

LA *Vespa* PX 125 T5 del 1985

“VESPA PX 125 T5 del 1985 – VNX5T esemplari prodotti: 41.072” (1)



(Foto ricavate dal sito www.scooterist.ch/t5)

“Nel 1985 Piaggio lancia sul mercato un prodotto di nuova concezione: la Vespa PX 125 T5. Si tratta di un'evoluzione stilisticamente e motoristicamente più aggressiva delle precedenti 125 Piaggio.

Siamo a metà degli anni ottanta e le preferenze del pubblico sono orientate verso mezzi di trasporto in grado di accorciare le distanze col maggior confort possibile.

Le caratteristiche principali sono i cinque travasi di alimentazione – da cui appunto T5 – e i due spoiler ma anche il piccolo e sportivo cupolino fumè (che contribuisce a creare la linea aggressiva di questa evoluzione della PX 125), oltre al vassoio porta-oggetti, posto sopra il bauletto metallico.



Foto tratta dal sito www.scooterist.ch/t5

“

La T5 rappresenta la versione sportiva della PX 125: la sigla sta per "5 travasi". E' denominata "Pole Position", nome che si riferisce al trofeo Piaggio, grazie al quale viene assegnata una Vespa ai piloti più veloci nelle qualificazioni in Formula 1: per la cronaca, Nelson Piquet se ne portò a casa ben nove. Le modifiche estetiche riguardano essenzialmente il parafango anteriore più profilato, il frontale con la griglia nera più appuntita, il faro rettangolare, il manubrio con un piccolo parabrezza e l'ampia strumentazione (per la prima volta una Vespa ha il contagiri digitale a cristalli liquidi). Le ruote e il motore sono carenati, sotto la pedana è collocato uno spoiler nero, sopra al bauletto è presente un piccolo vano portaoggetti, la sella ha i piani leggermente sfalsati.

Per quanto riguarda il motore, gli interventi per aumentare la potenza riguardano la camera di combustione a cupoletta centrale, con corona periferica di squish e il cilindro con cinque travasi, ude primizie per la Vespa. Rispetto alla PX, la corsa e l'alesaggio sono differenti, con una corsa più corta. Rivisti anche i diagrammi di aspirazione e scarico; l'alettatura è più estesa, il carburatore maggiorato e l'albero motore rinforzato. La potenza massima sale da 8 a 11 Cv. (1)



Foto tratta dal sito www.scooterist.ch/t5



Foto tratta dal sito www.scooterist.ch/t5

Il tre quarti posteriore della T5 è imponente e sportivo con, in primo piano, le nuove linee squadrate della coda. Tra le novità presentate con il lancio di questo modello innovativo, ci sono gli inediti copricerchi in plastica, fino ad allora oggetti riservati esclusivamente al mondo automobilistico. E' più spazioso il bauletto anteriore ed è stato dotato di una pratica vaschetta portaoggetti.

La Vespa PX 125 T5 è stata omologata il 23 marzo 1985, nelle versioni base, con miscelatore automatico, con avviamento elettrico e con entrambi i dispositivi.

Le altre caratteristiche che la differenziano dai precedenti modelli PX 125 riguardano l'impianto di scarico a norme ECE/ONU n. 41 e CEE 78/1015 che regolano la rumorosità delle emissioni, il carburatore che passa da un diametro di 20 a 24 mm, l'anticipo di accensione (da 19" a 16"), le dimensioni di alesaggio e corsa, che passano da 52,5x57 mm a 55,5x52 mm.

Tutti questi cambiamenti hanno generato un incremento di 1 CV, da 8 a 9.



La T5 completa di tutti gli optional tratta dal sito www.scooterist.ch/t5

La vista del tre quarti anteriore della Vespa T5 mette in luce altri particolari interessanti come il frontale ridisegnato più allungato e quindi più aerodinamico.

Il parafango anteriore che ha perso le bande laterali sagomate ed è stato ridotto nelle dimensioni.

Lo spoiler anteriore mutuato dalle corse automobilistiche, è la caratteristica più accattivante nel look di questo scooter che, non a caso, è stato denominato Pole Position, cioè la migliore posizione sulla griglia di partenza di un Gran Premio.

Il motore conserva la disposizione delle precedenti serie PX ma si avvale di numerose trasformazioni per ottenere maggiori prestazioni, a partire dai 5 travasi che ne caratterizzano il nome.

Variano i parametri del rapporto di compressione (da 8,5 a 11) ed i diagrammi di aspirazione e scarico (da 110°-40° a 120°-50°).

Sono modificati anche il carburatore, le spalle dei volani, il pistone e tutta la camera di scoppio. Viene introdotta l'accensione elettronica ed è modificata la forma e la superficie delle pale del raffreddamento forzato per migliorarne l'esercizio



Quattro particolari che contano

- 1 Il sottoscocca nasconde l'alloggio per il nuovo silenziatore di tipo ad espansione, progettato appositamente per la T5
- 2 L'immagine illustra il poderoso motore in dotazione alla T5 e la parziale copertura del carter, per migliorare estetica e funzionalità
- 3 Tra le novità gradite dai motociclisti si segnala il doppio gancio per assicurare i caschi allo scooter. Rimane invariata la capacità del serbatoio.
- 4 Sul posteriore la grossa scritta serigrafata sulla sella, differenzia la T5 dalle precedenti PX che avevano la classica targhetta metallica



Nel 1985 la Piaggio mette in listino la Vespa PX più sportiva che sia mai stata costruita: la scelta del nome T5 ricorda il numero dei travasi del cilindro e la dicitura **Pole Position** il miglior tempo ottenuto per la griglia di partenza in Formula Uno.

Il motore nuovo è un potentissimo due tempi con cilindro in lega a canna cromata, la cui testa ha una camera di scoppio centrale con corona di squish e l'albero motore rinforzato per sopportare l'incremento di potenza.



Foto tratte dal sito www.scooterist.ch/t5

La potenza massima raggiunge 11 CV a 6.700 giri per una velocità di punta di 108 km/h. Ottimo anche il restyling effettuato dal Centro Stile Piaggio, che con pochi ritocchi ha trasformato la vecchia PX in una sportivissima Vespa.

Migliorata la frenata in qualsiasi condizione, specialmente sull'anteriore, che adesso è a camma flottante. La stabilità è notevole anche in curva, grazie alle pregevoli sospensioni. Ottima la posizione di guida, che con il manubrio arretrato e la nuova struttura della sella, fanno assumere al conducente una posizione comoda e sportiva. Il grande faro rettangolare migliora notevolmente la visibilità. Per la prima volta nella storia della Vespa sono montati un contagiri digitale all'interno del cruscotto, lo spoiler sullo scudo anteriore ed un minuscolo parabrezza aerodinamico sul manubrio. L'avviamento elettrico ed il miscelatore automatico venivano forniti a richiesta.” (2)



“(…) Anche la scelta del nome ovviamente concorre all'immagine sportiva. T5 Pole Position ricorda infatti l'alimentazione a 5 travasi ed il miglior tempo sulla griglia di partenza dei gran premi di formula 1. Pole Position è anche il nome di un trofeo Piaggio che assegna una vespa (di questo modello) al pilota più veloce nelle prove di qualificazione della formula 1. Il vincitore dello scorso

anno Nelson Piquet (che ha firmato per la Piaggio una completa linea di accessori per la Vespa) si è ritrovato nel suo garage di Montecarlo, la bellezza di 9 scooter.

(...) I nostri rilevamenti parlano chiaro: la T5 è la più veloce, più potente ed ha più spunto in accelerazione di ogni altra Vespa prodotta a Pontedera. Per contro consuma un poco di più delle altre sia sui percorsi extraurbani che cittadini, vista la propensione dell'affidabile motore a girare sempre allegro.

Il propulsore è certamente un <bel tipetto> pieno di grinta; poco adatto a girare al piccolo trotto, non disdegna questa andatura anche se non è certo il suo passo. Si può anche partire in seconda o viaggiare in città con un filo di gas senza che il motore rifiuti, pure con marce alte, ma appena si varca la soglia dei 4000 giri, si scatena con una sostanziosa e rabbiosa progressione, sempre paragonata alle prestazioni degli altri scooter Vespa.

(...) Inoltre il propulsore non fuma, non è rumoroso e digerisce di tutto; addirittura i tecnici di Pontedera consigliano l'uso della <volgare> benzina normale (ovviamente miscelata con apposito olio per due tempi) come carburante. Denuncia però qualche fastidiosa vibrazione intorno ai 3500-4000 giri in maniera superiore alle sorelle da 125 cc: queste vibrazioni si sfogano maggiormente sulla pedana poggiapiedi.

Nuovo il rivestimento in plastica della zona centrale che sostituisce le poco funzionali strisce in gomma: lo stesso rivestimento è usato per la pedana centrale risultando un poco scivoloso quando si calzano calzature con la suola in cuoio. Nella parte centrale è in vista lo spoiler anteriore che ricopre funzioni puramente decorative aumentando la grinta della T5.

Il tirante dello starter risulta sempre duro nell'azionamento ed il rubinetto della benzina ha due sole posizioni: aperto e chiuso. Non esiste la posizione di riserva poiché l'inserimento della stessa è segnalato dall'accensione di una spia sul cruscotto. Una volta accesa la spia si dispone di ancora 40/50 km di autonomia a seconda dei percorsi e delle andature. Dopo aver ribaltato in avanti la sella si accede al tappo a baionetta del serbatoio carburante, ai ganci porta caschi ed alle leve di sicurezza che bloccano le fiancate laterali.

In vista, anteriormente, la presa d'aria del carburatore e la spia del livello del serbatoio.



Dati Anagrafici:

Costruttore: Piaggio & C. S.p.A. Denominazione modello: Vespa 125 T5 Pole Position. Data e luogo di presentazione: 27 febbraio 1965, Sestrièrè. Inizio vendite in Italia: 15 aprile 1985

Gamma colori: rosso corsa Forma di garanzia: 6 mesi (esclusa manod'opera) Prezzo IVA compresa: £. 2.750.000 (chiavi in mano per versione base) Tassa annua di circolazione: £. 7.400

Consegna: pronta Cavalli Fiscali: 2 Optional disponibili IVA compresa: versione con miscelatore £. 2.865.000 (chiavi in mano); versione con miscelatore ed avviamento elettrico £. 3.195.000 (chiavi in mano)" (3)

(1) (Dati ricavati dal sito www.elogioallavespa.it)

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

(3) (Articolo tratto da **Motociclismo / Agosto 1985**)