

# ARCHIVIO ITALIA



di WLADIMIRO  
SETTIMELLI

**«LAMBRETTA» o «Vespa»?**  
«Vespa» o «Lambretta»? Sono i due più famosi scooter italiani: quelli che fecero uscire il paese dalla schiavitù della bicicletta per avviarlo verso le quattro ruote. Non solo: furono anche lo «status symbol» di tutta un'epoca e la «certificazione» di un carattere, di uno stile, di un modo di vita. Montare «Vespa» o «Lambretta», infatti, significava subito qualificarsi, riconoscersi, identificarsi per gruppi sociali, per attitudini psicologiche e provenienza. Due «partiti», insomma. Due modi di concepire sobrietà, eleganza, velocità, stabilità su strada e robustezza. Negli anni Cinquanta le discussioni sui due mezzi, ai bar, nei circoli, nelle case del popolo, nelle parrocchie, sul posto di lavoro o per strada, poteva durare ore. La «Vespa» pareva più adatta alle donne, fin dai primi modelli, per «dolcezza» di guida e perché copriva interamente le gambe senza far salire le gonne al vento. Inoltre, era più elegante e raffinata: adatta, cioè, al «signorino di città», o al professionista che non al ragazzo di paese e all'operaio. Aveva — è vero — la «carrozzeria» un po' più ingombrante, ma era pratica e sicura. Queste le tesi che portavano i «vespisti» a sostegno della loro scelta. Accusavano, tra l'altro, la «Lambretta» di essere più «grezza» e meno «fine». I «lambrettisti», invece, sostenevano che il loro mezzo era molto più solido, da «battaglia», più maschile e meno «leccato». Inoltre aggiungevano ancora che il prodotto «Innocenti» aveva un solido motore centrale e quindi una maggiore stabilità. La «Vespa», con il motore laterale, era sbilanciata e pericolosa sulle strade bagnate. Naturalmente, erano risse e discussioni che non trovavano mai una conclusione. Così come quella su quale dei due mezzi fosse nato prima. Ebbene, una rapida inchiesta condotta in questi giorni non ci ha permesso di venire a capo del «segreto», neanche dopo tanti anni. Il commendator Carlo Valsecchi, uno dei più vecchi concessionari «Lambretta» italiani, che abita a Erba, in Brianza, dice: «Non ho dubbi: è nata prima la «Lambretta». Ricordo bene tutto. Fu progettata per i paracadutisti». Valsecchi, che ha conservato nella sua officina tutta una serie di modelli «Lambretta» (anche i primi usciti) aprirà presto un museo per lo scooter del cuore: sarà il primo in Italia. Alla Piaggio di Genova, invece (la «Vespa» usciva dagli stabilimenti di Pontedera) gli addetti stampa sostengono che è stata la loro «due ruote» ad essere stata progettata per prima e immessa sul mercato. Tra l'altro, è ancora regolarmente in vendita e, dal 1946 ad oggi, ne sono stati venduti ben nove milioni di pezzi. Abbiamo però anche scoperto che, per la «Lambretta», c'è, nell'anno di grazia 1986, una specie di contrabbando sotterraneo: non bisognerebbe parlarne, ma ormai è fatta. Ne arrivano dalla Spagna, in quantità modeste, fabbricate dalla ditta «Serveta». Roba per appassionati, insomma. Forse, più in qua, ne arriveranno dall'India alla quale furono venduti tutti gli impianti nel 1970.

I due scooter, ovviamente, fanno ormai parte della storia della motorizzazione e furono, per anni, un fatto di costume di enorme portata. La «Vespa» ha, alle spalle, una «vicenda» che parte da lontano: da quando, cioè, Rinaldo Piaggio fondò a Genova un laboratorio per la lavorazione del legno. Poco dopo si passò alle carrozze, poi alle vetture ferroviarie e poi, a Pontedera, alla costruzione degli aerei. Fu nel centro toscano che venne costruito il quadrimotore P 108. La guerra fece a pezzi tutto. Con il ritorno della pace, Enrico Piaggio, attento alle necessità del momento, decise di ripartire facendo costruire un piccolo ed economico veicolo a due ruote: in pratica una specie di «sedia mobile». L'ingegner Corradino D'Ascanio, inventore dell'elicottero con elica a passo variabile, realizzò il prototipo della «Vespa», utilizzando anche materiali degli aerei. Lo scooter fu così chiamato perché aveva un motorino silenzioso che «ronzava» appena. Stessa situazione per la «Lambretta», nata alla «Innocenti» di Lambrate, presso Milano, alla fine del conflitto mondiale. Anche l'ingegner Ferdinando Innocenti si rese conto che la gente aveva voglia di muoversi, correre, spostarsi. Progettò la «Lambretta» sulla quale, però, non montò mai. Dopo qualche anno aveva ottomila dipendenti e un fatturato di 60 miliardi ogni dodici mesi. «Vespa» e «Lambretta» iniziarono così a correre sulle strade di tutto il mondo: vennero persino acquistate dalla polizia metropolitana di grandi nazioni. In Italia nacquero subito anche i «Lambretta club» e i «Vespa club» che riunirono migliaia di appassionati. Vennero organizzati, un po' ovunque, «raduni» e memorabili viaggi collettivi. Visto il successo degli scooter, vennero immessi sul mercato, da altre grandi aziende, veicoli a due ruote di ogni tipo e specie. I più anziani ricorderanno il «Rumi», il «Mival», il «Parilla», il «Mosquito», il «Cab», il «Bianchi», il «Morini», il «Galletto» (della Guzzi). Ma nessuno riuscì mai ad insidiare le posizioni di predominio della «Vespa» e della «Lambretta».

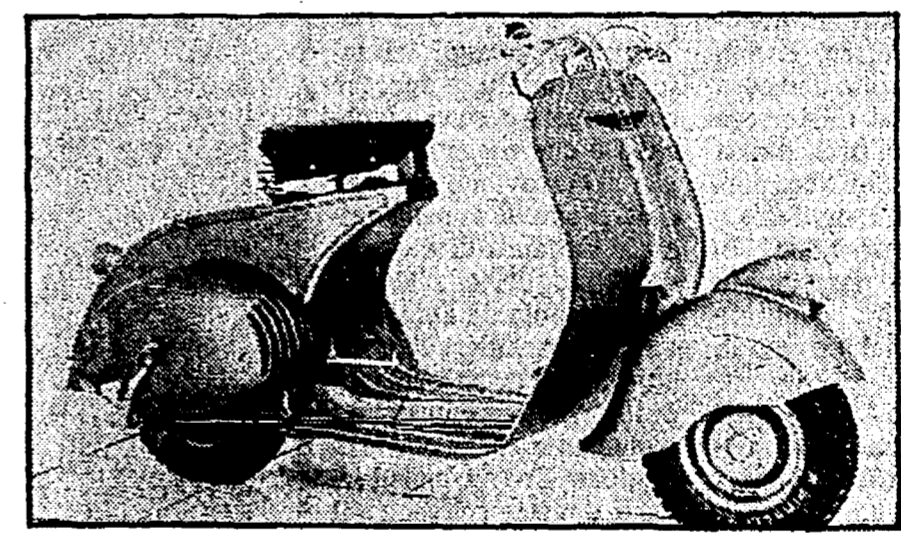
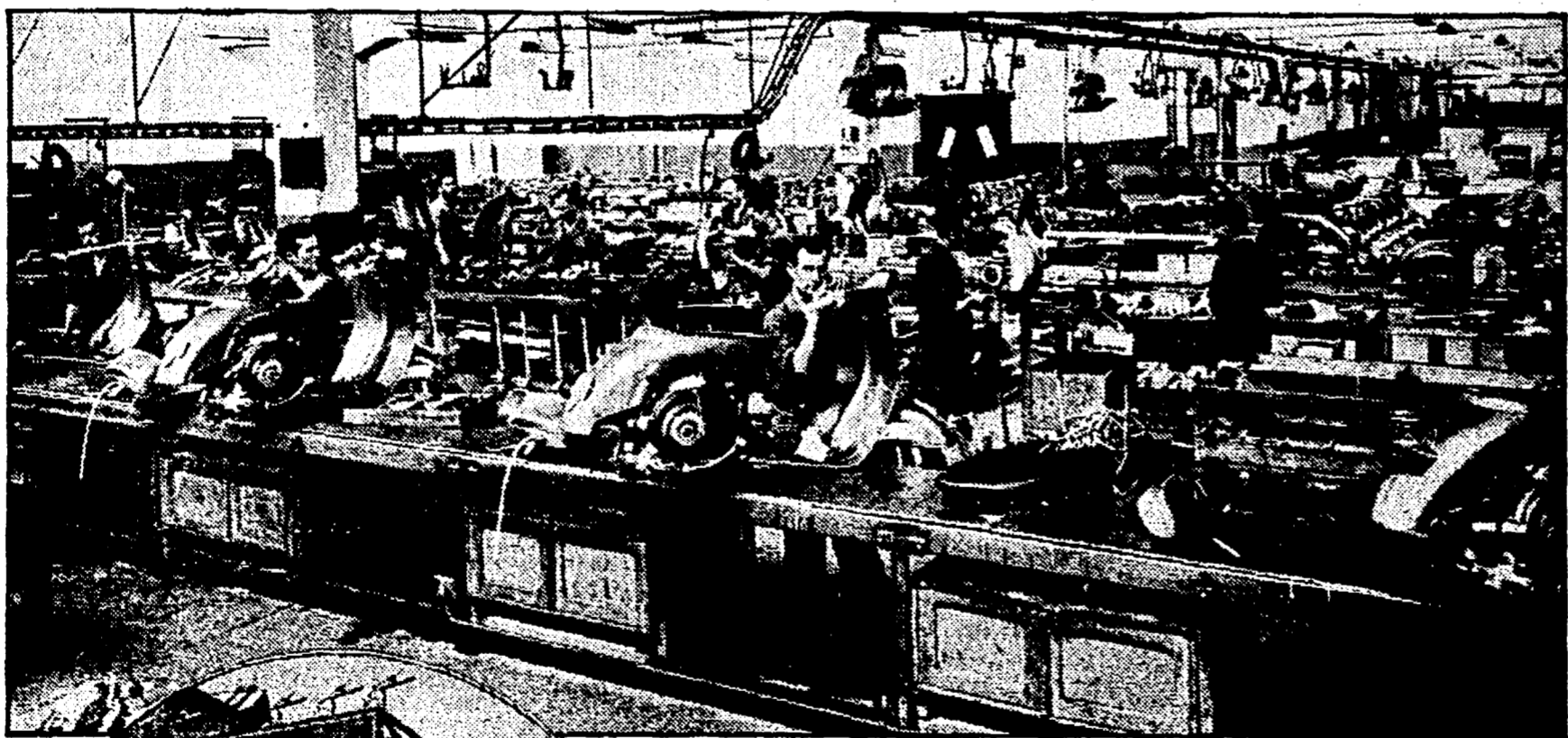


La nascita, nell'immediato dopoguerra, dei due più popolari scooter italiani. Avere l'uno o l'altro significava «identificarsi», «riconoscersi» e appartenere a gruppi sociali diversi - Discussioni senza fine. Tutti gli anni '50, prima del boom dell'auto, segnati dai due veicoli

## Io Lambretta E tu? Io Vespa



Nel 1946, l'Italia si «divide» in due: da una parte i «lambrettisti» (a sinistra) e dall'altra i «vespisti» (a destra). Quale dei due scooter fu immesso per primo sul mercato? Non si sa ancora. Con la «Vespa» e la «Lambretta» ebbe comunque inizio, nel paese, l'epoca della motorizzazione di massa. Nella foto grande, qui sotto, la prima catena di montaggio della «Vespa», alla «Piaggio» di Pontedera. Sotto a destra, il «prototipo» della «Vespa» prima serie, in una foto pubblicitaria dell'epoca.



A destra, l'ingegner Corradino D'Ascanio, «inventore» della «Vespa», fotografato alcuni anni fa. Sotto, il raduno presso Milano di un gruppo di «lambrettisti» soci del club locale. «Innocenti» e «Piaggio», le due aziende in competizione, organizzarono, in tutta Italia, centinaia di club di appassionati a viaggi collettivi in tutta Europa. Nel fondo, un camion carico di «Lambretta» arriva per la consegna mensile ad un concessionario. Sotto il fondo: la motorizzazione è arrivata davvero: «Vespa» e «Lambretta» a centinaia, nel posteggio di uno stadio di campagna. Qui a fianco, a sinistra, catena di montaggio della «Lambretta» negli stabilimenti «Innocenti».

