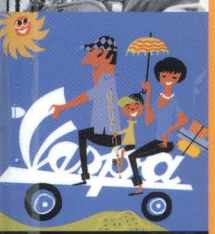
Vespa®

UN'AVVENTURA ITALIANA NEL MONDO



PIAGGIO & C. S.p.A.

GIUNTI

progetto editoriale
Davide Mazzanti

testi
Davide Mazzanti
(la storia della Vespa)

Ornella Sessa
architetto, docente al Corso di laurea
in Disegno industriale all'Università di Firenze
(i quindici modelli)

contributi
Athos Bigongiali
scrittore

Bill Buford
scrittore, corrispondente
dall'Europa per il "New Yorker"

Tommaso Fanfani
ordinario di Storia economica
all'Università di Pisa, presidente
della Fondazione Piaggio

Lara-Vinca Masini
storica dell'arte contemporanea

Giorgio Notari
consulente tecnico del Museo Piaggio
e vicepresidente del Registro Storico Vespa

Roberto Segoni †
ordinario di Disegno industriale,
presidente del Corso di laurea in Disegno
industriale all'Università di Firenze

La traduzione del testo
di Bill Buford è di **Giorgio Bizzi**.

progetto grafico e art direction
Carlo Savona

impaginazione
Carlo Savona
con l'assistenza di Paola Sardone
(i quindici modelli)

Enrico Albisetti
(la storia della Vespa)

fotografie originali
Studio Lanza, Giovanni Petronio
con l'assistenza di Lorenzo Borri,
Walter Mericchi, Izdeyar Setna

ricerca iconografica
Cristina Reggioli

Gli Autori ringraziano l'Archivio Storico Piaggio "Antonella Bechi Piaggio" per la cessione gratuita del materiale iconografico di documentazione storica necessario alla migliore realizzazione della presente opera.

L'Editore ringrazia PIAGGIO & C. S.p.A. con sede legale in Pontedera (Pisa), Viale Rinaldo Piaggio 25, per la concessa licenza di riprodurre disegni, fotografie, immagini e marchi contenuti all'interno del libro, di esclusiva titolarità della Piaggio; quanto sopra non potrà essere utilizzato, duplicato, modificato, elaborato, trasmesso o distribuito, anche solo parzialmente, senza la specifica autorizzazione scritta di Piaggio & C. S.p.A. Ogni uso non autorizzato verrà perseguito a termini di Legge.
I marchi "VESPA®", "PIAGGIO®","CELLA ESAGONALE NUOVO LOGO®" e "P PIAGGIO in SCUDO E FIGURA ®" sono Marchi registrati e di esclusiva titolarità della Piaggio & C. S.p.A. Ogni uso non autorizzato viola i diritti di registrazione del marchio o le altre Leggi applicabili.

Si ringraziano la Fondazione Piaggio, il personale dell'Archivio Storico "Antonella Bechi Piaggio" e il Museo Piaggio "Giovanni Alberto Agnelli" di Pontedera – il Presidente Tommaso Fanfani, Maria Chiara Favilla, Chiara Mani, Elisabetta Marchetti, Elisa Mazzini, oltre a Stefano Bartoli, Edo Bernini – per il consistente impegno, la disponibilità e la competenza assicurate a questo progetto.

Si ringraziano per la collaborazione Paolo Pezzini, Mario Santucci, Gaia Stefanelli, Graziella Teta e Roberto Maria Zerbi di Piaggio & C. S.p.A.

Si ringrazia Gilberto Filippetti per l'acquisizione di materiale illustrativo e la consulenza sulle campagne pubblicitarie Vespa e Piaggio da lui stesso ideate per l'Agenzia Leader di Firenze.

Si ringrazia Tam Fagiuoli per l'autorizzazione a riprodurre le immagini fotografiche da lui realizzate.

Si ringrazia l'Agenzia Leader di Firenze per la cortese autorizzazione a riprodurre i materiali relativi alle campagne pubblicitarie realizzate per conto della Piaggio & C. S.p.A.

Si ringraziano Marco Lanza e, in particolare, Stefano Marcelli per i testi tratti da *Quelli della Vespa*, Pontedera 1996.

Si ringrazia Marco Riccardi, del periodico "Motociclismo".

Un sentito ringraziamento all'ingegner Carlo Doveri per la disponibilità e la pazienza di cui ha dato prova, prestandosi a rivedere le schede tecniche inserite nel testo corrente.

Per il brano dall'intervista a Steven Spielberg si ringrazia Silvia Bizio.

Gli autori rivolgono un pensiero alla memoria del professor Roberto Segoni, prematuramente scomparso.

ISBN 88-09-02457-5

© 2003 Giunti Gruppo Editoriale, Firenze
Prima edizione: marzo 2003

Ristampa Anno
6 5 4 3 2 1 0 2006 2005 2004 2003

Stampato presso Giunti Industrie Grafiche S.p.A. – Stabilimento di Prato

Vespa: più industriale di così... 9
di Roberto Segoni

Verso la prima Vespa
1884-1946

Dietro la Vespa... 20
La forma del nuovo 28
Dall'elicottero allo scooter 34
Il debutto su un fragile palcoscenico 38

MP6 (1945) 44
Vespa 98 (1946) 50

Un'auto a due ruote
1946-56

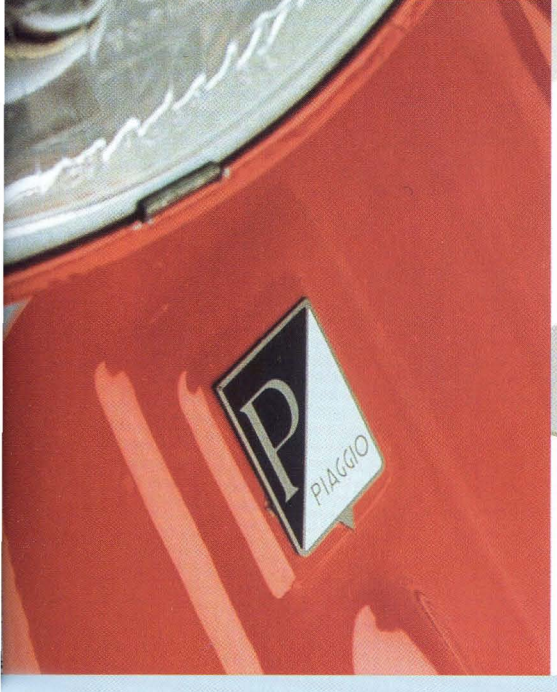
Dalle fabbriche alle campagne 58
La città, la fabbrica, gli uomini 66
Il tempo libero in comode rate mensili 74
Testa a testa: Vespa e Lambretta 80
Come Vespe in volo 84
Vespa in the USA 90

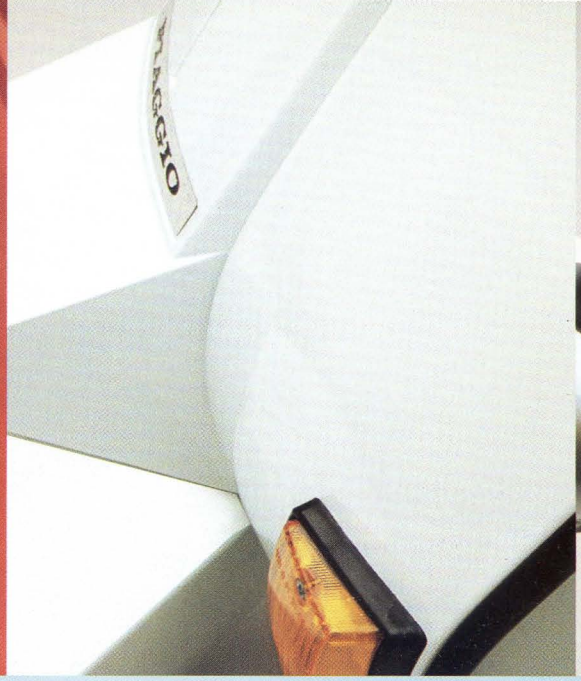
Vespa 125 (1948) 94
Vespa 125 U (1953) 100
Vespa 150 GS (1955) 106

Lo stile italiano...
1956-63

La milionesima Vespa 114
Vespizzatevi! 120
Strada senza uscita 128
Sotto altri cieli 132
Cinema e divismo 138
Immagini del successo oltreatlantico 146

Vespa 125 (1958) 150
Vespa 160 GS (1962) 156
Vespa 180 SS (1964) 162





...e la Vespa di Peter Pan
1963-1976

Vent'anni dopo	170
Senzatarga	176
Lo scooter e i mutanti	180
Sul filo del rasoio	184
Chi Vespa... *di Lara-Vinca Masini*	187
E perché Vespa finisce in "a"	194
Tre per Pontedera, andata e ritorno *di Athos Bigongiali*	199
Tira una brutta aria	204
Vespa 50 (1963)	208
Vespa 90 SS (1965)	214
Vespa ET3 (1976)	220

Una splendida quarantenne
1976-96

Sull'asse di equilibrio	228
Gli anni della PX	232
Ai quattro angoli del mondo	236
Una buona ripresa, ma...	238
Una Vespa chiamata Cosa	242
La strada per l'India	246
Il progetto culturale *di Tommaso Fanfani*	250
Anni Novanta: si volta pagina?	254
Vespa PX 125 (1977)	258
Vespa PK 125 S A (1983)	264

Talk of the town
1996-2003

La novità dei cinquant'anni	272
Una nuova Vespa aldilà del mare...	276
Urban insects *di Bill Buford*	280
... e per il mondo	284
Dentro e fuori la rete	288
Vespa è forma-funzione	292
Qualcosa di nuovo è tornato	296
Vespa ET4 (1996)	302
Vespa Granturismo (2003)	308
Catalogo a cura di *Giorgio Notari*	317
Il Registro Storico Vespa	327
Vespa Club nel mondo	329
Indicazioni bibliografiche	331
Indice dei nomi	332
Referenze fotografiche	335

Roberto Segoni

VESPA: PIÙ INDUSTRIALE DI COSÌ...

Si è soliti dire che il design italiano ha avuto le sue migliori fortune negli anni Cinquanta e Sessanta; questo è vero e i libri di storia del design lo testimoniano ampiamente, ma è anche vero che il "Ventennio d'oro" era stato – per così dire – preannunciato, nell'immediato dopoguerra, dal "caso Vespa" quale esempio anticipatore della capacità creativa e di quella inventiva che avrebbero poi caratterizzato molti altri prodotti di design destinati a rimanere famosi nel mondo e a dare corpo a quell'Italian Style per il quale il nostro paese è universalmente riconosciuto come il luogo che vanta, per qualità e quantità, i migliori designer.

Designer, si badi bene, formatisi seguendo percorsi anche molto diversi e provenienti da ambienti caratterizzati da culture spesso distanti fra loro: la cultura materiale della bottega e dell'officina, da un lato, e quella delle Facoltà di Architettura, dall'altro, ma anche quella degli istituti tecnico-professionali e delle Facoltà di Ingegneria e quella delle Accademie e delle scuole d'arte.

Anche se la maggior parte dei più famosi designer italiani proviene dalle Facoltà di Architettura (le uniche in cui è possibile coniugare le scienze umane con le discipline tecnologiche così da acquisire quella cultura del progetto indispensabile per esprimersi con una progettazione "densa di senso"), si registrano non pochi casi di personaggi, altrettanto famosi, provenienti dalle scuole più diverse: da quella tipicamente progettuale di chi disegna nel proprio studio, a quella imprenditoriale-manageriale di chi è capace di trarre il meglio, coordinando sinergicamente, dalle competenze degli altri.

Ettore Bugatti aveva studiato nella bottega del padre Carlo, eclettico artigiano-artista, famoso per l'originalità dei suoi mobili. Enzo Ferrari aveva iniziato come pilota, divenendo poi abilissimo gestore di talenti (progettisti e piloti). Marcello Nizzoli era grafico e pittore e, quando fu chiamato da Adriano Olivetti a "disegnare" la Lexicon 80, ne plasmò direttamente il modello al vero, in plastilina.

Battista Farina, detto Pinin, ancora bambino, lavorava nella carrozzeria del fratello Giovanni ed era cresciuto "disegnando" le sue auto accanto agli abilissimi battilastra mentre sagomavano, colpo su colpo, le superfici delle carrozzerie, o ai modellisti che "tiravano il gesso" delle maquette. Dante Giacosa era invece un ingegnere capace di progettare le auto in ogni loro parte, dalla meccanica alla carrozzeria, riuscendo però a controllarne le proprietà morfologiche da designer, come nel caso della Fiat 500, suo capolavoro assoluto.

Il marchese Emilio Pucci, uno dei padri della moda italiana, era un outsider della nobiltà fiorentina ed aveva la dote innata dell'estro creativo e della sensibilità necessari per disegnare il "taglio" degli abiti delle sue collezioni.

Naturalmente sono molti i prodotti di design italiano famosi quanto quelli che hanno avuto

Una tecnica innovativa per la lavorazione del legno, piegato a vapore, è messa a punto dal falegname austriaco Michael Thonet negli anni Trenta dell'Ottocento. Del noto Modello 14, nato nel 1859, già alla metà degli anni Venti era stato prodotto un milione di esemplari. A fianco, uno fra i modelli proposti da Thonet nel 1885.

padri illustri ma che, invece, non hanno paternità certa o – addirittura – hanno avuto più padri, parte dei quali, magari, praticamente ignoti solo perché lavoravano a fianco di personaggi famosi. Basti pensare al design delle pistole Beretta, oppure alla raffinata eleganza delle scarpe di Gucci o Ferragamo; ovvero per tutti quei prodotti griffati in cui non deve assolutamente apparire il nome del designer, che si tratti di un team di progettazione o dell'opera di un singolo designer.

Nel '54, alla Triennale di Milano, mentre iniziava il dibattito su ciò che si riteneva essere il Disegno Industriale, dalla sua definizione alla figura e il ruolo del designer (ricercando altresì quegli esempi che più di altri avrebbero potuto contribuire a portare chiarezza su un tema di così vasta portata), si dimenticava – forse – che quasi dieci anni prima, a Pontedera, Corradino D'Ascanio, geniale ingegnere aeronautico, aveva già fornito un esempio più che tangibile di design di alta qualità nel concepire e realizzare la Vespa.

Bastava, probabilmente, prendere come esempio, uno fra tutti, il "caso-Vespa" e verificare come esso risultasse già a quel tempo perfettamente rispondente alle istanze che alimentavano lo storico evento che vedeva, riuniti allo stesso tavolo, alcuni dei più autorevoli "padri". Quegli stessi che avrebbero, da lì in seguito, gettato le basi per definire la figura dell'industrial designer nel panorama della vicenda, allora nascente, del Disegno Industriale Italiano.

Esistevano, è vero, anche casi precedenti di altrettanto famosi prodotti stranieri. Si pensi ai mobili Thonet, alla mitica Ford Modello T, alla macchina da cucire Singer, alla carabina Winchester e alla Colt Modello 1911, tanto per citarne alcuni; ma questi appartenevano al secolo precedente, o agli inizi del secolo e non potevano, in tal caso, essere considerati prodotti così "moderni" come quelli nati nell'immediato dopoguerra; ovvero proprio attorno alla metà del secolo.

Certo è che, sia i prodotti qui menzionati – nati tra la metà dell'Ottocento e i primi del Novecento – sia la Vespa, erano tutti assimilati dallo stesso minimo comun denominatore: ognuno di essi in-

terpretava ed esprimeva al massimo livello il meglio dello stato dell'arte del momento storico in cui era stato concepito e conteneva valenze, sia sul piano funzionale che estetico, tali da risultare assolutamente anticipatrici e destinate a durare nel tempo, sì da ritenere che non si potesse intervenire su di esso, a posteriori, con operazioni di redesign, se non di lieve entità, senza correre il rischio di travisarne irrimediabilmente i caratteri originali e quindi la sua stessa identità.

Questo fatto appare tanto più importante se consideriamo che esistono ben pochi esempi di prodotti industriali che siano riusciti a restare in produzione per lungo tempo, sia pure con continui lievi aggiornamenti e quindi senza variazioni di rilievo, fino ai giorni nostri.

Anche la Fiat 500, apparsa dieci anni dopo la nascita della Vespa, protagonista anch'essa della motorizzazione di massa del nostro paese, pur rimanendo un esempio insuperato di piccola/grande vettura da città, non ha potuto sottrarsi al processo inevitabile di "invecchiamento estetico" che l'identifica, appunto, come una automobile degli anni Cinquanta. E questo benché sia stata capace di venir usata, anche dopo la sua uscita di produzione, ininterrottamente e senza nessuna riserva dai suoi fedeli ed accorti utilizzatori, divenendo (caso assai raro nella storia del design) direttamente "auto storica" ancor prima di essere "auto vecchia", nell'arco del suo lungo e onorato servizio.

Diversamente, la Vespa non ha subìto nessun tipo di invecchiamento: né estetico né funzionale, dal momento che, fin dalla sua prima edizione del '46, era caratterizzata da una morfologia talmente nuova e "diversa" che ben poco aveva a spartire con i canoni stilistici degli altri veicoli a due e a quattro ruote del momento. Fatto, questo, che non la fa apparire "datata" come i motorini dell'epoca, la stessa Fiat 500 e la Mini Minor.

È vero: è stata più volte oculatamente ridisegnata per adeguarla ai mutevoli gusti del mercato, così come all'evoluzione tecnologica e dei processi produttivi, con un occhio di attenzione alla parallela evoluzione stilistica della Lambretta, sua unica diretta antagonista.

Ma la Vespa, diversamente dalla Lambretta, è stata oggetto di maquillage sempre assai leggeri, quasi inavvertibili, facendo attenzione a non oltrepassare quel "limite di leggibilità" che avrebbe potuto farle perdere quella morfologia tanto forte e inconfondibile, dominio assoluto di un prodotto a così "alta connotazione". Ne sanno qualcosa i designer che, negli anni, hanno lavorato sul prodotto Vespa riuscendo a evitare il rischio di trasformarla in un'altra cosa...

Si può quindi dire che la Vespa appartenga a quella ristretta élite di prodotti industriali che fin dalla loro comparsa hanno conservato pressoché inalterata la loro morfologia, nell'intero arco della loro vita, e che sono giunti ai giorni nostri, sia pure con lievi interventi di redesign, mantenendo lo stesso indice di prestazione e la stessa carica

La Colt Modello 1911 è senza dubbio la pistola automatica più famosa della storia. Prodotta in oltre 5 milioni di esemplari, può essere considerata – a pieno titolo – un oggetto "definitivo" perché prodotta ancora oggi assolutamente identica al primo esemplare uscito di fabbrica.

Lexicon 80, presentata da Olivetti nel 1948. Adriano Olivetti sceglie di chiamare artisti e architetti, rappresentanti di una cultura diversa da quella di fabbrica, a collaborare con l'Ufficio progetti e studi da lui creato nel '29.

espressiva originaria, senza accusare quell'obsolescenza estetica che – normalmente – fa invecchiare ogni prodotto e ne consente la datazione in ragione proprio degli stilemi che ne rivelano il periodo di appartenenza.

La Vespa, assieme alla più recente Porsche 911, rientra in questa categoria, preceduta solo dalla carabina Winchester e dall'incredibile Colt Modello 1911. Quest'ultima peraltro rappresenta un vero e proprio caso-limite nella storia del design: a distanza di quasi un secolo, continua ad essere prodotta assolutamente identica al primo esemplare realizzato, perché nata perfetta e immodificabile anche nel più minimo dettaglio.

Ciò dimostra che, indipendentemente dal percorso seguito, un prodotto di design ben disegnato può essere concepito da chiunque, singolarmente o collegialmente, sempreché il designer o l'imprenditore e – perché no – magari i due insieme, abbiano le capacità di concepire e sviluppare un'idea così fortemente innovativa, tale da lasciare una traccia significativa nella storia, come nel caso della Vespa e di altri famosi "pezzi" di design.

L'intuito di Enrico Piaggio e la mente geniale di Corradino D'Ascanio portarono alla Vespa, così come Samuel Colt e l'armaiolo John Moses Browning portarono alla migliore pistola automatica della storia (detronizzata solo dalla nostra Beretta 98F), nota come Modello 1911.

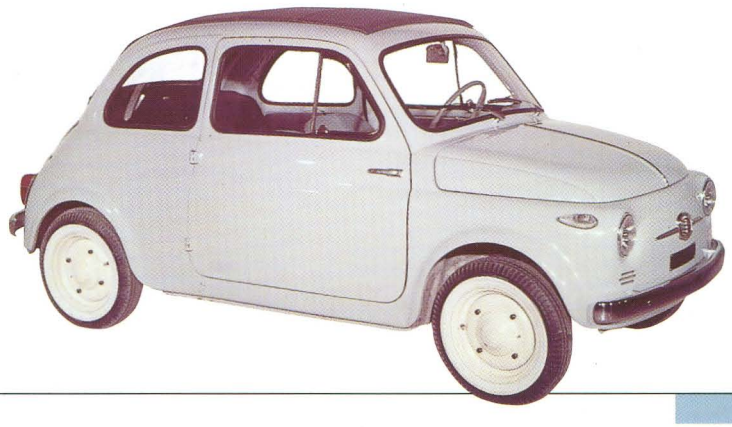
La Vespa nasceva come prodotto altamente innovativo, non solo rispetto al momento stesso in cui veniva concepita, ma anche nei confronti di un futuro che – negli anni del dopoguerra – non era così facile prevedere.

Infatti i problemi del traffico di oggi e della mobilità urbana erano allora molto diversi dagli attuali, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.

Nel dopoguerra il problema più impellente era dato dalla necessità di disporre di un mezzo di trasporto semplice ed economico, alla portata di tutti coloro che dovevano recarsi sul luogo di lavoro e che non potevano certo permettersi il lusso dell'automobile.

Il nuovo veicolo era più semplice e pratico della moto, facilmente guidabile anche da chi non aveva molta dimestichezza con le due ruote e vedeva nella moto, o motorino che fosse, un mezzo poco sicuro e troppo impegnativo; presentava, inoltre, il grande vantaggio di essere accettato dalle donne (alle quali era negato l'uso della moto, anche per questioni culturali) in virtù di quella "tranquillità psicologica" – per altro confermata all'atto dei primi approcci di guida – che infondeva istintivamente.

La sua "atipicità tipologica" la rendeva imparagonabile rispetto a tutti gli altri veicoli a due ruote fino allora conosciuti, proponendosi con una immagine totalmente nuova di veicolo utilitario, amichevole e rassicurante. Come D'Ascanio dice: «Si doveva iniziare un'impostazione del tutto nuova e antitradizionalista per eccellenza».



La Fiat 500, introdotta nel 1957, nonostante la sua palese connotazione di auto dell'epoca, resta uno degli esempi più riusciti di veicolo da città.

Si guidava da seduti, si potevano appoggiare facilmente i piedi a terra, si era protetti dalla pioggia e dal freddo, c'era – addirittura – la ruota di scorta come nelle automobili, e la sua semplicità costruttiva la rendeva praticamente esente da manutenzione e così affidabile da poter affrontare anche viaggi relativamente lunghi, certi di non avere problemi.

Il design della Vespa esprimeva tutto questo fin dal primo momento.

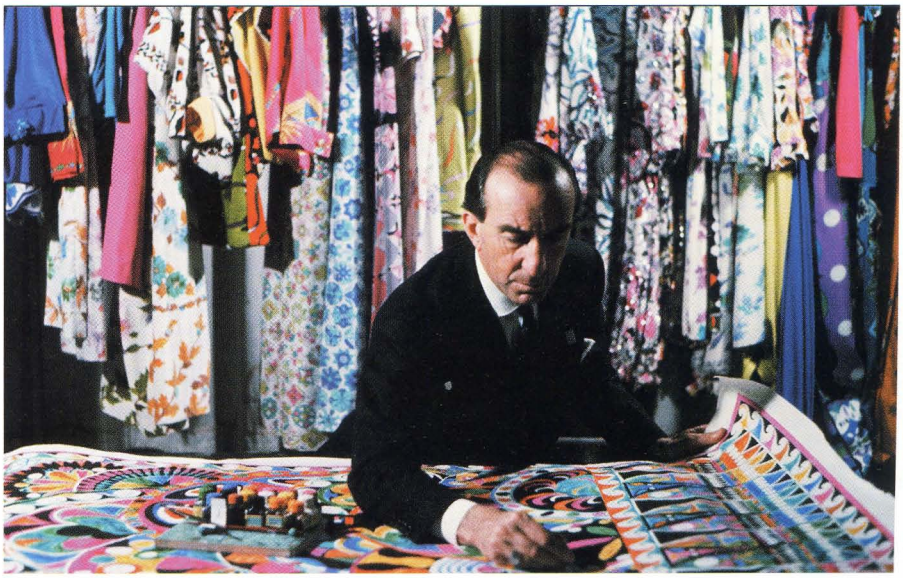
La modellazione delle sue forme rotondeggianti, raccordate dalla continuità delle superfici, la rendeva snella e sinuosa al tempo stesso, conferendole una connotazione che ricordava da un lato la rassicurante familiarità di molti oggetti d'uso domestico e dall'altro la naturale armonia di alcune forme bioniche che rimandano alla morfologia di certi insetti (non a caso Enrico Piaggio, alla vista del primo prototipo, esclamò: «Sembra una vespa!») o quella di alcune creature marine. Ed è per questo che la linea della Vespa (come della Porsche 911) esprime la sintesi tra il fascino di una forma bionica e l'idea del movimento, data dalla sfuggenza della sua estremità posteriore che si conclude con una forma a goccia, in tutto analoga all'apice di un insetto o alla rastremazione della coda di un pesce.

La Vespa era stata pensata anche come un veicolo "su misura", dimensionato esattamente per le reali esigenze di un'utenza molto allargata.

Un veicolo concepito organicamente, sia nella disposizione delle sue parti, sia in rapporto con l'uomo. Misurato in tutto: nella cilindrata del motore, nel peso e nelle sue dimensioni, in rapporto – naturalmente – alle prestazioni e all'uso a cui era destinata.

Potenza, manovrabilità e facilità di guida erano perfettamente in sintonia con quello che il pubblico richiedeva: non avrebbe avuto senso disporre di potenze maggiori, che avrebbero comportato, logicamente, un diverso dimensionamento generale del veicolo a scapito della sicurezza di marcia e della praticità d'uso, come ben sanno quanti sono abituati all'uso dello scooter e della moto (ma la stessa cosa vale anche per l'automobile e per ogni altro genere di veicolo).

Emilio Pucci a Firenze, nel 1959, mentre ritocca il disegno originale per uno dei suoi caratteristici tessuti stampati.



La lampada Arco, del 1962, di Achille e Piergiorgio Castiglioni, diversamente dalla quasi totalità degli oggetti di arredamento che ammettono infinite variazioni sul tema, è un oggetto che non può essere ridisegnato, pena il decadimento delle sue qualità estetiche e funzionali.

La genialità del progetto è tanto più evidente quando si consideri come la Vespa, così misurata e caratterizzata da un'immagine tanto familiare, sia in realtà assolutamente anticonvenzionale: scocca portante, al posto del vecchio telaio in tubi, che risolve il design della carrozzeria; motore collegato direttamente alla ruota posteriore; ruote a sbalzo, facilmente smontabili, per agevolare la loro sostituzione; presenza della ruota di scorta; posizione di guida seduta e non a cavalcioni come sulle moto; comandi disposti sul manubrio e scudo anteriore, a protezione del guidatore, integrato nella scocca-carrozzeria.

Un vero condensato di soluzioni assolutamente innovative, applicate e risolte brillantemente sullo stesso prodotto. Questo accadeva più di mezzo secolo fa ad opera di un ingegnere aeronautico geniale e versatile al tempo stesso. Geniale per aver fatto volare, nel 1930, il primo elicottero della storia e per i suoi brevetti in campo aeronautico, ma anche per aver ideato e realizzato lo scooter più famoso del mondo: praticamente "con la mano sinistra", su ordine di Enrico Piaggio, quando si doveva riconvertire l'azienda di Pontedera, distrutta dagli eventi bellici, e si era capito che il problema del trasporto individuale avrebbe avuto un sicuro sbocco di mercato.

L'originalità del progetto si deve quindi alla singolarissima "congiunzione" data dalle circostanze del particolare momento storico, dalla lungimiranza di un imprenditore e dalle straordinarie capacità e versatilità di un progettista che, come diremmo oggi, era riuscito a ottimizzare – in modo esemplare – i requisiti posti alla base del progetto e tradurli in un prodotto capace di esprimere, in termini di aderenza, la perfetta sintesi fra qualità estetiche, innovazione, contenuti tecnologici, razionalizzazione dei processi produttivi e indice di prestazione.

La Vespa costituisce quindi uno degli esempi più riusciti nel vasto mondo dei prodotti industriali, conservando intatte quelle qualità e potenzialità originarie che – allora come ora – ne fanno uno dei "segni" più importanti del nostro tempo.

R. S.