

LA *Vespa* 50 Special del 1969

“VESPA 50 Special – V5A2T/V5B1T/V5B3T (1969-1983) Numero di esemplari prodotti:
V5A2T: 95.012, V5B1T: 94.670, V5B3T: 563.955



Biancospino MaxMayer 1.298.1715
(Foto e dati tratti dal sito Vespaclub.com)

“VESPA 50 Special I° SERIE - V5A2T/V5B1T (1969-1975)

La versione Special è il modello 50 con le finiture più accurate. Rispetto alla "R" dello stesso periodo le varianti riguardano il gruppo manubrio-fanale, i mozzi alle ruote alettati e il fanalino posteriore. E' riconoscibile soprattutto per il copri sterzo, con una carenatura in tinta contrastante con quella della carrozzeria. Le scritte sulla faccia esterna dello scudo sono diagonali. Il cambio è a 3 velocità. La versione V5A2T è provvista di ruote da 9", mentre sulla V5B1T sono montate, a partire dal 1972, ruote da 10".

VESPA 50 Special II° SERIE - V5B3T (1975-1983)

La seconda versione della Special si distingue per le più moderne scritte, posizionate in orizzontale anziché in diagonale. Il cambio è a 4 anziché 3 velocità, e grazie anche alle ruote da 10", la Special risulta nettamente migliorata nel comportamento su strada.

Con l'introduzione del cambio a 4 velocità, questa Special raggiunge praticamente la perfezione, e diventa il sogno di tantissimi quattordicenni: è bella ed efficace nella guida.
(1)

“Le prime versioni della 50 Special montavano il motore a tre marce come quello usato sulla 50 L, dalla quale derivano le ruote da 9", che differiscono per il cerchio usato, ad anello scomponibile, e dal diverso tipo di tamburo dei freni, in ghisa con alette di raffreddamento. Nella versione successiva la Vespa Special monta ruote di maggior diametro 3,00x10", tamburi freno in lega di alluminio con anello in ghisa riportato e motore a quattro velocità. Speciale anche nel nome, la Vespa 50 Special segnerà un'epoca e rimarrà un punto di riferimento per tutti i giovani.

Il colore Biancospino era quello più richiesto ma molti altri saranno quelli scelti ed inseriti nella gamma standard. Da notare la crestina in alluminio lucido sul parafrangente anteriore ed anche il bordo



proteggi scudo, sempre in alluminio lucido.

La 50 Special ha una linea moderna per i ragazzi di fine anni sessanta ed è ancora oggi molto apprezzata da chi si avvicina al mondo vintage dello scooter. Il faro rettangolare, la protezione in plastica nera sul copri sterzo e la sella lunga monoposto con una linea esclusiva, sono i particolari che contraddistinguono la Vespa Special. Proprio a questo modello sarà dedicata una canzone dei *Lunapop*, una band di Bologna.

La vista laterale del veicolo mette in risalto la sella, conosciuta da tutti gli addetti ai lavori con il nomignolo “*gobbetta*” proprio per la sua particolare forma.



Foto tratta dal sito 2.moto.it

Il modello fotografato è delle prime serie, si riconosce dai tamburi in ghisa e dalle ruote da 2,75x9”. La marmitta è rimasta invariata e non ostacola la sostituzione della ruota in caso di foratura.



Il manubrio è la vera novità della Vespa 50 Special con il gruppo ottico rettangolare che viene montato per la prima volta su una Vespa 50, simbolo del rinnovamento di fine anni Sessanta quando si passò dalle linee tondeggianti a quelle più squadrate. Il fanale anteriore è rifinito con una cornice di acciaio inossidabile.

Anche il contachilometri, montato come optional, è di forma rettangolare ed ha il fondo nero con nuova scala grafica. Le leve del freno e della frizione, per sicurezza, sono dotate di sfera di protezione alle estremità ed il commutatore delle luci, di grandi dimensioni e in plastica nera, è nuovo, posizionato sul lato destro.

Il super collaudato ed indistruttibile motore della 50 Special, poteva marciare per ore senza mai accennare al minimo segno di stanchezza.

Anche se la velocità non era da primati, si potevano tenere medie di tutto riguardo.

Facile da avviare e silenzioso durante la marcia, il motore della 50 è stato uno dei cavalli di battaglia della Piaggio. Leggera e quindi molto agile, la Special non mette mai in difficoltà le sospensioni, uguali a quelle montate su tutte le 50 cc, che sono all’altezza delle prestazioni; solo un po’ delicata quella anteriore per le ridotte dimensioni dell’ammortizzatore.

Anche i freni sono efficaci e meno soggetti al surriscaldamento rispetto ai primi modelli di Vespa 50 che montavano tamburi in lamiera di acciaio stampata.

Il sedile monoposto, con la sua particolare forma rialzata, sorregge meglio la postura



La foto mostra il manicotto sinistro del manubrio, con stampigliato il numero delle marce di questa versione della Special a 4 velocità. Cambiare è semplice con il solo uso della mano sinistra: si tira la leva della frizione e, facendo ruotare il manicotto, si imposta la marcia desiderata.

Togliendo il portello copri motore, si può sostituire agevolmente la candela di accensione e si possono effettuare altre piccole ispezioni al motore. Si nota il sistema di raffreddamento ad aria forzata assicurato dalla grande ventola in alluminio

**nuova Vespa 50
4 marce**

esci dal guscio gioiati Vespa

Vespa ha nuove proposte! Vespa 50 con una marcia in più. Questo vuol dire ingranare la quarta per le sgroppate a tutto gas sui rettilini. Vuol dire maggior ripresa nei sorpassi. Vuol dire chiedere al motore sforzi minori e di conseguenza minori consumi. Vuol dire soprattutto poter sfruttare in pieno le doti del motore adeguandone le prestazioni alle pendenze della strada ed alle condizioni del traffico.

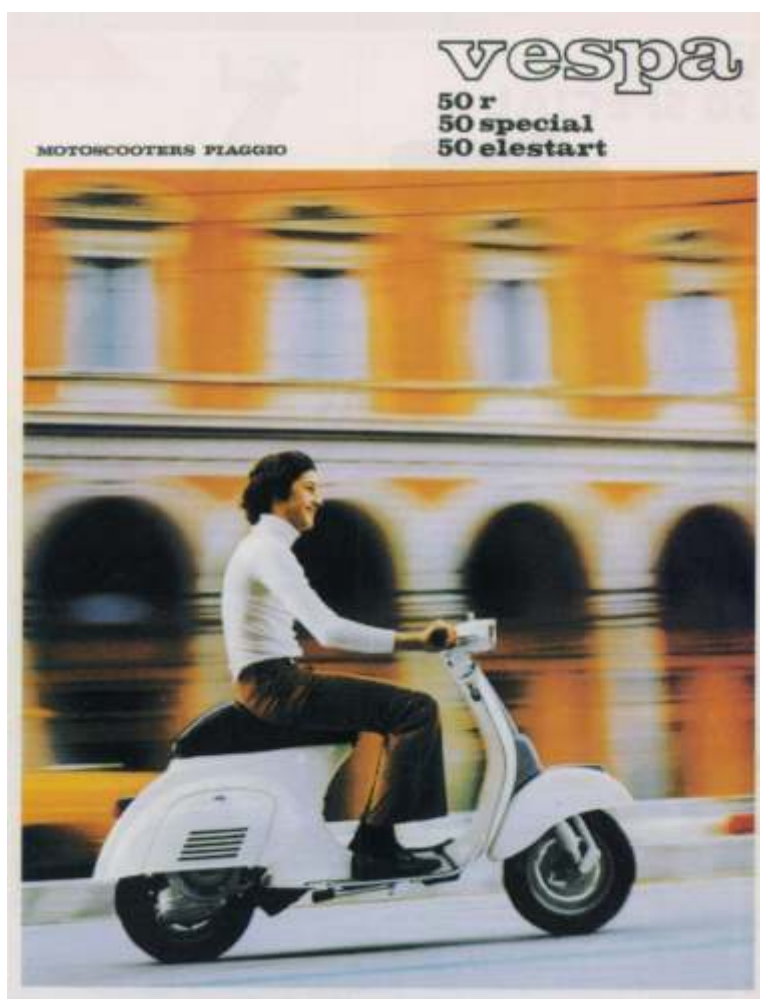
VESPA 50 4 MARCE. Velocità secondo le norme del Codice della Strada. Consumo 1 litro di miscela Esso/olio al 2% per 60 Km. (CUNIA) - Pendenza massima superabile: 24%.

PIAGGIO cambia il mondo in due ruote
1975

La 50 Special è stata sicuramente una delle Vespe a scocca piccola più apprezzate dai giovani degli anni Sessanta. Unica tra tutte le Vespa di dimensioni contenute con il manubrio squadrato e il gruppo ottico rettangolare, era davvero molto accattivante in quel periodo. La scritta *Special* leggermente inclinata verso l'alto, è fissata subito sotto la sella, nella parte posteriore del telaio. Inizialmente le Special erano equipaggiate con motori a tre velocità e ruote con pneumatici da 9". In seguito, a partire dal telaio V5B1T - n. 1001, verranno montate ruote con misura 3,00x10" e dal telaio V5B3T n. 1001 le velocità del cambio diventano 4, migliorando in modo notevole le prestazioni in ogni condizione. La forma del fanalini posteriore è unica con quel tegolino, sopra la trasparente rosso, che ricorda quello della Vespa Rally, fa sì che anche da lontano e vista da dietro, la 50 Special sia inconfondibile.

La scocca è la stessa della altre Vespa 50 e, come le altre, sul lato destro si trova lo sportellino per l'ispezione alla candela

La sella monoposto, montata di serie, si può alzare per fare rifornimento di miscela (al 2%) e per accedere al piccolo vano porta attrezzi, realizzato in materiale plastico a forma di vaschetta.” (2)



“ COME RICONOSCERLA

La 50 Special non può essere confusa con altre Vespa di uguale cilindrata perché è l'unica equipaggiata con fari anteriore e posteriore rettangolari. Anche la sella è caratteristica: la Special ha sempre e solo montato il tipo monoposto con la scritta Piaggio sul bordo posteriore. La medesima sella è stata montata anche sul modello più economico 50R, prodotta negli stessi anni.

Si riconoscono tre tipi di Special prodotta complessivamente in 753.400 unità a cui vanno aggiunti 7.808 esemplari della versione Elestart. La prima serie, con cambio a tre marce e pneumatici di sezione 2,75 su cerchi da 9”, ha sigla di telaio **V5A2T** e numeri di telaio così divisi per anni di produzione:

1969: 1001 - 2015
1970: 2016 - 34257
1971: 34258 - 65526
1972: 65527 - 96013

Il copri sterzo sullo scudo ed il tegolo sopra il fanale posteriore sono in materiale plastico di colore scuro. Particolare unanimemente accettato anche se, come ben si vede dai depliant riprodotti, nella serie iniziale questi erano chiari sulla Special (come le manopole) e scuri sulla Elestart. Sullo scudo, a sinistra, c'è la scritta **Vespa 50** in corsivo, così come in corsivo è la scritta **Special** sopra il fanale posteriore.

Dal numero di telaio 77696 il cavalletto in tubo da 16 mm di diametro diventa da 20 mm. Nel 1972 la Special viene equipaggiata con pneumatici 3,00 e cerchi da 10” con tamburi auto ventilanti ed anello riportato in ghisa, come sulla Primavera. Copri sterzo e tegolo sopra il fanale posteriore sono di colore grigio. La sigla di telaio diventa **V5B1T** mentre la sigla del motore rimane invariata (**V5A2M**).

Numeri di telaio per anni di produzione:

1972: 1001 - 6425 **1973:** 6427 - 42385 **1974:** 42386 - 86507 **1975:** 564986 - 565056



La Vespa 50 Special con il gruppo **LUNAPOP** tratta dal sito topmusicas.net

Dal numero di telaio 38640 la scritta sullo scudo non è più in corsivo ma ha il carattere dei modelli di maggiore cilindrata, così come quella posteriore, in un rettangolo a fondo nero, sopra il fanalini posteriore. La novità più importante è l'adozione, a partire dal 1975, del cambio a quattro marce. Pochi esemplari della prima serie, riportano un vistoso adesivo "4 marce" sotto la scritta Vespa sullo scudo (come evidenziato nel depliant pubblicitario sopra riportato n.d.r.).

Il pedale del freno posteriore è irrobustito, il blocco sterzo è di sezione tonda anziché ovale, come i precedenti e, c'è una zanca di rinforzo già adottata sui telai dei modelli 90 e 125 Nuova. La sigla di telaio è **V5B3T**, la sigla di motore diventa **V5A4M**. Numeri di telaio per anni di produzione:

1975: 1001 – 48014 **1976:** 48015 – 97624 **1977:** 97625 – 154615 **1978:** 154616 – 226823
1979: 226824 – 304525

Colori

Per quanto riguarda i colori, tutti Max Mayer, l'esperto Giorgio Notari ci ha trasmesso il seguente elenco per i vari anni di produzione. **Dal 1969** Chiaro di Luna metallizzato (cod. 2.268.0108); Giallo Cromo (cod. 1.298.2933); Rosso Corallo (cod. 1.298.5811); Biancospino (1.298.1715)

Dal 1972 Biancospino; Rosso (cod. Piaggio 847) Chiaro di Luna metallizzato. **Dal 1973/'74** Biancospino; Rosso Corsa (cod. Piaggio 806); Chiaro di Luna metallizzato. **Dal 1975** Chiaro di Luna metallizzato; Rosso Katmandu (cod. 1.298.5875); Rosso Tenerife (870). **Dal 1976/'77** Chiaro di Luna metallizzato; Biancospino; Rosso Corallo e, solo per il 1977 Verde (380). **Dal 1978** Biancospino; Chiaro di Luna metallizzato; Verde Vallombrisa (590). Dal 1979 Biancospino; Chiaro di Luna metallizzato; Azzurro Cina (402). **Dal 1980** Biancospino; Tabacco (P3/3) ed Azzurro metallizzato (P5/2). **Dal 1981** Biancospino; Rosso (P2/1) ed Azzurro metallizzato. **Dal 1982** Biancospino; Rosso ed Azzurro metallizzato." (3)

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

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

(3) (Articolo tratto **Motocilcismo d'Epoca 2-2008**)