

LA *Vespa* 50 del 1963

“VESPA 50 – 1963 – V5A1T Numero di esemplari prodotti: 5.959



Verde MaxMayer 1.298.6301

(Foto tratta dal sito vespaclub.com dati ricavati dal volume **60 anni della Vespa** di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore)

“Offerta in diverse versioni, la prima Vespa 50 riscuote un immediato successo soprattutto presso i giovanissimi. La cilindrata e la potenza di soli 1.5 Cv le aprono il mercato dei quattordicenni, che la possono guidare senza targa e senza patente. Rispetto ai modelli di maggiore cilindrata, la scocca si presenta più piccola, ma quello che maggiormente la caratterizza è il fatto di avere i cofani laterali integrati in essa anziché riportati al suo esterno. Il cambio è a 3 marce. Per accedere al motore si apre uno sportellino incernierato nella fiancata stessa. Il fanale è rotondo e senza cornice; il contachilometri è fornito come accessorio e viene montato nel centro del manubrio in luogo di una sede tonda protetta da un tappo in plastica. La sospensione anteriore presenta un unico ammortizzatore con molla incorporata. Le ruote sono da 9", e la scritta sullo scudo è di colore blu scuro a partire dal 1° Ottobre 1967 assume una colorazione nera). Sempre dal 1967 questo modello viene prodotto con telaio allungato.”. (1)

“In dimensioni ridotte, ma del tutto uguale alle sorelle maggiori, nel 1963 fa la prima apparizione la mitica Vespa 50, lo scooter tanto aspettato dai quattordicenni degli anni Sessanta, che alla loro età non potevano mettersi alla guida dei modelli di maggiore cilindrata.

Semplice nella struttura, aveva pochi particolari, come il manubrio di fusione d'alluminio, che l'hanno resa inimitabile.

Linea pulita senza alcun fregio ad arricchire la scocca. Così si presentava la 50, una tra le più vendute, che diventerà un mito con il passare del tempo.

La sella monoposto, montata di serie, è molto larga e comoda anche su lunghi percorsi, ma la maggior parte dei ragazzi, al momento del ritiro del veicolo, la sostituiva con quella lunga a due posti.



Lo sportellino di ispezione del motore ha dimensioni ridotte, infatti fu in seguito modificato, ingrandendolo nella parte alta in modo da accedere alla sostituzione o alla pulizia della candela con maggior facilità.

Completamente nuovo in ogni sua componente, ma efficiente e affidabile, il motore della Vespa 50 è da considerarsi una pietra miliare nella storia della Vespa. Robusto come pochi altri è stato usato anche su veicoli di cilindrata maggiore e addirittura sull'Ape 50.

Con il cilindro in posizione quasi verticale, a differenza dei motori precedenti, ha un ingombro minimo così da poter essere ospitato anche in spazi molto ridotti. Il cambio a tre velocità inizialmente è comandato da una piccola crociera a due scorrevoli che, con il passare del tempo, viene sostituita da una a quattro, più precisa e resistente.

L'ammissione avviene tramite i carter ed è comandata da una spalla dell'albero motore.

Il cilindro in ghisa è circoscritto da alette di raffreddamento, così come la testata in fusione di alluminio. La frizione a dischi multipli a bagno d'olio, è ispezionabile tramite uno sportellino laterale, sul quale è imperniata la leva di comando. L'accensione avviene tramite volano magnete a 6 V, con bobina di alta tensione interna che, surriscaldandosi, poteva creare qualche inconveniente di avviamento.



La pedana poggiapiedi della Vespa 50 ha i profili in gomma, senza i listelli ed i terminali in alluminio. I due fori filettati sul piantone di sterzo, servono per la staffa del porta ruota di scorta. Molto ben curato il fanalino posteriore, realizzato dalla Siem, con la base in lega di alluminio. Al centro del trasparente rosso c'è il catadiottro con cornicetta di metallo.

Anche per la Vespa 50, la scheda Tecnica, riporta tutte le caratteristiche del veicolo, a cominciare dalle misure della carrozzeria, dai dati tecnici del motore. Le dimensioni: lunghezza massima 1,630 m, larghezza massima 0,610 m, altezza massima 0,980 m, peso a vuoto veicolo 70,5 kg.

La potenza del fanale anteriore è di 15W, la posteriore di 5; il voltaggio è a 6V. Le caratteristiche tecniche del motore, oltre alla cilindrata esatta, che è di 49,77 cc, sono:

1 cilindro, 2 tempi, alesaggio 38,4 mm, corsa 43 mm. La potenza massima è pari a 1,45 cv al regime di 4500 giri al minuto. La velocità, limitata dal codice della strada, è da 39,5 km/h.

CICLOMOTORE a due ruote
VESPA 50 MOD. V5A. anno 1963

Dimensioni del Motore: cil. 38,4 mm x 43 mm. Cil. in ghisa. Testata in fusione di alluminio. Frizione a dischi multipli a bagno d'olio. Cambio a tre velocità. Volano magnete a 6 V. Bobina di alta tensione interna. Accensione a 6 V. Catadiottro con cornicetta di metallo.

1630 (lunghezza massima)
610 (larghezza massima)
980 (altezza massima)
70,5 (peso a vuoto veicolo)

15W (potenza fanale anteriore)
5W (potenza fanale posteriore)
6V (voltaggio)

49,77 cc (cilindrata esatta)
1 cilindro, 2 tempi, alesaggio 38,4 mm, corsa 43 mm

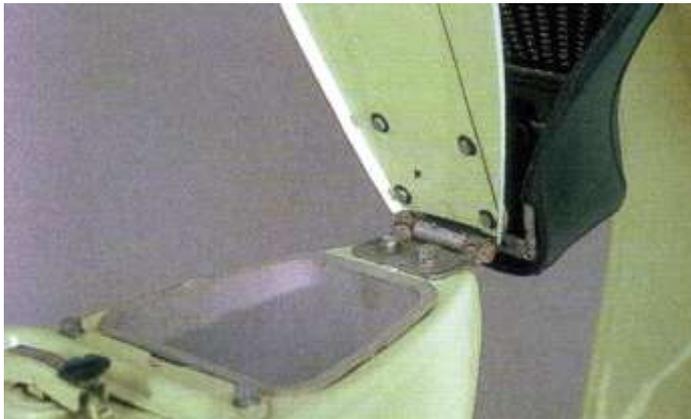
1,45 cv (potenza massima)
4500 giri al minuto (regime di massima potenza)
39,5 km/h (velocità massima)



Il motore, senza lo sportellino di chiusura, mette in risalto la cuffia copri cilindro che, sui primi modelli, era in ferro con trattamento di fosfatizzazione scura.

L'attacco della candela in ferro zincato è fornito dalla tedesca Bosch.

La pedivella della messa in moto non ha la protezione in gomma, ma solo delle quadrettature ricavate al momento della fusione della stessa.



La vista dal sotto della Vespa, evidenzia tutta la meccanica, compreso il silenziatore l'ammortizzatore posteriore ed il pneumatico da 2,75x9" di fabbricazione Michelin.

Subito più avanti si può notare il meccanismo del cavalletto centrale.

Una volta svitato il pomello in plastica nera che tiene fissa la sella al telaio, e ribaltata in avanti la stessa, si accede al vano porta oggetti.

Agile come una farfalla, il mitico "Vespino", come viene affettuosamente chiamato, è completamente a suo agio negli spostamenti in città per le sue ridotte dimensioni, sia di lunghezza che di larghezza.

La potenza del motore è quella che è, a causa delle limitazioni del codice stradale. Il propulsore è limitato dalla casa strozzando internamente il collettore di scarico.

Una volta scoperto l'arcano, e con il sistema del passaparola, i ragazzi degli anni Sessanta, smontavano il collettore per riallargare la strozzatura e riportare il motore alla sua piena potenza.

La sospensione anteriore non è molto confortevole. Il piccolo ammortizzatore, a molla e tamponi in gomma, è poco efficace.

E' meglio il posteriore con ammortizzatore idraulico all'interno di una molla elicoidale biconica.

Quando all'inizio degli anni Sessanta, con il boom economico, si verificano le condizioni per una diffusione di massa dell'automobile, la Vespa, nata come alternativa utilitaria alle quattro ruote, si vede costretta a trovare strade diverse.

Nuove campagne di comunicazione rivolgono la propria attenzione al segmento di mercato che si affaccia prepotentemente sulla scena sociale: i giovani.



Foto tratta dal **Volume 2 di Vespa Tecnica di Leardi Frisinghelli Notari** – Edizioni CLD

La Vespa 50 che può essere guidata senza targa e patente a 14 anni, non rappresenta solamente una soluzione confortevole e pratica alla mobilità individuale, replicando in dimensioni minori le inconfondibili caratteristiche della tradizione scooteristica della Piaggio, ma sempre di più un modo di essere, da solo o con gli altri, libero nel mondo.

Piuttosto che competere con l'auto, sempre più espressione di benessere e status symbol, Vespa abbandona la mera funzione di mezzo di trasporto per diventare espressione di un mondo di libertà e indipendenza. Questo è sicuramente uno dei segreti del successo di Vespa: saper assecondare i bisogni della società e cambiare insieme ad essi, a volte anticipandoli". (2)



Documento tratto da archivio privato **Bruno Acquafresca** – S. Vincenzo

(1) (Articolo tratto dal sito "Elogioallavespa.it")

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