

70 AÑOS DE VESPA (1946-2016)

Guión científico de la muestra

Fernando Garrido Raposo

Índice

1. Motivación, objetivos y significado de la exposición
2. Localización y fechas
3. Secciones
 - I. Protoescooters y protovespas
 - II. La evolución 1946-2016
 - III. El taller
4. Fichas técnicas
5. Bibliografía

1. Motivación, objetivos y significado de la exposición

La actual congestión viaria de los centros urbanos, la escasez de plazas de estacionamiento y la necesidad de comodidad, ahorro de tiempo y la economía en desplazamientos cotidianos desde el domicilio a los lugares de trabajo, estudio, etcétera, han hecho que la motocicleta en general y el concepto de escúter en particular esté en nuestros días de plena actualidad. Cada vez son más las personas que optan por el escúter como medio de transporte para sus desplazamientos ciudadanos o de corto recorrido y nuestras ciudades han visto incrementado exponencialmente, en los últimos 20 años, el número de motocicletas que circulan por sus calles. Entre estos vehículos el escúter¹ es una motocicleta pequeña y ligera en la que el conductor va sentado y no a horcajadas. Se trata de una motocicleta que por sus características es una de las más demandadas para la conducción urbana por aquellos usuarios que no desean adoptar indumentarias, posturas ni perfiles propiamente “moteros”. El concepto de escúter está indisolublemente vinculado a la casa italiana Piaggio desde su aparición en la posguerra europea de los años 40 del siglo XX. La historia de este medio de locomoción forma parte de la historia de Europa, de su desarrollo industrial, económico y social. La historia de la Vespa constituye *per se* un valioso instrumento para la comprensión del progreso y cambios en el mundo occidental en los últimos 70 años. También para el estudio de la evolución del diseño y de los sistemas producción industrial desde el final de la II Guerra Mundial a nuestros días.

¹ La palabra escúter viene del inglés “*scooter*” que significa patín, en relación a su ligereza y su diseño que permite plantar los pies al conductor sobre una plataforma que forma parte del chasis principal junto al escudo protector delantero.

Dar a conocer la realidad y evolución del concepto de escúter desde sus inicios a través de la casa Piaggio y su más señera creación, la Vespa, es el objetivo fundamental de la muestra expositiva mediante un recorrido cronológico donde se da cuenta de los distintos modelos fabricados desde su origen a partir de los *scooters* primitivos y las necesidades de uso social al que vienen a satisfacer en los distintos momentos de su existencia, y al mismo tiempo el reflejo de esas necesidades plasmado entre otros en el diseño, accesorios y publicidad que acompañaron a la mítica Vespa en su trayectoria.

Vespa es sinónimo de libertad, de elegancia, de arte ... La Historia ha definido a Vespa no como un simple scooter, sino como un mito, un modo de ser, de pensar y expresarse. Vespa ha sido siempre la interpretación y expresión de la sociedad en la que se encuentra. En todas las épocas la virtud de Vespa ha sido su contemporaneidad, su capacidad de conjugar las evoluciones sociales y las nuevas tendencias, traduciéndolas en términos de movilidad. Vespa siempre contiene una idea, un mensaje, una seña formal de la vida contemporánea. El ser siempre actual, hace Vespa un mito vivo u objeto de culto con el cual encontrarse siempre en sintonía con su usuario, objeto a través del cual poder expresar la personalidad gracias a su estilo atemporal, que aún cambiando, evolucionando continuamente, no ha traicionado la propia esencia.

2. Localización y fechas

La exposición tendrá lugar en Madrid en la primavera de 2016, entre el 25 de abril y 25 de julio de ese mismo año. El lugar escogido para ella es el Matadero de Madrid concretamente en el espacio denominado Nave 16. Se trata de un versátil espacio expositivo de más de cuatro mil metros cuadrados con posibilidades de división en distintas salas mediante un moderno e interesante sistema modular pensado para albergar exposiciones con necesidades dispares en distribución espacial y medios y recursos museísticos modernos y variados. La Nave 16 es sin duda un espacio apropiado para esta muestra, que quedará así ubicada en un ambiente de arquitectura industrial acorde con las características e idiosincrasia del mundo del motor.

3. Secciones

La muestra presentara alrededor de 60 vespas cada una de ellas representativas de un momento determinado y significativo de la evolución del producto. La exposición de los diferentes modelos de escúter originales constituye el atractivo e interés central de la muestra en torno al que se ofrecen otros materiales complementarios. Junto a los escúters se articula la información a propósito del modelo mediante paneles y medios audiovisuales. Esta información consta de ficha técnica del modelo, características innovativas en relación a modelos precedentes y en consonancia con nuevas necesidades y prestaciones requeridas por un mercado cambiante. En el aspecto gráfico se presentan, mediante los elementos museísticos ya señalados, planos y dibujos técnicos, fotografías de la época y material publicitario que acompañó al modelo presentado.

I. Protoescoters y protovespas

La Piaggio & C. surge en Liguria (Italia) en 1887, creada por un joven y ambicioso ingeniero de poco más de 20 años llamado Rinaldo Piaggio a partir de la sociedad en la que anteriormente administraba junto a su padre Enrico Piaggio. En aquel momento la empresa se dedica al diseño y fabricación de equipamientos y mobiliario para la industria astillera naval que en aquellos años experimentaba un gran crecimiento: bergantines, cruceros, trasatlánticos, buques de guerra, etcétera, son equipados con gran éxito por la Piaggio & C. Cabe destacar como los operarios ebanistas de Piaggio crearon lujosas decoraciones, generalmente de estilo modernista, para los barcos de pasajeros de lujo sin olvidar las soluciones más utilitarias y prácticas para las naves dedicadas a usos más prosaicos.

Tras la II Guerra Mundial el sector da muestras de crisis y agotamiento, pero Enrico Piaggio ya con anterioridad, en 1908, fundaba una nueva sociedad y una nueva fábrica para construcción y reparación de vehículos ferroviarios al amparo del gran impulso que la red ferroviaria italiana está experimentando por aquella época. Esto permite a la empresa diversificar su producción fabricando locomotoras, tranvías y vagones de todo tipo y condición, esto significa para la Piaggio aguantar en una discreta posición la crisis derivada del desastre del 29 que tiene graves consecuencias en la Italia de principios de la década de 1930. Además Enrico Piaggio ya había iniciado otra vez con anterioridad una nueva incursión en otro sector: la industria aeronáutica. La compañía hizo su debut en el campo aeronáutico en 1916, y tras una serie de altibajos, finalmente se acercó al mundo de las dos ruedas. En 1964 las divisiones aeronáutica (IAM Rinaldo Piaggio) y moto (Piaggio & C.) se separaron para convertirse en dos empresas independientes, con este último alcanzando el camino para el nacimiento de la movilidad italiana, a raíz del boom económico experimentado en esos años. A partir de la década de 1960, Piaggio comenzó a llevar a cabo una serie de productos de gran éxito.

La idea de construir un producto popular de bajo costo impulsa a Enrico Piaggio a finales de la II Guerra, representa una solución para retomar la producción en sus plantas. El ingeniero Renzo Spolti es el encargado de proyectar un prototipo de moto-escúter, se trata del MP5 (Moto Piaggio 5) que fue denominado por los operarios que intervinieron en su construcción como "Paperino". Este prototipo no gusto a Enrico que quería un producto más evolucionado desde el punto de vista técnico tanto como en su diseño, no obstante se produjeron unas 100 unidades del Paperino que son hoy una autentica joya buscada por los coleccionistas. El ingeniero Corradino D'Ascanio es el encargado de revisar y rehacer la MP5, pero más que revisar el proyecto lo que hace es crear una moto nueva que será ya claramente reconocible como la Vespa.

D'Ascanio construye un vehículo totalmente innovador que cumple con las expectativas de Enrico al proyectar un modelo simple, robusto, económico pero elegante, que pueda ser llevado por cualquiera con facilidad, que non manche el atuendo al usuario y pueda además transportar un pasajero. Todo ello se traduce en el prototipo MP6 que le es presentado a Enrico Piaggio a finales de 1945, quien exclama: "*¡Sembra una vespa!*" (¡Parece una avispa!). En abril de 1946 los primeros 15 ejemplares salen de la factoría de Pontedera.

II. La evolución: 1946-2016

Definida a veces como la expresión viva de la contemporaneidad, la Vespa se ha renovado de forma permanente, marcando la diferencia con sus pares en el mercado desde su creación en 1946. En las siete décadas de historia de Vespa se han fabricado más de 150 modelos diferentes, sin contar algunos experimentos que no llegaron a comercializarse. Se puede hablar del modelo más fabricado, del más exportado, del más fotografiado, del más demandado por los coleccionistas, del mas... Y sin duda, habrá diversidad de gustos y opiniones, ya que siempre habrá razones para elegir uno u otro. En esta muestra, hemos incluido aquellos modelos que, por una razón u otra, han marcado un paso hacia delante en la historia Vespa.

Esta sección contempla 6 apartados cada uno de los cuales corresponde a una década, dentro de cada uno se presentan los distintos modelos Vespa significativos, fabricados en el periodo correspondiente.

Vespa años 40

En abril de 1946, la moto utilitaria **Vespa 98** es presentada por vez primera al público en el Golf Club di Roma. Sobre el escudo aparece el nuevo logo de Piaggio que sustituye el precedente emblema aeronáutico. La revista quincenal "La Moto" dedica la portada a la Vespa y el nuevo scooter suscita entre el público curiosidad, sorpresa, y también un cierto escepticismo. La comercialización de la Vespa es realizada en los primeros meses a través de la red de concesionarios Lancia y en el primer año de vida se produjeron 2.484 ejemplares. El precio de este modelo fue de 55.000 liras italianas, y la versión "lujo" salía a 66.000 liras. Es el inicio de la aventura del scooter más famoso del mundo.

En 1947 se lanza al mercado la segunda serie de la Vespa 98, de la cual se produjeron 16.500 unidades. Este modelo **Vespa 98 serie II** presenta importantes mejoras respecto al modelo precedente en el plano estético y en el técnico-funcional: el guardabarros anterior no tiene ya la apertura tipo ventanilla y se ha reducido en sus dimensiones para facilitar el cambio de rueda en caso de pinchazo, cosa frecuente en la postguerra a causa de las pésimas condiciones de las carreteras. El acabado plata metalizado recuerda la pintura de los aviones fabricados por Piaggio. Como curiosidad en aquella época para conseguir adquirir una Vespa 98 se debía esperar alrededor de 8 meses, esto motivo la aparición de un mercado negro de reventa de Vespa que llegaba a alcanzar precios del doble que en la tarifa oficial.

En 1948 Piaggio lanza al mercado la nueva **Vespa 125** que respecto al modelo precedente, crece la cilindrada del motor a 125 cc., y el confort de conducción asegurado por un amortiguador posterior. Cambia también la suspensión anterior. El cófano del motor es practicable desde arriba y permite un fácil acceso al motor y a los otros elementos mecánicos de la motocicleta.

Vespa años 50

A mitad de los años 50 el público del scooter ha crecido y cambiado. La Vespa se convierte en el medio con el cual distinguirse en una sociedad que toma consciencia de un nuevo sujeto social: los jóvenes. La **Vespa 150 GS** es una pieza señera en la historia del scooter, no solo de Vespa. Es recordada como el scooter más bello jamás producido en el mundo y hoy es buscadísima en el mercado de las Vespas de época. Esta fue la primera Vespa con características deportivas producida en gran serie. En 1955 por primera vez, un vehículo nacido con un espíritu “tranquillo”, para motorizar a un amplio espectro de usuarios, se descubre capaz de prestaciones más emocionantes y veloces. La GS es la primera Vespa con cilindrada de 150 cc. El modelo tiene una explícita implicación deportiva, derivada de las experiencias en las competiciones del equipo de la Piaggio. El motor tiene la admisión directa en el cilindro y es capaz de dar 8 CV a 7500 vueltas (rpm) la velocidad llega a 100 km/hora. El cambio, por primera vez, tiene 4 marchas. El asiento alargado y las grandes ruedas de 10 pulgadas modifican sustancialmente la línea de Vespa que se descubre como vehículo de espíritu decidido, capaz y resuelto.

Vespa años 60

Esta es la década en que la vespa profundiza en la consideración de los más jóvenes como un gran mercado de nuevos usuarios para sus escoters. Por ello se construye la vespa de 50 cc., cilindrada que no requiere matrícula ni permiso en la mayoría de los países de Europa. El proyecto se materializa en la aparición de la **Vespa 50** en 1963. Brillante, manejable con una estética agradable y exclusiva que retoma la línea de sus hermanas de cilindrada mayor, presenta un motor del todo nuevo, con el cilindro no más horizontal sino posicionado a 45 grados. Fue el último proyecto Vespa firmado por Corradino D'Ascanio. La Vespa 50 es una piedra miliar en la historia de Vespa: desde 1964 a hoy han sido producidas más de 3 millones de unidades con esta cilindrada.

Vespa años 70

La crisis económica en este periodo junto con el creciente interés de los jóvenes por el motocrós hace de estos años un momento delicado para Vespa. Piaggio decide entonces lanzar al mercado la **Vespa Primavera 125 ET3** (electrónica tres lumbreras), se trata de el mismo chasis de la Primavera pero con una cilindrada más amplia que puede satisfacer la necesidad de más potencia que permite recorridos largos con altas velocidades de cruce incluso con dos ocupantes. Otro hito de esta década fue la aparición de la Vespa PX con un motor de 200 cc. de altas prestaciones que ponían a este modelo en posición de competir con otras potentes motocicletas y satisfacer los requerimientos de potencia de los más exigentes. Su carrocería fue completamente rediseñada en aras de mejorar las prestaciones dinámicas y por primera vez, la guantera se ubicó en la parte posterior de la columna de dirección.

Vespa años 80

Los años 80 son los años de la **Vespa PK**. En 1983 se presentó la nueva línea de motos de chasis pequeño que venían a sustituir la Vespa Primavera. El modelo se denominó **Vespa PK 125 S**. Modelo que combinaba las soluciones técnicas y estilísticas experimentadas en la Vespa

Primavera Y la Vespa PX. La PK se caracteriza por sus líneas casi rectas e inclinadas, que subrayan la connotación dinámica del vehículo. Su línea es compacta, elegante y habitable. La serie de las PK se fabricó en distintas cilindradas (50, 75 y 125 cc.) y en diferentes versiones.

La **Vespa T5** sale al mercado en el año 1985. El modelo fué sin duda toda una sensación en el escenario escuterista de la época. Era una vespa de 125 c.c., versión deportiva de la PX, con un nuevo motor equipado con un cilindro de aluminio de 5 *transfers* que podía alcanzar de serie los 110 Km/h. Además su foco rectangular, su spoiler en la parte baja del escudo y su pequeña pantalla le daban un aspecto decididamente más agresivo que sus antecesoras. Cabe destacar, aparte de su velocidad, la comodidad de su asiento para ir con pasajero, y la cantidad de luz que aporta para rodar por la noche.

Vespa años 90

La **Vespa ET2 y ET4**, 1996 fueron lanzadas en Roma en septiembre de 1996 para celebrar el 50 aniversario del escúter más famoso del mundo. Tenía un nuevo diseño más aerodinámico, que sin embargo también se asemeja a versiones anteriores de Vespa. Estaba disponible con propulsores de 50 cc. (ET2) y 125 cc. (ET4).

Vespa en el siglo XXI

La **Vespa Gran Turismo**, lanzada en 2003 la **GT** es una de las últimas versiones del mítico modelo. Presenta muchas innovaciones como el uso de motores 4T de 125 y 200 cc. refrigerados por agua, freno de disco en ambas ruedas, llantas de 12 pulgadas, caja de cambios automática, catalizador, además de arranque eléctrico y encendido electrónico.

En 2005 aparece la **Vespa LX**, sucesora de las ET2 y ET4. El diseño de este modelo se acerca al de la Vespa Gran Turismo, de la que retoma el "*family feeling*" y la rica dotación técnica, completando y renovando la gama Vespa.

La **Vespa GTS 300** es la Vespa número 141 lanzada al mercado. Es la más potente jamás fabricada y la más moderna desde el punto de vista tecnológico. Dotada con un modernísimo y potente motor de 300cc, 4 tiempos, 4 válvulas, refrigerado por líquido, con inyección electrónica, la Vespa GTS 300 i.e. equipa, entre otras cosas, ruedas de 12" y freno de doble disco.

La **Vespa 946** concebida como una preciosa obra de arte del Renacimiento, pero realizada con la tecnología líder del siglo XXI, está hecha según sus creadores a la medida del hombre y el universo. La reducción del consumo de combustible y las emisiones, los instrumentos totalmente digitales, con un corazón de tecnología palpitante, perfecto para viajes de larga distancia, así como para el entorno metropolitano.

Nueva **Vespa Primavera 2014**. La Vespa Primavera, nacida en 1968, ha sido uno de los modelos más queridos y exitosos en la historia de la casa italiana. 45 años después se recupera este pequeño *scooter* y se vuelve a incluir en el catálogo 2014, con una actualización estética

que se apropia de algunas soluciones estilísticas y mecánicas de la Vespa 946. También equipada con un nuevo chasis de acero, nuevos tamaños y, sobre todo, nuevos motores de 50 2T, 50 4T, 125 y 150 (los dos últimos de 3 válvulas). La V. Primavera 2014 llega en un momento dulce de Vespa, que en los nueve primeros meses de 2013 ha llegado a la cifra de 146.600 unidades fabricadas, lo que representa un crecimiento del 21,3 % respecto a las 120.900 unidades de enero a septiembre del año anterior.

4. El Taller

La customización de la Vespa es una interesante afición en la que se involucran muchos ingeniosos, mañosos y pacientes aficionados y coleccionistas. El resultado de las customizaciones es en la mayoría de los casos realmente sorprendente pudiendo ser consideradas como verdaderas obras de arte dignas de un museo. Trabajadas en pequeños talleres, muchos de ellos caseros, donde la minuciosidad y un fatigoso trabajo junto a grandes dosis de creatividad e ingenio producen piezas excepcionales y únicas. Por ello la muestra contará con una representación significativa de estas customizaciones que darán cuenta al público de cómo un objeto prosaico y fabricado en serie puede convertirse en una creación única con el esfuerzo, dedicación e imaginación de sencillos *amateurs*.

También durante la exposición en este espacio denominado El Taller, se ofrece un servicio de homologación e inscripción en El Registro Histórico Vespa para aquellos coleccionistas que así lo deseen y que posean un vehículo Vespa fabricado por Piaggio entre 1946 y 1976. El Registro histórico Vespa fue creado en 1980 para proteger el patrimonio de datos técnicos de Vespa y para dar a conocer los métodos de conservación de las vespas históricas o clásicas. El Registro Histórico Vespa es un instrumento de gran interés para amantes y coleccionistas ya que tras pasar un minucioso examen de sus motocicletas vespa pueden obtener un certificado de homologación y autenticidad de su vehículo según su estado de conservación y/o nivel de perfección de su restauración. Se expiden tres tipos de homologación con arreglo a la valoración los criterios apuntados: placa de oro, plata y bronce.

El servicio de homologación estará a cargo de la Federación Internacional de Vespa Clubs, entidad competente para expedir certificado del Registro Histórico Internacional de Vespa, quien designará a los técnicos especialistas encargados de examinar los vehículos.

El taller de homologaciones cumple una doble función de homologación/registro y expositiva. El Taller estará abierto al público donde podrán ser contempladas las vespas examinadas y seleccionadas por los técnicos, que deberán permanecer expuestas en El Taller durante al menos 3 días.

5. Ficha técnica: Motocicleta escúter Vespa 98



Modelo: Vespa 98

Años de fabricación 1946-1947

Unidades producidas: 17.078

Motor: monocilíndrico de 2 tiempos y 98 cc.

Combustible: gasolina-aceite 5%

Refrigeración: por aire

Velocidad máxima: 60 Km./h.

Cambio: manual de 3 velocidades

Suspensión: elástica, con muelle de acero espiral en la rueda anterior; tampón de goma en la rueda posterior

Frenos: de tambor

Neumáticos: 3,50x8"

Peso: 60 Kg.

Longitud: 1.655 mm.

Ancho: 790 mm.

Altura: 860 mm.

Distancia entre ejes: 1.160 mm.

Proyecto: Ingeniero Corradino D'Ascanio

Museo Piaggio, Pontedera, Italia

Bibliografía: AA. VV., *Atlas ilustrado de la Vespa*, Madrid, Susaeta, 2004./ AA. VV., *Il mito di Vespa*, Milano, Lupetti, 1996.

6. Bibliografia

- AA. VV., *Atlas ilustrado de la Vespa*, Madrid, Susaeta, 2004.
- AA. VV., *Il mito di Vespa*, Milano, Lupetti, 1996.
- CALABRESE, Omar, *Il Libro dell'appe*, Pontedera, 1998.
- FANFANI, Tommaso, *Una leggenda verso il futuro: la storia della Piaggio*, Pisa, Piaggio& C.S.p.A, 1994.
- SAMPIETRO, Silvio, *Prodotto industriale italiano contemporaneo*, Milan, Edizioni Archivolto, 1999.