

Clásicos Vintage

EXPERIENCIAS SOBRE RUEDAS Y
ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS

VESPINO N 49CC



"Fue la moto que mi madre jamás me dejó tener. Pero nunca dijo nada de "prohibido subirme en ella", así que uno acababa montado en cualquiera que le prestaran, conduciendo o de paquete.

Cuando te subías a un Vespino, lo normal es que no tuvieras carné, ni seguro, ni demasiadas piezas originales a tu alrededor, ni tu experiencia sobre dos ruedas fuera más allá de tu bici. ¿Casco? No era obligatorio en ciudad. Pero allí estabas tú, en la onda, pudiendo ir a todas partes con tu 'pepino'. Este es nuestro pequeño gran homenaje a la que para muchos fue nuestra primera moto.

La década de los 50 vivió el gran despegue del vehículo privado en España, algo que se consolidaría luego en los 60, con el desarrollo. Así, superados los peores años de la postguerra y cubiertas por muchos las necesidades más básicas, la movilidad vuelve a cobrar importancia y los vehículos de dos ruedas resultan la alternativa más económica al autobús y al tranvía. Y aunque no quedaba tanto para que el Seat 600 marcara un antes y un después en el transporte popular, pocos españoles se podrían permitir en 1957, año de su lanzamiento en España, acceder a la larga lista de espera que suponía tener uno. Así que para muchos fue una cuestión de "o moto o nada".

El Vespino es un ciclomotor, diseñado por el ingeniero salmantino Vicente Carranza y fabricado íntegramente en Madrid, España, que se comenzó a fabricar en el año 1968 por la empresa Moto Vespa S.A., fundada en 1952 por Enrico Piaggio, con la ayuda del Banco Urquijo y del I.N.I. (Instituto Nacional de Industria) de España. Se situó en el Polígono Industrial de la calle Julián Camarillo de Madrid.

Junto con el Seat 600 es considerado un icono cultural de la sociedad española de los años 70.

Fue líder de venta en España durante los 32 años que estuvo en fabricación, creándose más de 20 modelos diferentes, siendo los más fabricados, por orden cronológico: el "modelo L" (Lujo) de 1968, el "GL" (Gran Lujo) de 1973, el "SC" (Súper Confort) de 1980, el "ALX" (admisión por láminas) de 1985, mod XE (arranque eléctrico) el "NL" (New Look) de 1990, el "F-9" de 1992, el "VELOFAX" de 1995, y el último modelo "F-18" de 1999. en fabricarse. Tras casi 30 años de producción y 1800 000 unidades fabricadas, la última unidad fue un modelo especial para Telepizza.

Clásicos Vintage

EXPERIENCIAS SOBRE RUEDAS Y
ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS

VESPINO N 49CC



La deslocalización de la multinacional Piaggio & Co. s.p.a., propietaria de MOTO VESPA S.A. (renombrada en 1996 como Piaggio España S.A.), provocó el cierre de la fábrica de Madrid, y puso fin a la producción de este vehículo.

En febrero de 2018 se conmemoraron los 50 años del ciclomotor en el centro cultural José Luis López Vázquez del madrileño barrio de San Blas-Canillejas. Donde se ubicaron las naves de la fábrica de Moto Vespa se colocó una placa conmemorativa.

El primer vespino de la historia nace el 19 de febrero de 1968, sólo se pensaba en abaratar costes de producción y precio de venta. Se trataba en toda regla de un diminutivo de Vespa en nombre y concepto: un bello y elegante ciclomotor con rueda alta, fina y de radios pero con guiños a la conocidísima Vespa (faro, piloto, cables ocultos en el manillar, motor refrigerado por aire, logo con la tipografía de 'Vespa'), cuyo atractivo iba mucho más allá de la armonía de sus líneas.

Patente española de motor de explosión de 2 tiempos y 50 centímetros cúbicos refrigerado por aire forzado, que contenía dentro del mismo carter, la transmisión automática por correa y variador centrífugo, además, el mismo carter contenía la cadena de arrastre de los pedales tipo bicicleta.

Ubicación del depósito de combustible bajo el reposapiés, entre el motor y la rueda delantera.

Casi todos sus modelos llevaron pedales practicables para circular como una bicicleta sin poner en marcha el motor. Esta fue una condición esencial en la época para distinguir un ciclomotor de una motocicleta, eliminando más adelante este requisito en el código de circulación.

Los primeros modelos llevaban llantas de radios de 18 pulgadas, pero a partir de 1980 se montaban de aleación ligera de aluminio de 17 pulgadas, sustituyendo las aspas a los radios, que en ocasiones se rompían provocando que la rueda se descentrase respecto a su eje.

Mantenimiento sencillo.

Aunque el diseño básico del motor que usan los Vespinos se ha mantenido fiel al original, este ha ido recibiendo mejoras paulatinamente para aumentar su rendimiento.

El motor original era un diseño monocilíndrico de dos tiempos con una carrera de 43 mm y un diámetro de 38,4 mm, con lo que su cilindrada ascendía a 49,77 centímetros cúbicos. Tenía admisión a través de una válvula rotativa en la que el mismo cigüeñal actuaba como leva. Su potencia máxima era de 2,2 cv y su consumo homologado se establecía en 1,6 litros de mezcla (Gasolina normal, incluso sin plomo, con aceite al 2%) cada 100 kilómetros recorridos.