

CLUB DI CONVERSAZIONE ITALIANA DI TOURNAI



*alla loro felicità
manca solo la*

*"Fare mille chilometri con la Vespa
costa meno che farli a piedi"*

OTTOBRE 2001 - N° 83

“La vespa”

Le origini.

“Fare mille chilometri con la Vespa costa meno che farli a piedi”

Quando questo slogan comparve sulle pagine della “Domenica del Corriere” era la primavera del ‘46, la guerra era finita da poco, il Re stava per andarsene e l’Italia cominciava a dividersi fra Coppi e Bartali.

L’Ingegnere Enrico Piaggio aveva da poco trasferito i resti della sua azienda aeronautica da Pontedera a Biella, dove si era messo a costruire pentole. E qui un giorno giurò a se stesso di “mettere l’Italia su due ruote”.

Era il 23 aprile 1946, a mezzogiorno, quando presso l’ufficio centrale dei brevetti per invenzioni, modelli e marche del Ministero dell’Industria e del Commercio di Firenze, veniva depositato dalla “Piaggio & C.”, il brevetto per “motocicletta a complesso razionale di organi ed elementi con telaio combianto con paranghi e cofano ricoprenti tutta la parte meccanica”.

“Sembra una Vespa” disse l’Ingegnere Enrico Piaggio quando vide per la prima volta il prototipo del nuovo motoscooter. Così nacque un mito.



Vespa non ha « soltanto » caratterizzato un’epoca, è addirittura diventata il simbolo dell’Europa che stava risollemandosi dalla catastrofe della Seconda Guerra Mondiale.

Piaggio esce dal conflitto con gli impianti di Pontedera completamente distrutti dai bombardamenti. Alla guida dell’azienda è Enrico Piaggio, succeduto al padre Rinaldo. Enrico decide di abbandonare il settore aeronautico. Le attenzioni del giovane imprenditore si posano sul problema della mobilità individuale. Le condizioni economiche dell’Italia, e lo stato disastroso delle vie di comunicazione, non consentono uno sviluppo immediato del mercato automobilistico. Ma la fame di mobilità richiede risposte immediate. Dall’intuizione di Enrico Piaggio nasce, nella primavera 1946, la Vespa.

Corradino D’Ascanio si incarica di disegnare un veicolo semplice, robusto, economico ma comodo ed elegante, che possa essere guidato da tutti con facilità anche dalle donne, che non sporchi i vestiti al conducente e consenta di trasportare un passeggero.

D’Ascanio è alla Piaggio dal 1934, geniale ingegnere aeronautico, a lui si devono il progetto e la costruzione del primo elicottero moderno.

D’Ascanio, che non ama la motocicletta, concepisce un veicolo rivoluzionario. Sfruttando le sue conoscenze in campo aeronautico immagina un mezzo con scocca portante, con il cambio sul manubrio. Posiziona il motore sulla ruota posteriore. Il braccio di supporto (tipo carrello d’aereo) all’anteriore consente una facile sostituzione della ruota.

Nell’aprile 1946 i primi 15 esemplari escono dallo stabilimento di Pontedera.

La prima Vespa ha un motore a due tempi di 98 cc e una potenza di 3,5 cv a 4.500 giri. Raggiunge la velocità di 60 km/ora. Il cambio è a tre marce.

È una vera utilitaria a due ruote, un veicolo che non somiglia ad una scomoda e rumorosa motocicletta. Che emana classe ed eleganza già dalla prima occhiata.

Il successo di Vespa è un fenomeno irripetibile. Alla fine del 1949 ne sono stati prodotti 35mila esemplari. L’Italia si riprende dalle ferite della guerra e si va motorizzando in Vespa. In dieci anni ne vengono prodotte un milione. A metà degli anni Cinquanta Vespa è prodotta in Germania, Gran Bretagna, Francia, Belgio e Spagna. E dopo pochi anni anche in India e in Indonesia.

La 125 del 1948, la mitica 150 GS del 1955, la 50cc del 1963, la Primavera del 1968, la PX, nata nel 1978 e oggi in produzione nelle classiche cilindrata 125, 150 e 200cc, sono solo alcune delle tappe che hanno segnato l’evoluzione tecnica e stilistica del mezzo a due ruote più diffusa nel mondo.

Ma Vespa non è solo un fenomeno commerciale. È un evento che coinvolge la storia del costume. Negli anni della dolce vita Vespa diventa sinonimo di scooter, i reportage dei corrispondenti stranieri descrivono l’Italia come « il paese delle Vespa » e il ruolo giocato da Vespa nella società italiana è documentato dalla presenza del veicolo in decine di film.

Colpisce la capacità di Vespa di tramandarsi a generazioni diverse di giovani, sempre mutando la sua immagine. Prima veicolo per la mobilità di tutti. Poi due ruote per la stagione del boom economico. E negli anni Sessanta e Settanta mezzo di propagazione per la rivoluzione delle idee che i giovani di quegli anni portano a compimento. Campagne pubblicitarie come « Chi Vespa mangia le mele » hanno segnato un’epoca della nostra storia.

E la storia continua oggi con la nuova generazione di Vespa ET.

In oltre 50 anni di storia ha affascinato milioni di persone, diffondendo in tutto il mondo un’immagine unica di stile italiano e rimanendo sempre mezzo insostituibile per la mobilità individuale che è sinonimo di libertà.

La prima riunione del nuovo ciclo 2001-2002 del club di conversazione italiana di Tournai si svolgerà il **3 ottobre 2001** e sarà dedicata alla mobilità. Come ci muoviamo? Quali mezzi di trasporto privilegiare? Perché? Ognuno potrà presentare le proprie esperienze e convinzioni...

L’incontro avverrà in un nuovo locale e cioè presso il caffè-ristorante “Le Pinnacle”, Vieux Marché aux Poteries, 1, 7500 Tournai (tél 069/22.02.20).

Benvenuti a tutti, principianti e membri già collaudati!

La volta scorsa

Abbiamo chiuso in bellezza il ciclo 2000-2001 già ricco di attività. Nel corso dell'ultima riunione c'è stata una bella sorpresa. Dopo aver deciso, nell'ambito dell'assemblea generale, la composizione del comitato che guiderà il nostro club durante il ciclo 2001-2002, l'amico **Giacomo Benichou** ci ha presentato **Rita RUBINO**, una cantante calabrese, venuta da Croix (Francia per fare la nostra conoscenza. Questa visita inattesa ha reso la serata decisamente dinamica: con voce sensibile ed energica insieme, Rita Rubino si è esibita accompagnandosi di una chitarra. Abbiamo così potuto assistere ad un vero e proprio recital. Grazie a lei ed a Giacomo per questo bel finale.

Il nuovo comitato è composto di : **Dominique Dogot**, presidente; **Enza Navarra**, tesoriera; **Chantal Rombaut**, vicetesoriera; **colette Gosselet**, consigliere; **Francesco Azzaretto**, consigliere; **Arcangelo Petrantò**, animatore.

Sì, viaggiare

Sicuramente molti di noi abbiamo viaggiato durante quest'estate. E' stato anche il caso dei fratelli Arcangelo et Santo Petrantò che sono andati insieme in Italia per motivi familiari. Ne hanno approfittato per fare un mezzo giro d'Europa, attraversando il Belgio, il Lussemburgo, la Francia, la Germania et la Svizzera, guidati serenamente dal GPS (navigazione satellitare). Al ritorno, sapendo che il presidente del club, Dominique Dogot, si trovava col la propria famiglia presso il Lago Maggiore (esattamente a Brezzo di Bedero), si è concordato un appuntamento. La fotografia che documenta il piacevole incontro appare dunque come una bella testimonianza extra muros di simpatia e di amicizia.



Le riunioni del club si svolgono il primo mercoledì di ogni mese presso il **Caffè-ristorante « Le Pinnacle », Vieux Marché aux Poteries, n° 1 a Tournai (tel 069/22.02.20)** e cominciano **alle 19.30**.

Dominique DOGOT ☎ 069/23.29.40

Arcangelo PETRANTO' ☎ 069/64.97.94

Chi desidera partecipare alle riunioni e ricevere il bollettino del club è invitato ad iscriversi durante le stesse riunioni pagando la quota di **FB 400**, valida per il ciclo 2001/2002.

Si può anche versare la quota tramite banca al n° di conto seguente: **126-1002099-62**.