

CRONOLOGIA DI UNA LEGGENDA : [IL CINQUANTINO..](#) [LA VESPA 50 E 90](#)

Fino ai primi anni 60, la vespa era il classico mezzo familiare di cilindrata 125 o 150 adatto a tutte le esigenze: l'ultimo progetto dell'ingegnere Corradino D'Ascanio mirava ad un pubblico giovane sempre più esigente: l'idea fu la [VESPA 50](#). Il primo modello si chiamava [VESPA 50 N prima serie](#), e nasce nel 1963.

Il motore è completamente ridisegnato: ha cilindro inclinato di 45°, distribuzione rotante e carburatore che si inserisce nella parte anteriore centrale della scocca ed è raggiungibile dall'alto. La prima serie ha volano e ventilatore di dimensioni ridotte. La sospensione anteriore comporta l'ammortizzatore coassiale alla molla. Nella prima serie si nota la sella singola, detto "tipo corto", con sportello di accesso al motore piccolo e convogliatore dell'aria piccolo. Il telaio è molto stretto ed è caratterizzato da sacche incorporate che ne fanno parte integrante, nella parte superiore del manubrio c'è un foro cilindrico chiuso da un tappo di plastica con lo stemma Piaggio. Togliendo il tappo si può montare un accessorio: il contachilometri. La ruota è da 9" intercambiabile, fissata con 4 bulloni la misura dei pneumatici è 2 3/4x9. I profili della pedana sono in gomma, la scritta vespa 50 di alluminio autoadesivo blu. Il fanalino posteriore anch'esso piccolo verniciato del colore della vespa con catadiottero incastonato. 3 marce con velocità massima a 38,6. Il colore è unico, l'inconfondibile verde cod. max mayer 1'298.6301. L'inizio produzione 50N V5A1T 1001, fine produzione 50N V5A1T 6960.



Sempre nel 1963, fa capolino la [VESPA 90](#) con motore derivato dalla 50 V5A1.

Le ruote sono da 10" e cambia corsa e alesaggio, i profili sono in gomma e alluminio, questo modello, ha il contachilometri di serie, e lo stop. Nel 1964, dagli stabilimenti di Pontedera esce la [VESPA 50](#) con motore e telaio uguale al modello del 1963. Anche nel 1965, esce un modello che continua la serie N, da questa vespa in poi, lo sportello laterale verrà allargato, il cilindro avrà dimensioni maggiori, la sella allungata e dai modelli del 1967 verrà cambiata la scritta rettangolare piaggio, in esagonale.



Una parentesi particolare va aperta per un modello ad oggi ricercato dai collezionisti del settore "la [VESPA 90 SS](#)".

Prodotta in circa poco più di 5000 pezzi nel 1965

è un modello più "sprintoso" del classico 50 ino si presenta con l'inconfondibile bauletto posto tra la sella e lo sterzo che chiude il vano centrale della scocca. La 90 SS ha il manubrio stretto, il parafrangente appuntito e la ruota di scorta tra le gambe del guidatore, le cui coppe hanno lo stesso colore della carrozzeria. Un mezzo sportivo, ma anche elegante. Il motore è monocilindrico a 2 tempi, di cilindrata 88,5 cc, potenza 6 cv a 6000 giri/min, monta carburatore dell'orto shb 16, cambio a 4 marce, lubrificazione con miscela 2% e velocità massima 93 km/h. Il colore inconfondibile caratteristico è il rosso o il blu pavone.



Nel 1966 esce la [VESPA 50 L](#),



con non tante differenze rispetto alla 50 N di prima produzione: sella biposto, le strisce sulle pedane in alluminio e gomma, sul faro appare una ghiera in acciaio inox. Il motore è pressoché uguale. Con la possibilità di più colori, questo modello ha riscosso un discreto successo negli anni.



Il 1969 è l'anno della mitica [VESPA 50 SPECIAL](#) che è stata sicuramente la vespa a scocca piccola più apprezzata degli anni 70/80. Unica tra tutte le vespe di dimensioni ridotte con manubrio squadrato e il gruppo ottico rettangolare. La scritta Special leggermente inclinata verso l'alto è fissata subito sotto la sella nella parte posteriore del telaio.





Inizialmente le marce erano tre con ruote da 9", a partire dal telaio v5B1T n. 1001 verranno montate ruote con misura 3,00/x10" e dal telaio v5B3T n. 1001 le velocità del cambio diverranno 4, migliorando le prestazioni. Sopra il gruppo ottico rettangolare appare un regolino nero. La scocca rimane quella delle altre vespe 50 sul lato dx si trova lo sportellino per il cambio candela. La sella è monoposto, miscela al 2%, l'ammortizzatore anteriore e posteriore è idraulico con molla elicoidale e biconica. L'ultimo modello special è del 1975. Nel 1969, esce anche la [VESPA 50 R](#) che rimarrà in produzione fino al 1983.

Modello con motore uguale alla 50 I e ultima serie N, e la possibilità di scelta colori per questo tipo di vespa sono molti. L'evoluzione della Special nel 1969 è infine la [VESPA 50 ELESTART](#), praticamente uguale alla special ma senza avviamento a pedale ma con uno statore Bosh che fa da

dinamotore per l'avviamento
Elestart è riconoscibile per i due
lato motore e l'altro lato
l'alloggiamento batterie.
modelli vespa 50 più recenti
altri, ma per noi il 50 ino rimane inconfondibile nel suo genere con le
sue linee classiche che ha fatto impazzire generazioni. IL MITICO
CINQUANTINO E' ANCORA VIVO E RESPIRA. ECCOME !!!!



elettrico.
sportellini, uno
opposto per
Esistono altri
, PK, ET4, LX e

