

VESPA

Un autentico culto di massa

In un unico marchio, "Vespa", è stipata larga parte della storia italiana recente, dal dopoguerra in poi. Non è dunque immaginabile ricostruire in poche righe l'incredibile epopea vissuta da questa due ruote tutto pepe; ogni sua singola variante si è tradotta in un vortice d'emozioni che ha travolto, anno dopo anno, intere generazioni di devoti. Pur con il rischio di apparire scontati, crediamo esista una sola immagine in grado di riassumere la molteplicità di contenuto relativa ad un'opera di tale, squisita, fattura: quella di Gregory Peck e Audrey Hepburn nel capolavoro del 1953 "Vacanze romane". In essa aleggiavano frammenti di sogno, desiderio di cambiamento, emancipazione, ma pure la consacrazione dell'italianità nel mondo (soprattutto da un punto di vista stilistico).

Da non dimenticare, vi è poi anche il sostanziale impatto che la creatura voluta da Piaggio ebbe sull'intera collettività peninsulare. Citando una pubblicazione edita da Giorgio Nada in occasione dei cinquant'anni, essa rimane un mito insuperato e, ancora oggi, insuperabile. Il suo primato non è solo tecnico o storico ma, principalmente, sociale. Più che un prodotto dell'industria, fu un prodotto del costume.

Il 2016 è stato interamente dedicato al settantesimo, con la produzione di un modello speciale. A noi, l'onore di renderle omaggio.

Gli inizi ► L'idea prese forma nei primi mesi del 1945, con la guerra che ancora imperversava. Enrico Piaggio, immaginando la riconversione temporanea della sua azienda (fino ad allora principalmente impegnata nell'aeronautica), espresse la volontà di creare un mezzo di trasporto pratico ed economico, utile per rimettersi in marcia dopo la stasi imposta dal conflitto. L'ingegner Vittorio Casini, incaricato del progetto in collaborazione con Renzo Spolti, realizzò nel Biellese un primo prototipo di scooter, siglato MP5, ma subito ribattezzato Paperino. Sgraziato nelle forme, non raccolse alcun favore dalla dirigenza. Piaggio capì che, per sviluppare una macchina rivoluzionaria,

ci voleva un approccio radicalmente diverso. Scelse quindi di spostare l'incarico su Corradino D'Ascanio, un tecnico d'estrazione aeronautica, che aveva la mente sgombera da ogni concetto costruttivo riguardante una motocicletta. Anzi, ne aveva una vera e propria avversione. Egli, plasmò la posizione di guida attorno al disegno di un uomo comodamente seduto su una poltrona, affinché la condotta prolungata risultasse il meno affaticante possibile. Sfruttò le sue conoscenze per inventare la prima due ruote a scocca portante, priva di struttura tubolare in acciaio e, dunque, di tunnel centrale. D'Ascanio, infatti, detestava l'idea secondo cui, per montare in sella, era necessario scavalcare la

moto. ► Inoltre, adottò una sospensione anteriore ispirata a quella dei carrelli per aerei e creò un motore di medesima derivazione teorica. Spostò il cambio sul manubrio, ritenendolo molto più pratico da usare, coprì le parti meccaniche con il telaio per rimediare alle frequenti perdite d'olio che macchiavano i pantaloni e aggiunse la ruota di scorta (più che necessaria sulle strade dell'epoca). Era nata la prima "Vespa"; fu brevettata il 23 aprile del 1946.

Dalle difficoltà al successo ► L'intento di Enrico Piaggio non era quello di avviare una casa motociclistica, ma semplicemente di trovare una produzione transitoria, di largo consumo, che con-




 Vespa®

Da destra:
 1953 - Faro Basso, 125 cm³
 1956 - Struzzo, 150 cm³
 1969 - 150 Super, 150 cm³
 1981 - ETR Primavera, 125 cm³

Ringraziamo Oliviero Riva per la documentazione e Pasquale Agresta, con il Vespa Club Locarno, per i veicoli gentilmente messi a disposizione.

sentisse all'azienda di reintegrarsi nella società civile. Propose la distribuzione alla Moto Guzzi, cercando di sfruttarne il prestigio e la rete di vendita capillare. L'offerta fu però declinata. Inoltre, il lotto pre serie della "Vespa 98" (costava 55'000 lire), non fu accolto con entusiasmo dalla clientela. Per nulla scoraggiato dalle avversità, Piaggio decise di approvare comunque l'allestimento della linea per l'assemblaggio in serie, chiedendo alla Lancia di sostenerlo commercialmente. Quest'ultima ospitò il nuovo scooter nelle proprie concessionarie. ► Dalla catena di montaggio uscirono 2'500 esemplari, 2'181 dei quali furono venduti nel 1946; un risultato destinato a quintuplicare l'anno seguente,

con 10'535 unità. Da allora, è stato un vortice inarrestabile di successi, anche perché l'unico rivale degno di nota, la Lambretta della Innocenti, nacque a breve distanza ma cessò di essere prodotta in Italia già nel 1971. ► Dopo una fase di mancato progresso negli anni Novanta, che causò anche l'interruzione della presenza della marca negli USA all'inizio del XXI secolo, la Piaggio si lanciò in una categoria con propulsori a 4 tempi e cambio automatico.

Origine del nome ► Essa rimane incerta. Secondo l'opinione più diffusa, sarebbe nato da un'esclamazione di Enrico Piaggio che, alla vista del prototipo, esclamò: «Sembra una vespa!»,

per via del suo ronzio e delle forme della carrozzeria. ► Sarebbe invece priva di fondamento un'altra ipotesi, a lungo sopravvissuta, secondo cui il termine equivarrebbe all'acronimo di "Veicoli Economici Società Per Azioni".

Tecnica ► La prima "Vespa" aveva una cilindrata di 98 cm³, tre marce, accensione a volano magnete e potenza massima di 3,2 cavalli a 4'500 giri al minuto, che le consentivano una velocità massima di 60 km/h e il superamento di pendenze del 20%. La posizione del motore consentiva la trasmissione diretta dal cambio alla ruota posteriore senza catena (uno tra gli elementi di quella semplicità progettuale che ne favorì il trionfo plane-



tario). Il prezzo, di 68'000 lire, equivaleva a diversi mesi di lavoro di un impiegato. Tuttavia, la possibilità del pagamento rateizzato fu uno stimolo notevole per le vendite e la conseguente motorizzazione di massa. ► Anche le varianti successive erano rigorosamente a due tempi, funzionanti con miscela di benzina e olio (in una prima fase al 6% e al 5%, poi al 2%). Molteplici furono le declinazioni: dalle 50 cm³ (1963) per uso dai 14 anni senza patente e rigorosamente senza passeggero, alle 125 cm³ che potevano ospitare anche un passeggero (soprattutto la "Primavera") guidabili in Italia dai 16 anni, fino alle 150 e 200 cm³ autorizzate anche al transito autostradale.

Un'icona culturale ► Oltre ad essere stata esposta nei musei di tutto il mondo, la "Vespa" è parte integrante di una collezione permanente al Triennale Design Museum di Milano e di una

al MoMA di New York. Appare in svariati film: dal celeberrimo e citato "Vacanze romane" del 1953 a "Il talento di Mr. Ripley" (1999), "American Pie" (1999) e "The Interpreter" (2005). ► È anche uno dei mezzi a due ruote che, per primi, hanno consentito elaborazioni personali; famose le verniciature particolari, le selle personalizzate, l'aggiunta di cromature e tutto ciò che consentiva di avere un modello unico di cui dar sfoggio nei numerosissimi raduni in tutto il mondo. Tuttora esistono moltissimi fan club. Quello di riferimento, il "Vespa club d'Italia", venne costituito nel 1949.

Sport ► Fu un'eroina anche a livello agonistico, disputando varie gare di regolarità ad essa riservate. Quelle di maggiore importanza, in Italia, furono "Il giro dei tre mari" e le "1000 km", con partenza e arrivo nella stessa città.

di Elias Bertini

