elettrodi 0,6 mm. Distanza contatti platinati 0,3 ÷ 0,5 mm. |
| Alimentazione | A miscela al 2% Lubrificante consigliato Esso Motor Oil 2T. Capacità serb. litri 5,6 di cui 1 di riserva. | Capacità serb. litri 8, di cui 2,1 di riserva. |
| Carburatore | Pulizia filtro aria ogni 8000 km. Vite aria aperta 1/2 ÷ 3/4 di giro. | |
| Lubrificazione | Verifica livello olio nel cambio ogni 4000 km, con sostituzione ogni 8000 km. Lubrificante consigliato: 0,250 kg Esso Motor Oil 30. | Lubrificante consigliato: 0,250 kg Esso 2T Motor Oil 40. |
| Sospensioni | Ingrassaggio sospensione ant. ogni 4000 km con grasso Esso Beacon 3. | |
| Pneumatici | Pressioni pneumatici a solo: 1,25 ant. e 1,6 post. Con passeggero: 1,25 ant. e 2,5 post. | Pressioni pneumatici a solo: 1,2 ant. e 1,75 post. Con passeggero: 1,2 ant. e 2,5 post. |
| Ingrassaggio | Levette freno, selettore cambio, camera di rinvio del contachilometri ogni 4000 km con grasso Esso Beacon 3. Trasmissioni flessibili ogni 8000 km. Ingrassaggio feltro del volano ogni 8000 km. | |

## Dati anagrafici

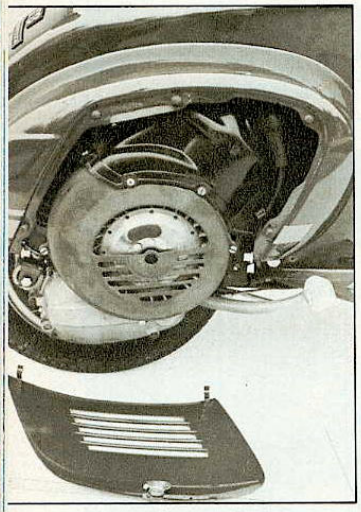
| Modello | ET3 | PX |
|---|---|---|
| Data di presentazione | primavera 1976 | 19 ottobre 1977 |
| Gamma colori | blu, rosso, grigio metalliz. | bianco, nero, azzurro metall. |
| Forma di garanzia | 6 mesi | 6 mesi |
| Prezzo f.f. (e f.i.) IVA compresa | 1.223.600 | 1.339.750 senza lampeggiatori 1.440.000 con lampeggiatori |
| Consegna | 1 mese | 3 mesi |
| CV fiscali | 2 | 2 |
| Tassa annua di circolazione | 8.850 | 8.850 |
| Optional disponibili e prezzo f.f. IVA compr. | parabrezza 35.000 portapacchi post. 22.000 tappeto 5.800 antifurto 25.000 bauletto interno lamiera 40.000 modanature 14.000 | parabrezza 35.000 antifurto 30.000 portapacchi post. 25.000 portapacchi ant. 28.000 tappeto 5.800 modanature 14.000 cornice faro 3.500 |

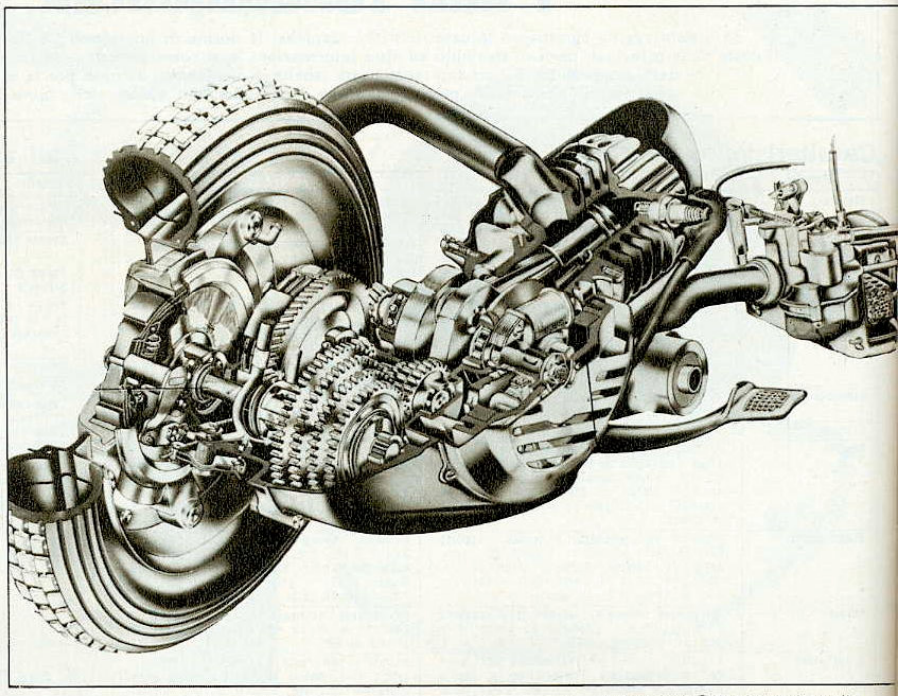
## Il prezzo dei ricambi
**(IVA compresa)**

| Modello | ET3 | PX |
|---|---|---|
| Testa cilindro | 8.455 | 8.455 |
| Carburatore compl. | 26.910 | 31.855 |
| Depuratore compl. | 4.890 | 14.375 |
| Gruppo cilindro (cilindro, pistone, segmenti, spinotto) | 40.020 | 43.010 |
| Biella - bottone | 21.275 | 25.530 |
| Albero motore | 46.920 | 56.005 |
| Frizione compl. | 18.745 | 28.060 |
| Marmitta | 26.220 | 21.275 |
| Faro anteriore | 12.995 | 21.390 |
| Gruppo ruttore | — | 3.565 |
| Telaio compl. | 189.750 | 246.675 |
| Tubo sterzo compl. | 41.860 | 48.300 |
| Braccio oscillante per tubo sterzo | — | 14.375 |
| Ammortizzatore anteriore | 15.295 | 19.895 |
| Ammortizzatore posteriore | 15.985 | 15.985 |
| Cerchio ruota ant. e post. | 9.200 | 9.200 |
| Mozzo ruota | 20.585 | — |
| Mozzo ruota post. | — | — |
| Manubrio compl. | 56.005 | 60.950 |
| Leva freno o frizione | 2.070 | 2.245 |
| Pedale del freno | 4.370 | 4.370 |
| Trasmissione completa frizione | 2.245 | 2.475 |
| Trasmissione completa freno ant. | 1.495 | 1.785 |
| Trasmissione completa freno post. | 2.300 | 2.360 |
| Contachilometri | 22.425 | 34.500 |
| Trasmissione contachilometri | 3.505 | 3.855 |
| Coppia ceppi freno ant. | 4.025 | 4.830 |
| Coppia ceppi freno post. | 4.830 | 4.830 |
| Parafango ant. | 12.535 | 16.445 |
| Cofano motore | — | 28.750 |
| Cofano sinistro | — | 28.750 |
| Sella | 41.285 | 48.185 |
| Ruota di scorta | 42.550 | 49.395 |
| Supporto ruota di scorta | 7.075 | — |
| Gr. pist. (pist., segmenti, spinotto) | 9.950 | 9.950 |

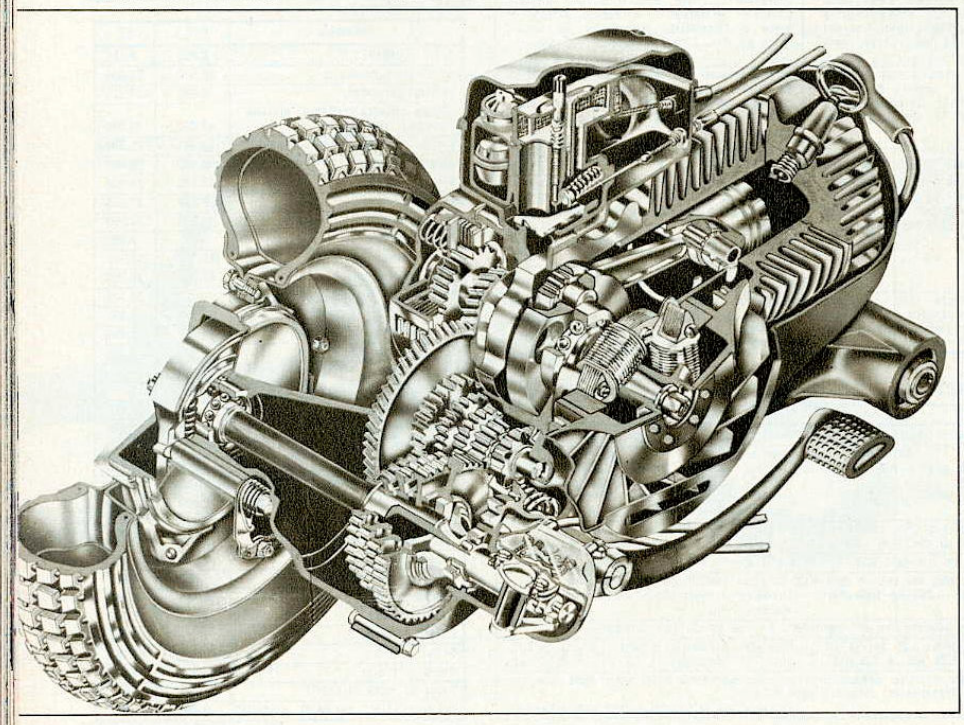
# 3 VESPA 125

## Motore - trasmissione - sospensione

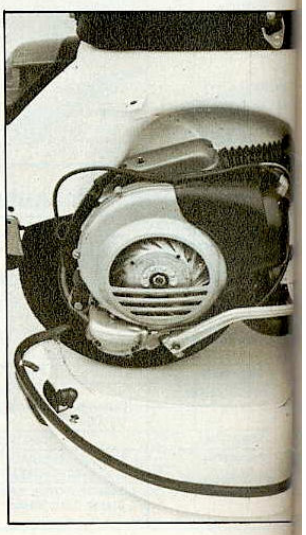


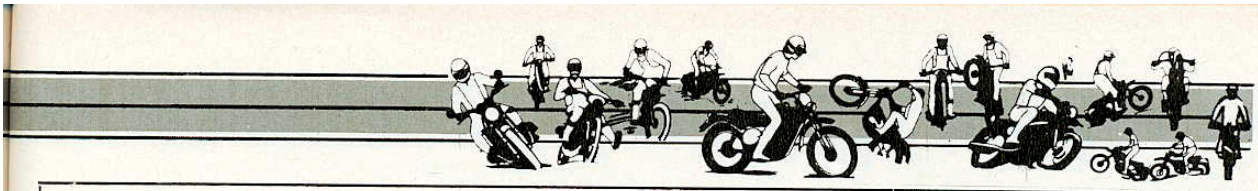


*I motori ( Sopra, l'ET3. Sotto, il PX) presentano numerosissime analogie tecniche (come l'esclusività del distributore rotante e della trasmissione finale diretta cambio-ruota), ma presentano pure varie differenze (come l'inclinazione del cilindro e l'architettura del cambio), anch'esse ben evidenziate dalle foto e soprattutto dai disegni. Il motore dell'ET3 deriva da quello di 50, presentato nel 1963.*



*Il motore della PX deriva da quello presentato nel 1961 col distributore rotante. E' di dimensioni più « corpose », al pari della scocca. Analogo per i due modelli anche l'originale sistema di sospensione: il gruppo motore-trasmissione-ruota è solidale con il braccio oscillante infulcrato nella scocca e molleggia tramite un ammortizzatore teleidraulico a molla biconica.*





# La nostra prova in cifre

**In questa pagina pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.**

## Accelerazione e velocità massima

| Modello | Tempo ai 100 m | Tempo ai 200 m | Velocità ai 200 m km/h | Tempo ai 300 m | Tempo ai 400 m | Velocità ai 400 m km/h | Velocità max. km/h |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET3 vecchia | 8''787 | 14''319 | 68,980 | 19''175 | 23''555 | 85,310 | 92,780 |
| ET3 nuova | 7''291 | 12''518 | 72,580 | 17''040 | 21''365 | 86,956 | 95,000 |
| PX | 8''295 | 13''314 | 79,290 | 17''729 | 21''835 | 90,120 | 93,780 |

*La PX è più potente della ET3 ma pesa anche di più ed accusa una maggior sezione frontale. Questo spiega la diversità di prestazioni tra i due modelli in velocità massima e nella classica prova di accelerazione sui 400 metri da fermo. Molto positivo per la ET3 vecchia il confronto con la consorella appena uscita dalle linee di montaggio: evidentemente i 30.000 chilometri percorsi non le hanno fatto perdere molto brio.*

## Ripresa dalla velocità minima

| Modello | Velocità di entrata km/h | Tempo ai 100 m | Tempo ai 200 m | Velocità ai 200 m in km/h | Tempo ai 300 m | Tempo ai 400 m | Velocità ai 400 m in km/h |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ET3 vecchia | 17,630 | 11''730 | 17''832 | 69,110 | 22''704 | 27''051 | 86,120 |
| ET3 nuova | 20,010 | 10''096 | 15''863 | 72,044 | 20''433 | 24''731 | 88,235 |
| PX | 23,220 | 10''152 | 16''097 | 71,150 | 20''901 | 25''229 | 86,120 |

*Come la precedente, anche questa prova si è svolta sulla distanza di 400 metri con carico complessivo di 80 kg. Tuttavia è stata iniziata dalla minor velocità possibile nella marcia più alta, senza irregolarità funzionali, per accertare le doti di tiro del motore. La vecchia ET3 è entrata nella base più adagio di tutte e non ha certamente sfigurato al confronto con la nuova ET3 che nonostante la minor potenza anche in questo caso ha fatto meglio della PX grazie alle sue doti di snellezza e leggerezza.*

## Potenza, coppia e consumo specifico

| Modello | Potenza max. alla ruota in CV a giri | Coppia max. alla ruota in kg/m a giri | Consumo specifico minimo in gr/CV/h e regime corrispondente |
|---|---|---|---|
| ET3 vecchia | 6,00 - 5500 | 0,88 - 4000 | 373,00 - 4000 |
| ET3 nuova | 6,45 - 5500 | 0,94 - 4000 | 347,00 - 4000 |
| PX | 7,75 - 5750 | 1,06 - 4500 | 367,00 - 5750 |

*Le cifre di questa tabella condensano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto le tre Vespa al banco dinamometrico presso il nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano. Anche in questo caso la vecchia ET3 ha dimostrato di non aver perso molto delle sue primitive virtù.*

## Consumo in città e fuori*

| Modello | Consumo urbano in km/litro | Consumo extraurbano in km/litro |
|---|---|---|
| ET3 vecchia | 24,0 | 26,8 |
| ET3 nuova | 28,0 | 30,8 |
| PX | 24,0 | 26,5 |

* Il consumo nell'uso a due aumenta del 25%.

*Le nostre prove di consumo sono state eseguite molto accuratamente su lunghe distanze. L'ET3 vecchia ha consumato quanto la PX nuova. Dal canto suo la ET3 nuova si è dimostrata più sobria di circa il 16% nei confronti della PX, anche stavolta in virtù delle sue doti di leggerezza e snellezza.*

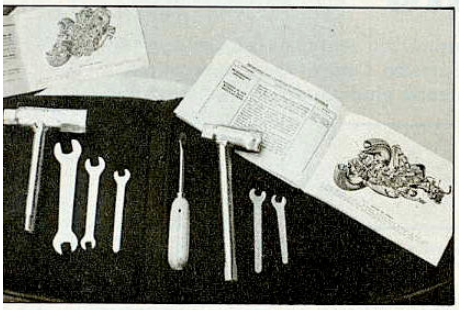
## I dati dichiarati dalla fabbrica

| Modello | Potenza max. (metodo I.G.M.) CV a giri | Coppia max. | Velocità max. in km/h | Consumo (norme CUNA) km/lirto | Peso (con ruota di scorta) kg |
|---|---|---|---|---|---|
| ET3 | 7 - 5500 | 0,986 - 4100 | 85 | 49 | 73 |
| PX | 8 - 5600 | 0,986 - 4100 | 95 | 46 | 95 |

*Questa tabella riassume i più importanti dati di prestazioni (oltreché il peso) dichiarati ufficialmente dalla casa costruttrice. Nella foto a fianco, un momento delle nostre prove alla pista Pirelli di Vizzola Ticino con la vecchia ET3.*

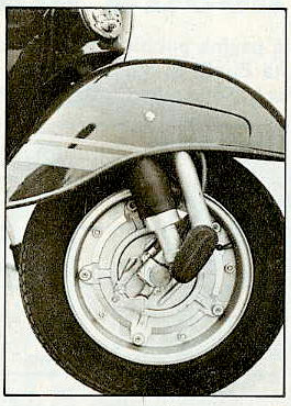
# 3 VESPA 125

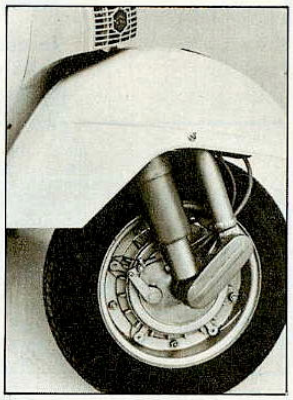
## Ferri e libretti



*La dotazione attrezzi (a sinistra della cinghia sulla sella quella della PX, a destra quella dell'ET3) non brilla per quantità e qualità. Ben fatti, invece, i libretti di uso e manutenzione.*

## Il molleggio anteriore





*La PX vanta una sostanziale benefica innovazione nei confronti della ET3 per quanto concerne la sospensione anteriore. Infatti l'ammortizzatore teleidraulico è ancorato al piatto portaganasce del freno ed è fissato alla levetta oscillante della sospensione in corrispondenza del perno ruota, contrariamente a quanto praticato sulla ET3. Questa ingegnosa soluzione, contrastando le opposte reazioni, ha praticamente eliminato il tipico affondamento vespistico dell'avantreno in frenata, pur consentendo una maggior escursione molleggiante (90 contro 72 mm).*

## 30.000 chilometri con una ET3

Questa è la percorrenza accumulata in cinque anni dalla ET3 della nostra redazione. Vi raccontiamo come si è comportata, quali noie ha accusato, di quali parti ha richiesto la sostituzione.

Riappare su queste pagine la stessa Vespa ET3 125 che ci era servita per la prova pubblicata sul fascicolo di settembre 1976.

Come mai questo revival? Presto detto.

Al termine della prova la Vespa in questione non era tornata alla Piaggio ma era entrata a far parte del parco macchine redazionale. Tra una gran turismo e una fuoristrada, tra una supersport e un ciclomotore, ci mancava infatti un mezzo pratico, affidabile ed abbastanza scattante per i nostri frequentissimi spostamenti in città.

In questi cinque anni, dopo le strapazzate della prova, la nostra ET3 ha così percorso oltre 30.000 chilometri, spesso in mani impietose, maschili e femminili, d'inverno e d'estate, al sole e sotto la pioggia, senza tante attenzioni, quindi nelle più logoranti condizioni d'impiego.

Approfittando del confronto ET3-PX, che è il tema principale di questo servizio, abbiamo sottoposto anche il nostro « vecchio » scooter alla stessa serie di rilievi, per verificare col rigoroso linguaggio degli strumenti quanto avevano inciso questi durissimi 30.000 chilometri sul suo stato di salute.

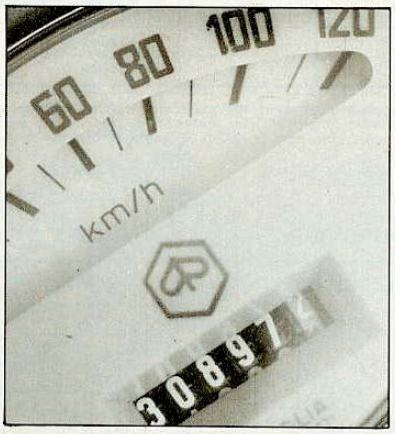
I risultati ed i confronti che avete già notato a pagina 105 dimostrano che la nostra vecchia ET3 sa difendersi ancora benissimo. Anzi, nella prova della ripresa ha fatto meglio della consorella appena uscita dalla catena di montaggio, probabilmente perché è scioltissima e gode quindi della massima fluidità operativa.

Dopo 30.000 chilometri le prestazioni della nostra ET3 si possono quindi definire ancora eccellenti. Ma come si è comportata la nostra brava ET3 nell'arco dei 30.000 chilometri, quali noie ha accusato, quante volte ha avuto bisogno del meccanico? Non c'è molto da raccontare.

Usata quasi sempre in città e quindi col cambio e la frizione costantemente al lavoro, la nostra ET3 ha lamentato la rottura di quattro cavi della frizione e di uno del cambio. La sostituzione di questi cavi è piuttosto laboriosa perché passano tutti all'interno del manubrio e della scocca, quindi i meccanici storcono un po' il naso ma è un lavoro che con un minimo di pazienza ognuno può fare da sé.

Il cambio e la frizione in se stessi non ci hanno invece dato il benché minimo inconveniente, quindi non sono mai stati toccati e si sono comportati benissimo anche nelle « riprove » di accelerazione da fermo alla pista Pirelli.

Grazie alla ridotta percentuale d'olio richiesta per la lubrificazione, il motore si incrosta pochissimo. La fabbrica raccomanda di pulire testa, pistone e marmitta (altro lavoro che può esser fatto in casa) ogni 4000 chilometri. Probabilmente indica




*Scattata durante le prove alla pista Pirelli lo scorso mese di giugno, questa foto documenta che il contachilometri della nostra vecchia ET3 era allora a quota 30.897,4. Al momento di andare in stampa era già salito a 31.420,7.*

questa distanza per fare in modo che i proprietari si ricordino della disincrostazione almeno ogni 8-10.000 chilometri.

La nostra ET3 ha tirato benissimo fino a 15.000 chilometri prima di richiedere la disincrostazione del motore. Abbiamo notato che si intasa maggiormente la marmitta, di cui però basta pulire il tubo interno, altra operazione alla portata di qualsiasi privato. Il filtro d'aria è stato pulito solo una volta, sui 15.000 chilometri (anche in questo caso la fabbrica consiglia prudenzialmente l'operazione ogni 4.000 chilometri).

Candele ne abbiamo sostituite dieci, cioè un paio all'anno, alcune senza aspettare che fossero proprio spente del tutto. Dobbiamo anche dire di non aver notato alcuna differenza nella durata delle candele stesse, nel consumo e nelle prestazioni sia nutrendo la nostra ET3 con miscela normale (alle volte addirittura « sospetta »), acquistata un po' da tutti i distributori, sia trattandola regalmente a super e olii speciali per due tempi. Evidentemente l'ET3 è di bocca buona e digerisce tutto indifferentemente, anzi siamo convinti che potrebbe andare benissimo anche all'uno per cento anziché al due.

Dopo le candele e il cavo della frizione, l'elemento della nostra ET3 che ha richiesto il maggior numero di interventi è stato il freno posteriore o per meglio dire i ceppi con relative guarnizioni d'attrito. E' ben noto infatti che le caratteristiche tecniche e funzionali di tutte le Vespa (ad eccezione della nuova serie PX) invitano a frenare prevalentemente col posteriore: c'è chi ha il piedone di piombo (e allora le guarnizioni durano anche meno di 4000 chilometri) ma c'è pure chi ha il piede leggero (nel qual caso la distanza indicata arriva a triplicarsi, addirittura quadruplicarsi). La nostra ET3 ha richiesto tre sostituzioni dei ceppi frenanti posteriori, altra operazione che si può fare in casa con minima spesa. Il freno anteriore invece è stato usato pochissimo e può fare ancora il giro del mondo.

Chi è completamente « andato » è invece l'ammortizzatore anteriore; anche quello posteriore accusa i chilometri e gli strapazzi.

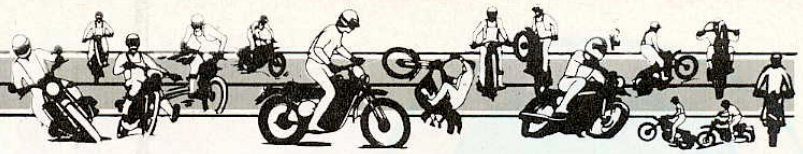
A 15.000 chilometri abbiamo cambiato la copertura posteriore ed ora sarebbe il momento di ripetere l'operazione, estendendola anche all'anteriore (abbiamo sempre viaggiato su Michelin).

Cosa c'è segnato ancora nel libro di bordo della nostra ET3? Sciocchezzuole. Tre forature (tutte dietro), alcuni tagli al rivestimento della sella, quattro lampadine fulminate.

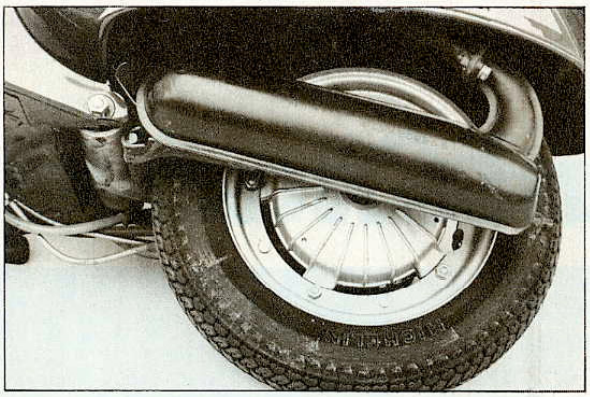
Fortunatamente con la Vespa il problema foratura assume ben scarsa entità (è l'unica due ruote motorizzate a godere di questo privilegio): lo smontaggio della ruota è facilissimo, il cerchio si divide comodamente in due, quindi copertura e camera d'aria sono subito a portata di mano; inoltre la Vespa può essere dotata di ruota di scorta. Cosa volete di più?

La sella della nostra ET3 era rivestita di jeans plastificato, che col tempo si è tagliato lungo i fianchi: l'abbiamo sostituito col meno frivolo ma più robusto tipo nero attualmente montato su tutte le ET3.

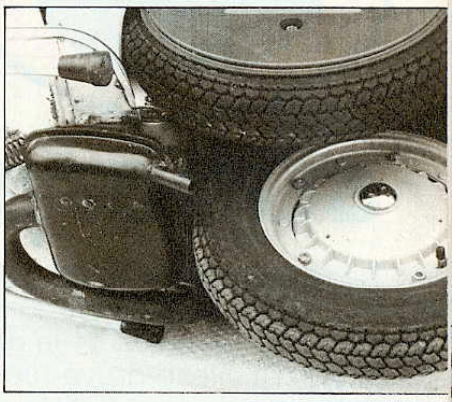
Quattro lampadine fulminate in oltre 30.000 chilometri sono un'inezia dato che l'impianto di illuminazione della nostra ET3, specie d'inverno, viene utilizzato a lungo. Nonostante la mancanza della batteria, non si realizzano evidentemente quelle condizioni di sovraccarico elettrico che fanno morire d'indigestione le lampadine.



## Marmitte e smontaggi



*La marmitta sportiva dell'ET3 emette un suono più argentino di quella a sogliola della PX ma deve essere spostata in caso di smontaggio della ruota (bisogna infatti allentare i due bulloni che la uniscono al tubo di scarico e girarla verso il basso). Sulla PX, invece, lo smontaggio della ruota non comporta alcuna difficoltà anche in presenza della ruota di scorta.*



*Nei mesi invernali la nostra fedele ET3 è stata dotata di un parabrezza Olona per meglio proteggere i redattori e collaboratori più freddolosi. La lunga percorrenza accumulata dal nostro scooter gli ha leggermente attutito la tonalità di scarico.*

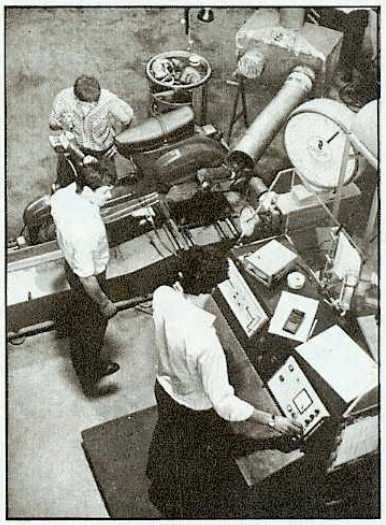
*La vecchia ET3 sul banco dinamometrico del nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano mentre la nuova è in attesa del proprio turno. Smontato il motore della « vecchia » dopo le prove abbiamo constatato che l'albero motore è ancora sano mentre i cuscinetti di banco hanno preso un po' gioco, che i segmenti ballano un po' nelle cave del pistone e che le guarnizioni sui dischi della frizione sono ormai al limite. Tutto il resto è ancora in ottime condizioni.*

A voler fare i pignoli, si potrebbe aggiungere che i comandi del gas e del cambio tendono ad indurirsi un po' dopo l'uso sotto la pioggia perché l'umidità frena il libero scorrimento dei cavi. Ma bastano pochi chilometri all'asciutto perché tutto torni come prima.

Da sottolineare, d'altra parte, l'estrema facilità di avviamento. Anche dopo 30.000 chilometri, solo eccezionalmente occorrono due pedalate anziché una per la messa in moto.

Il bilancio di cinque anni di uso intensissimo ci sembra quindi molto positivo. Le rare riparazioni e sostituzioni di pezzi che abbiamo via via elencato non ci sono costate più di 150.000 lire al valore attuale della nostra liretta. Inoltre — come documentato dalle prove strumentali — lo stato di salute della nostra ET3 è ancora ottimo. Aggiungiamo che non abbiamo mai « bocciato » e che non siamo mai caduti (modestamente ci sappiamo fare...).

Insomma, se dovessimo vendere la nostra ET3 del 1976 chiederemmo certamente più delle 500-550.000 lire segnalate nelle quotazioni dell'usato in fondo alla rivista (da nuova costava 567.840 lire f.f. IVA compresa). Ma come si fa a vendere la nostra cara ET3? Oramai ci siamo affezionati un po' tutti. Quindi ce la teniamo ben stretta, e vi racconteremo come starà di salute quando avrà doppiato il capo dei 60.000 chilometri!



*La vecchia e la nuova ET3 lanciate a tutto gas sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino durante le prove di velocità controllate dalle fotocellule al millesimo di secondo.*