



## Vespa!

Esistono degli oggetti che sono simbolo dell'uomo e che ne caratterizzano un'epoca; simboli tecnologici, per la maggior parte, ma non solo. La radio, il telefono, "Via col Vento", la tragedia del Titanic, la Ford T, il Maggiolino e la Mini, il Winchester 66 - lo Yellow Boy, e, nel suo piccolo, la Vespa. Una occhiata al Grande Mare ci permetterà di scoprirne qualche segreto.

di Raffaello De Masi

I miei ricordi d'infanzia sono indissolubilmente legati a un motorscooter; erano i primi anni Cinquanta, frequentavo la prima o seconda elementare, e passavo le mie serate a guardare estasiato tre mostri di meccanica, due Vespe e una Lambretta, che stazionavano stabilmente al pianterreno di casa mia.

Erano quelle di altrettanti amici di mio padre, che trovavano ricovero a casa nostra la sera, e che erano allora il primo simbolo di motorizzazione; ne ricordo in particolare una, dotata di parabrezza, che nella mia mente diveniva posto di guida e carlinga di un aereo. E ho ancora nelle narici l'acre odore dell'olio che spandevano a terra e il fetore del fumo che producevano quando la mattina i proprietari venivano a prenderle.

A quei tempi la Vespa era il mezzo di locomozione primo della famiglia media italiana, né più né meno di una Brava oggi. Quando la necessità chiamava, i più indu-

<http://www.piaggio.com> il sito ufficiale Piaggio, un vero e proprio showroom del marchio, con numerosi link a tutta l'attività del gruppo.

striosi riuscivano a caricare su di essa moglie e un figlio (la sua posizione era davanti, in piedi sul predellino), e magari anche un poco di bagaglio. E poi, manco a dirlo, c'era l'eterna disputa tra Vespisti e Lambrettisti (Piaggio e Innocenti erano le due case costruttrici), fautori gli uni del motore laterale, gli altri del motore centrale. Addirittura si disputava sulla maggiore o minore funzionalità del fanale anteriore fisso o mobile (la Lambretta - ereditava il suo nome dal Lambro - nella sua più breve vita fu sempre fedele alla prima soluzione, mentre la Vespa ha seguito, nel tempo, diverse scuole di pensiero), su dove andava montata la ruota di scorta, su come era più confortevole far viaggiare la compagna sul sedile, anzi sulla panchina, posteriore.

Oggi un modello 89 del '49 vale più di un'auto media, si organizzano raduni oceanici di appassionati in tutte le parti del mondo, gli accessori originali sono valutati a

<http://www.chez.com/scooter/english/v400-58.htm> una bimba uccisa nella culla, la Vespa 400, poi commercializzata col nome A.C.M.A.; se la godranno i francesi.



peso d'oro, ci sono addirittura quattro musei dedicati a questo gioiello italiano; e le curiosità, d'obbligo per ogni personaggio, animato o non, non mancano. Basta cercarle su Web.

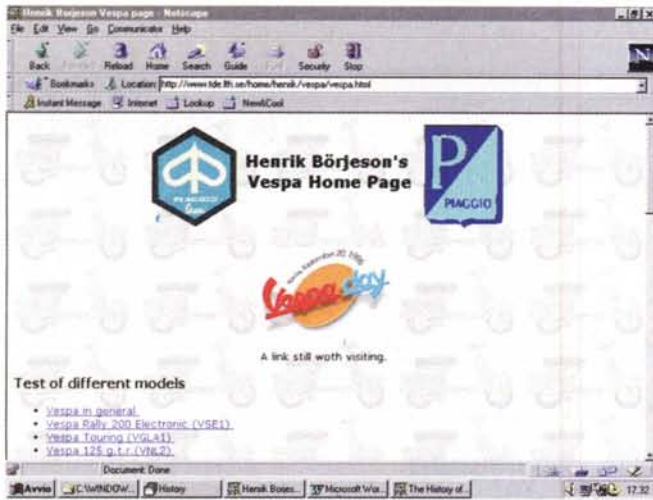
## La Vespa e i suoi cinquant'anni di mito

Non è difficile trovare siti dedicati alla nostra amata compagna; partiremo ovviamente da quello ufficiale della Piaggio, <http://www.piaggio.it> dove è possibile trovare le notizie più aggiornate sulle caratteristiche dei modelli correnti, una bella storia della casa con fotografie originali dell'epoca, notizie sulla fondazione Piaggio e quanto riguarda l'organizzazione commerciale della Nostra. Ma confesso che è davvero più interessante spulciare i siti dedicati ai club o quelli gestiti da singoli appassionati, spesso con informazioni inedite e aneddotica divertente e originale.

Da vedere, assolutamente, è il sito di <http://weber.u.washington.edu/~shortwav/vespahistory.html> che ha una serie di note e una rarissima foto del prototipo della Vespa; si chiamava Paperino e fu realizzato completamente a mano. Ma giungiamoci con ordine; la Piaggio, nata alla fine dell'800 come produttrice di componenti-





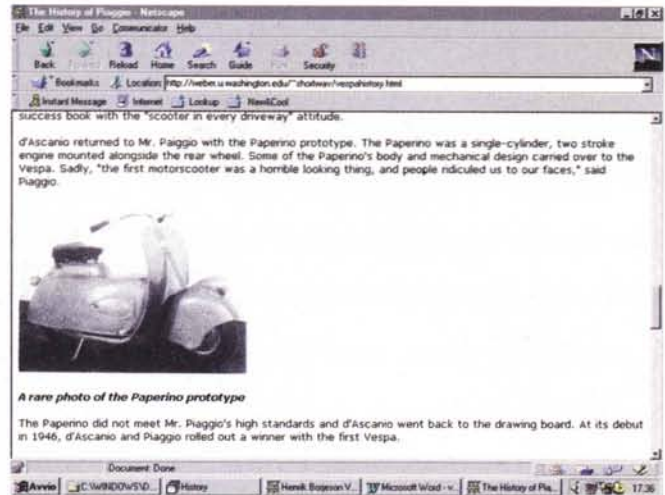


<http://www.tde.lth.se/home/henrik/vespa/vespa.html> un sito amatoriale di un collezionista di Vespe; numerosi i link che offre.

## Variazioni sul tema

Lo sapevate che la Piaggio non ha prodotto solo motocicli? Intorno al 1955 lo staff tecnico di Pontedera progettò, realizzò in prototipo, sottopose a lunghi collaudi e pensò di avviare a produzione un'automobile di piccola cilindrata. L'auto si sarebbe chiamata Vespa 400, aveva pari cilindrata, e forma straordinariamente somigliante alla futura Bianchina; ma, nonostante i suoi indubbi pregi, non vide mai la luce in Italia. Leggendo tra le righe dei siti che nominiamo pare che la Fiat, che nello stesso periodo si apprestava a lanciare la sua 500, abbia "cortesemente" invitato la Piaggio a desistere, ventilando di fare terra bruciata per quanto ateneva agli approvvigionamenti, e offrendo come contropartita un suo non ingresso nell'area dei motocicli. Vera o falsa che sia la notizia, fatto sta che Piaggio adottò il proverbio che consiglia che "Dove c'è forza, ragion non vale!", e preferì andare a vendere la sua auto in Francia, sotto il fittizio marchio di A.C.M.A. Dell'auto ne furono costruiti tredicimila esemplari, dal '57 al '61. Oggi esistono al mondo non più di una cinquantina di esemplari della 400, che a pieno diritto partecipano ai raduni delle Vespe.

Molto interessanti sono anche le variazioni sulla macchina di base; nel 1948 e '49 furono prodotte due varianti (la Trivespa Ape tipo A e B) che, dotate di tre ruote, alloggiavano dietro al sedile del guidatore lo spazio per due adulti e un po' di bagaglio; nel 1955 fu presentata anche una versione con sidecar, che poteva essere smontato alla bisogna. Nel '49, infine, fu commercializzato un rimorchio di circa un paio di m<sup>2</sup> di superficie, che si agganciava al telaio ed era concepito per il trasporto di derrate di peso modesto; ebbe una piccola fortuna (ne furono costruiti un paio di migliaia di esemplari) fino a che fu sostituito dall'Ape, ancora oggi presente sul mercato.



<http://weber.u.washington.edu/~shortwav/vespahistory.html> una storia della Vespa sviluppata in forma aneddotica; si noti il Paperino, il primo prototipo della Vespa, che Enrico Piaggio definì "un mostro".



<http://www.chez.com/scooter/english/vespa.htm> una panoramica dei modelli Vespa.

gettato un patetico motorino per truppe paracadutate, dotato di un debole motore da 125 cc a due marce e doppia ruota anteriore e posteriore, talmente inutile e poco pratico da essere abbandonato immediatamente all'atterraggio. Il risultato è appunto il Paperino, prototipo senza futuro progettato dall'ingegner Corradino D'Asciano, che poi darà vita al progetto della Vespa.

stica per ferrovia, inizia la sua ascesa con la prima guerra mondiale (suoi sono i brevetti di una cabina d'aereo pressurizzata e di un sistema per ritrarre le ruote dopo il decollo). Rinaldo, il fondatore, lascia tutto

ai fratelli intorno al '38, e dal '40 la fabbrica è impegnata nello sforzo del conflitto. L'idea di uno scooter viene ereditata dalle esperienze della Società Volugrafo di Torino, che aveva pro-

## Bibliografia Web:

- <http://www.dreamscape.com/danny/vespa.html> - un buon sito per chi desidera entrare in contatto con altri utenti; offre anche un servizio di corrispondenza tra amatori.
- <http://www.piaggio.it> - il sito ufficiale Piaggio (esiste anche la versione inglese, con il suffisso .com).
- <http://www.leonardo.nl/showcase/vespafac.htm> - un ottimo sito, con numerose notizie amatoriali.
- <http://www.chez.com/scooter> - forse il sito sulla Vespa più divertente in assoluto; offre una panoramica dei modelli davvero completa, con foto rare, notizie tecniche precise e riferimenti puntuali.
- <http://www.tde.lth.se/home/henrik/vespa/vespa.html> - un sito amatoriale, realizzato da un collezionista dotato di pazienza e tenacia.
- <http://weber.u.washington.edu/~shortwav/vespahistory.html> - la storia della Vespa scritta con garbo e ironia.

## Conclusioni

Le due pagine a disposizione ci impongono una brusca fermata; abbiamo già superato abbondantemente la soglia delle seimila battute. Possiamo solo dire che la storia della Vespa va rivisitata con affetto e interesse, magari anche sulle pagine di WWW. Curiosità, particolari divertenti, notizie poco note, e tutta la storia della nostra amica la potrete leggere con comodo visitando i siti che nominiamo; a risentirci.