1965

Vespa 50N

1965
1966

Motore

Continua la serie della 50 N fino al 1965, e il motore rimane invariato. Dal 1966 in poi ha le seguenti varianti: cambia il carter motore che si unifica ai modelli di cilindrata superiore, in particolare diventa più grande il foro sul carter dell'alloggiamento cilindro. La base del cilindro ha dimensioni maggiori. Si modifica il cambio con una crociera a 4 steli. La cuffia raffreddamento cilindro è in plastica.

Telaio

Uguale al modello del 1964. Dal numero di telaio 70240 al numero 92876 cambiano gli attacchi dello sportello coprimotore laterale. Dal numero di telaio 49127 viene montato il nuovo fanalino completamente in plastica trasparente rossa. Dal numero di telaio 92877 viene ampliato lo sportello per facilitare le operazioni di manutenzione: il modello si chiama 50 N "unificato". Nel 1967 e precisamente dal nume-

50N

ro di telaio 200.001 viene allungata la scocca e il modello si chiama 50 N "allungata".

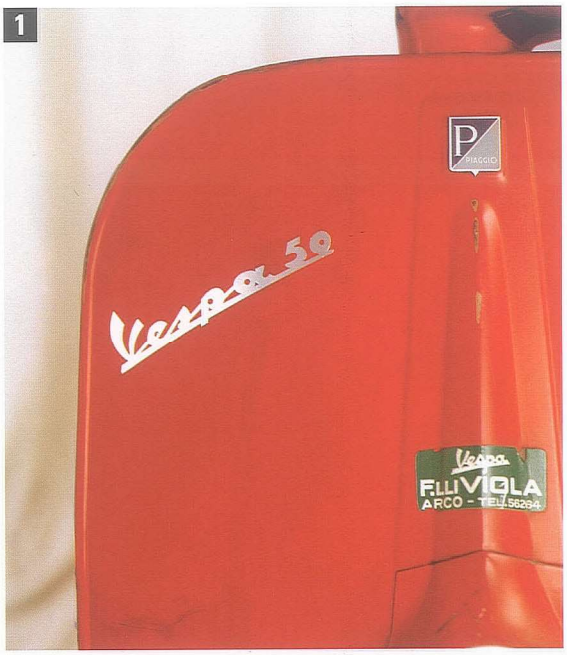
Trattamenti galvanici
Uguali al modello 50 V5A1.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

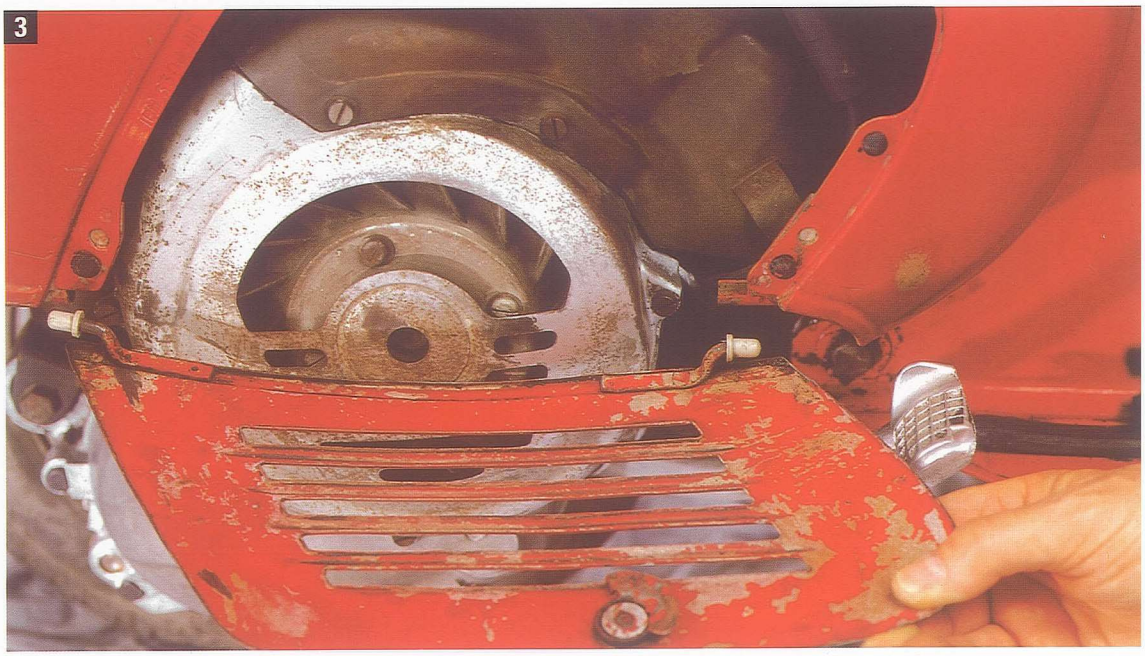
1965
1966

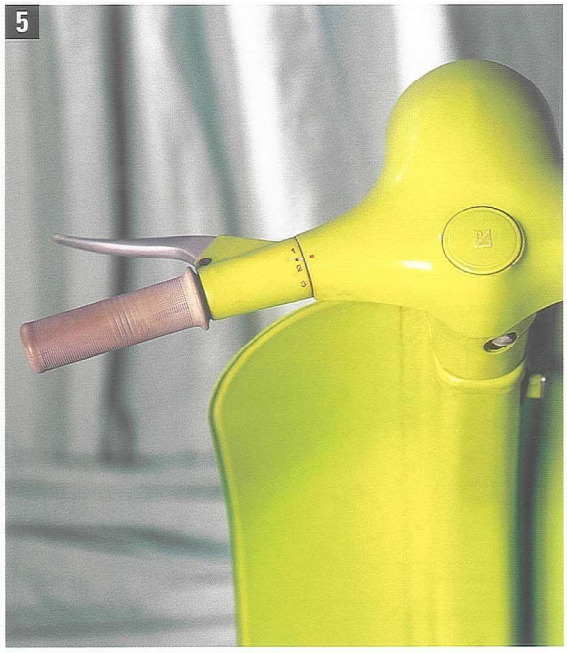
1 Vista della nuova scritta e dello scudetto Piaggio.

2 Vista del nuovo fanalino posteriore di nuova forma e solo in plastica trasparente.

3 Vista del vano motore con i nuovi attacchi per lo sportellino.







4 Scritta adesiva nera e nuovo logo Piaggio esagonale che viene montato a partire dal 1° ottobre 1967.

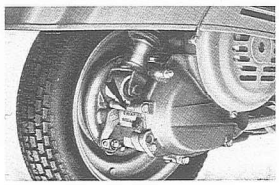
5 Particolare del manubrio con il tappo chiusura vano contachilometri che nei primi modelli riportava il vecchio logo Piaggio.

6 In questo modello il telaio viene unificato e lo sportello assume dimensioni maggiori per facilitare le operazioni di manutenzione.

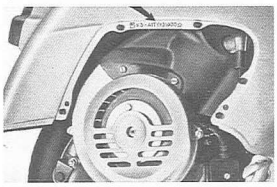
1965
1966

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensione anteriore ad elementi elastici in gomma; sospensione posteriore con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli, tensione nominale 6 V). I comandi sono accentrati sul commutatore, posto sul manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, con 2 lampade da 15 W; - Il fanalino posteriore a luce rossa, con lampada da 5 W. L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di Ø 9", sui quali sono montati pneumatici 2,3/4 - 9"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 0,7 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1155 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1630 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	66 Kg circa



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 61347
(inizio produzione)
V5A1T 92876
(fine produzione)
V5A1T (unificata) 92877
(inizio produzione)
V5A1T (unificata) 190977
(fine produzione)
V5A1T (allungata) 200001
(inizio produzione)
V5A1T (allungata) 283299
(fine produzione)

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

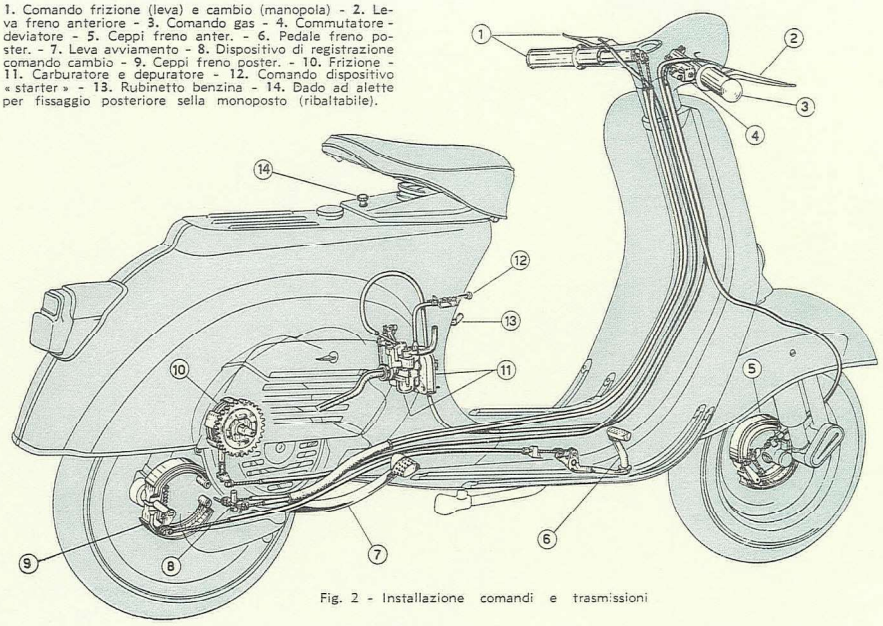


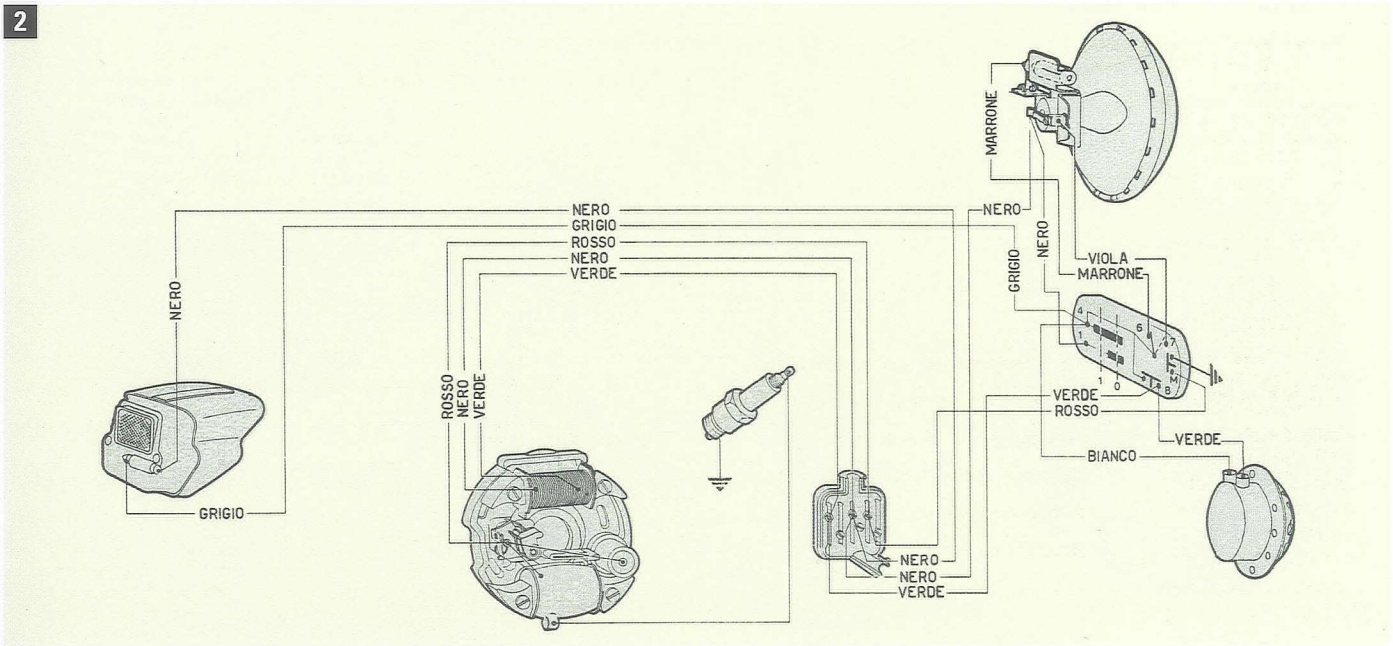
Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

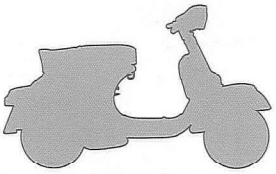
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

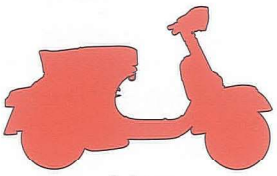
2



1965
50N



Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301

Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Dal 1966 in poi:

Colore:
Azzurro chiaro dal V5A1T 92877 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7400

Colore:
Rosso dal V5A1T 92877 al 200000
Codice Max Meyer:
1.298.5850

Colore:
Verde chiaro dal V5A1T 140366 al 200.000
Codice Max Meyer:
1.298.6303

Colore:
Verde mela dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.6302

Colore:
Azzurro acquamarina dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7305

Colore:
Turchese dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7240

Colore:
Giallo positano dal 200.001
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Tubo sterzo, mozzo e copriventola e cerchi ruota.
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

3

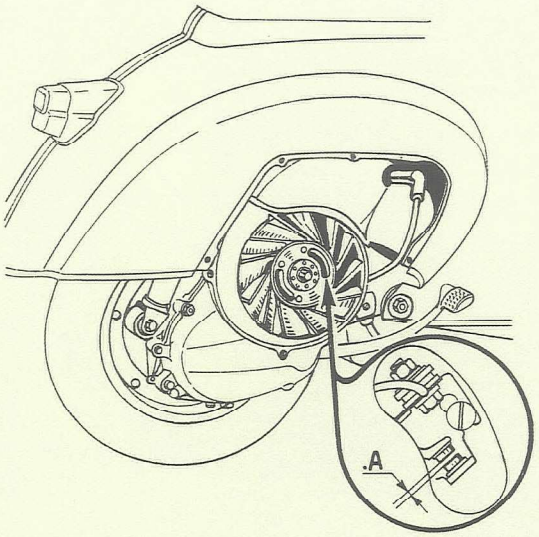
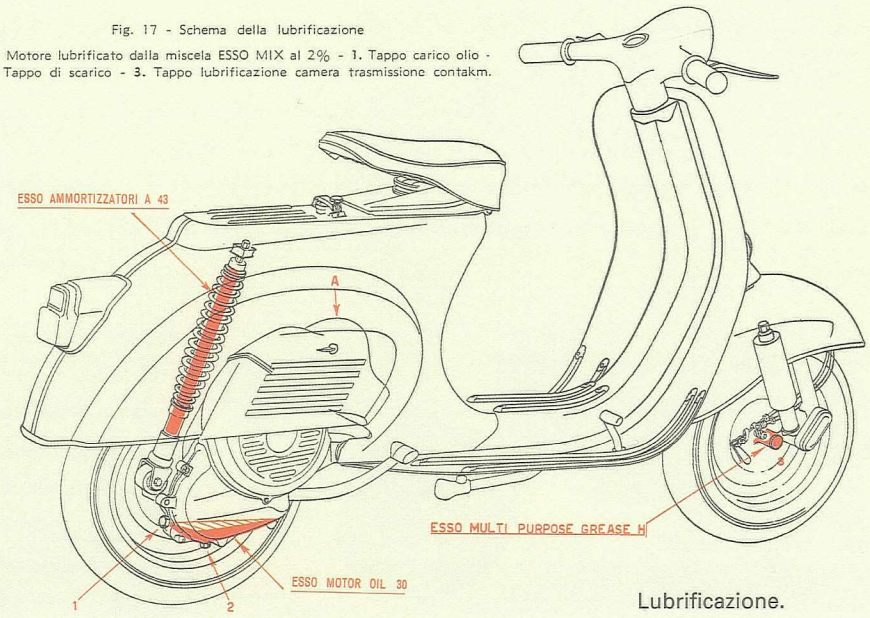


Fig. 16 - Registrazione puntine del ruttore
A - (Apertura max.) = 0,3 ÷ 0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Fig. 17 - Schema della lubrificazione
A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - **1.** Tappo carico olio - **2.** Tappo di scarico - **3.** Tappo lubrificazione camera trasmissione contakm.



Lubrificazione.