

## LA *Vespa* 125 GT del 1966

“VESPA 125 GT Sprint – 1966 VNL2T Numero di esemplari prodotti: 51.582



Azzurro Acquamarina MaxMayer 1.298.7305  
(Foto e dati tratti dal sito [Verspaclub.com](http://Verspaclub.com))

Il propulsore della Vespa GT è lo stesso usato dal 1965 in poi sul modello 125 Super, un ottimo e robusto motore, sempre pronto all'avviamento.

Il sistema di raffreddamento ad aria forzata e l'alimentazione con distribuzione rotante rende questo propulsore inarrestabile.

L'impianto di accensione è, come di consueto, a volano magnete a 6V, con bobina di alta tensione esterna per migliorare l'efficienza anche a caldo.

Il cambio a quattro velocità è ben frazionato, per superare con facilità anche le salite ripide. La frizione, a dischi multipli a bagno d'olio, è molto robusta ed anche dopo molteplici sollecitazioni non da segno di cedimento.

Il gruppo ottico anteriore, dalla forma trapezoidale è una delle caratteristiche che distinguono questo modello, uguale a quello delle Vespa GL, Sprint e Super Sport. I profili in alluminio delle sacche laterali e del parafrangente anteriore sono dritti come sulla Sprint e Super Sport. Anche la crestina del parafrangente anteriore è in alluminio lucido come nei modelli sopra citati.

“Simile alla 125 Super, si distingue essenzialmente per le ruote, che sono da 10". Le prestazioni sono leggermente superiori grazie ad un rapporto di compressione più elevato. Il faro è trapezoidale. Adesso la trasformazione è completa: la carrozzeria è sempre più moderna (grazie anche al nuovo faro) e le ruote sono di maggior diametro. Il pubblico dei sedicenni, ai quali è rivolta, dimostra di gradire le innovazioni estetiche e le notevoli prestazioni, entrambi argomenti chiave per decretarne il grande successo.”  
(1)

“Dopo gli ottimi risultati ottenuti nelle vendite dei modelli GL, Super e Sprint, nel 1966 viene presentata la Vespa 125 Gran Turismo, degna erede delle precedenti.

La scocca è uguale ai modelli che l'hanno preceduta, così come altre componenti, come per esempio il fanale posteriore, in metallo con il trasparente rosso molto grande.



La sella monoposto ed il porta pacchi posteriore in lamiera, sono montati di serie, mentre il cuscino per il passeggero o la sella lunga a due posti, sono degli optional a pagamento.

La sacca laterale sinistra è adibita a bauletto porta oggetti, con lo sportellino di accesso munito di serratura con chiave.

La staffa della ruota di scorta può essere fissata sulla trave centrale (all'interno dello scudo anteriore, come di norma negli anni '60 n.d.r.).



La Vespa 125 Gran Turismo sarà l'ultima a montare questo tipo di manubrio con la forma trapezoidale del fanale anteriore. Infatti dopo questo modello, si tornerà ad usare la foggia rotonda del gruppo ottico.

L'aspetto squadrato del manubrio dà allo scooter una spiccata nota di sportività, anche se è destinato ad un uso turistico. Anche il contachilometri a forma di ventaglio, che per molti anni ha equipaggiato alcune fra le più belle Vespa prodotte, sarà abbandonato dopo questo modello.

Lo scudo anteriore è arricchito dalla cornice in anticorodal, una lega di alluminio resistente alla corrosione, e dalla grande scritta in pressofusione in alluminio lucidato. Al centro è fissato lo stemma Piaggio in resina. La dicitura Gran Turismo è ripetuta per esteso sulla parte posteriore del telaio, sotto al porta pacchi originale.

## COMPORTAMENTO SU STRADA

Una delle caratteristiche che hanno determinato il successo della Vespa è senza dubbio il suo inarrestabile motore a due tempi, quasi privo di manutenzione ordinaria e di facile riparazione. Se a tutto questo aggiungiamo che è anche economico nei consumi, ne risulta un cocktail perfetto .

La sella anteriore monoposto, della 125 GT è molto larga e ben molleggiata, così anche dopo lunghi tragitti, non si scende con la schiena a pezzi. Il rumore dello scarico è basso non disturba e, al minimo, si possono quasi contare i giri.

I freni sono all'altezza della velocità e difficilmente vanno in crisi, anche grazie al sistema di raffreddamento con alette.” (2)



Immagine ricavata dal Volume **60 anni di Vespa di Giorgio Sarti**, Giorgio Nada Editore)

“Esteticamente uguale alla Vespa Sprint, dalla quale deriva, la 125 GT si differenzia a colpo d’occhio per le diverse tonalità di colore con le quali viene prodotta: azzurro acqua marina ad inizio di produzione, azzurro chiaro dal 1968 e verde pastello a partire dal 1969. Costruita dal 1966 al 1973 in 51.582 esemplari, raggiunge la velocità massima di 88 km/h che per i tempi e la categoria di appartenenza non sono pochi.

Notevole l’autonomia: può percorrere 370 km con un pieno di miscela che è di 7,7 litri, compresa la riserva di 1,4 litri.

Il motore, derivato dalla Vespa 125 Super, ha un piccolo incremento di potenza grazie all’aumento del rapporto di compressione che, sulla GT è pari a 1:7,8. Il cambio di velocità a quattro rapporti è indispensabile per non far calare i giri del motore tra un cambio di marcia e l’altro.

Il peso, vicino a 90 kg, e la piccola cilindrata, penalizzano un po’ l’accelerazione e la marcia in salita mentre il consumo non è mai eccessivo e, con un litro di miscela si percorrono non meno di 45 km”. (2)

(1) (Articolo tratto dal sito **”Elogioallavespa.it”**)

(2) (Articolo tratto da **”Collezione Fabbri Editori 2005 – Modellini Vespa e Fascicoli**)