

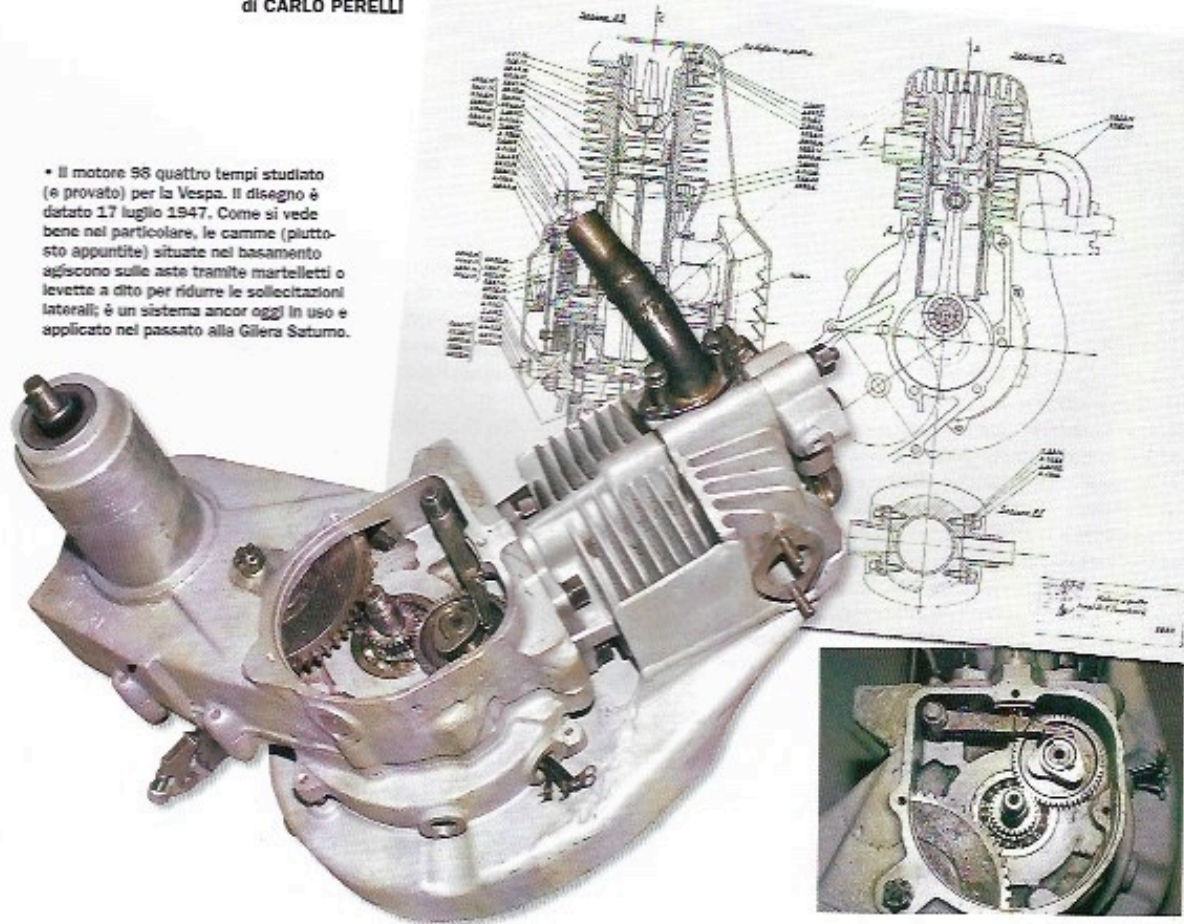
In occasione del 60° Vespa

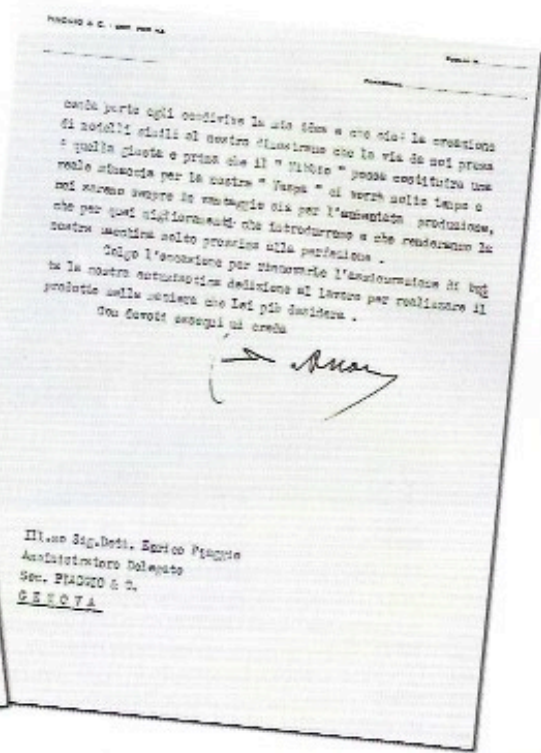
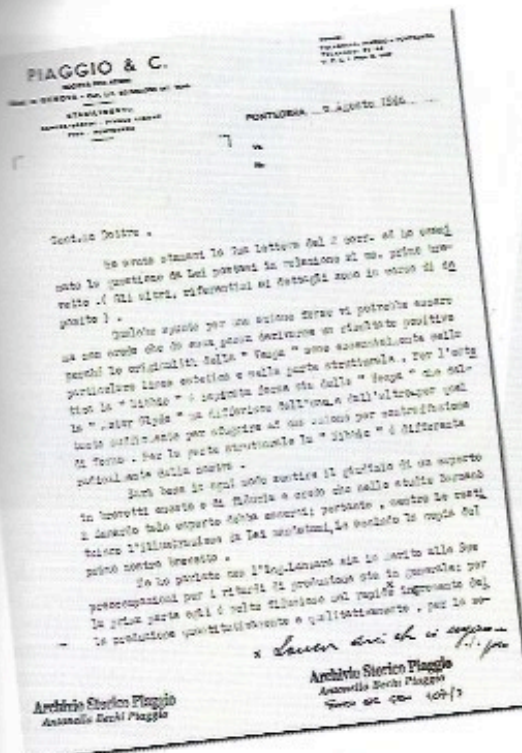
Nei segreti della Piaggio

Esplorazione negli sterminati archivi della grande Casa scooteristica alla ricerca di episodi sconosciuti. Scoperte sensazionali ma anche smentite a leggende fiorite nel tempo. Realizzazioni dei primordi: trasmissione automatica e motore a quattro tempi. Solo frutto di fantasia l'impiego di rotelline e motorino aeronautici per la prima Vespa

di CARLO PERELLI

• Il motore 98 quattro tempi studiato (e provato) per la Vespa. Il disegno è datato 17 luglio 1947. Come si vede bene nel particolare, le camme (piuttosto appuntite) situate nel basamento agiscono sulle aste tramite martelletti o levette a dito per ridurre le sollecitazioni laterali; è un sistema ancor oggi in uso e applicato nel passato alla Gilera Saturno.





Ora mai lo sanno tutti che la storia scooteristica della Piaggio non incomincia con la Vespa, ma con il Paperino. Ne abbiamo parlato anche recentemente (n. 10-2005) risalendo alle origini dei primi scooter italiani.

Un capitolo poco felice, quello del Paperino. Realizzato a Biella (dove erano state trasferite da Pontedera alcune unità operative Piaggio per evitare i bombardamenti), non supera l'esame di Enrico Piaggio. Quindi il Paperino viene abbandonato dopo un centinaio di esemplari. Ma Enrico Piaggio crede nel mezzo popolare e ordina un nuovo progetto a Corradino d'Ascanio. Nasce così la Vespa.

Un passo indietro: quello che è poco noto, per non dire sconosciuto, è il motore a frizione-cambio automatici e trasmissione finale ad albero sviluppato in contemporanea con il ben più convenzionale propulsore 98 cc due tempi a due marce del Paperino, sempre ad opera dello stesso team diretto dall'ingegner Renzo Spolti.

Di questo avveniristico propulsore del 1944-1945 non esiste documentazione cartacea di alcun genere (come del resto per il Paperino), c'è però il motore vero e proprio, recentemente restaurato per il Museo dallo specialista Giorgio Notari di Grosseto. È stato così possibile esaminare gli interni (vedi foto) e capire perché non è entrato in produzione. Chiaro l'intento di semplificare la guida (come avevano già fatto gli

americani, con sistemi che si generalizzano 50 anni dopo!) e lodevole anche l'eliminazione della catena ma purtroppo a spese di una complicazione meccanica dai costi esorbitanti. Quindi scartato. Resta comunque un bel saggio di ingegneria e un esperimento di alto valore storico.

Già che siamo sul tema motoristico, un'altra sensazionale e recentissima scoperta nell'archeologia Piaggio riguarda il 98 cc a quattro tempi del 1947. Di quest'opera finora ignota e dovuta allo stesso ingegner d'Ascanio

• Sopra, risposta di d'Ascanio a Enrico Piaggio circa eventuali copie della Vespa. Sotto, come sul due tempi, la ventola del quattro tempi teneva la temperatura sotto candela a meno di 200° C.





• Paperino e prototipo Vespa a confronto. Aveva perfettamente ragione Enrico Piaggio a scartare il primo: era monoposto, senza ruota di scorta, con la zona dietro lo scudo occupata dalla carrozzeria, inoltre doveva essere avviato a spinta. E aveva solo due marce.

esistono sia un disegno costruttivo sia il motore vero e proprio parzialmente sezionato. Si vede subito che la "zona" quattrotempistica è innestata sul basamento del motore standard 98 cc due tempi, di cui vengono ripresi anche trasmissione, frizione e cambio. Le valvole in testa sono parallele, comandate da aste e bilancieri. Curiosa la conformazione della camera di scoppio, probabilmente per incrementare la turbolenza. È raffreddamento forzato a ventola anche in questo caso. Il cilindro però non è orizzontale come sul 98 cc due tempi bensì inclinato di circa 45° probabilmente per motivi di ingombro. Purtroppo manca qualsiasi dato. Facile tuttavia intuire la ragione di questo motore: il due tempi allora non godeva buona fama, anche se era semplice e costava poco. Ma andava a miscela (più cara della benzina usata dai quattro tempi), sporcava le candele e si incrostava rapidamente. Comunque, anche in questo caso motivi di costo consigliano l'accantonamento del quattrino. Per vedere una Vespa con questo tipo di motore bisognerà aspettare più di 50 anni! Quando si dovrà rispondere anche ad esigenze ecologiche allora sconosciute.



• Gli automatismi studiati per il Paperino e accompagnati dalla trasmissione finale ad albero. In mancanza di documentazione originale, non ci è possibile spiegare in dettaglio il funzionamento. Possiamo tuttavia vederli scomposti, come sono apparsi a Giorgio Notari durante il restauro del prototipo ora conservato nel museo Piaggio di Pontedera.

Testimonianze DOC

La produzione bellica Piaggio è incentrata sui potenti motori stellari d'aereo e sul quadrimotore da bombardamento P 108. Nel 1943 i due stabilimenti di Finale Ligure e Pontedera occupano complessivamente 12.500 operai e 2.150 tra impiegati e dirigenti. Un bell'impegno manageriale per Enrico Piaggio, allora 38enne, che tuttavia già pensa al dopoguerra e proprio in quel periodo comincia ad accarezzare l'idea dello scooter.

In una meteuoria conservata nell'archivio storico racconta infatti l'ingegner Francesco Lanzara, per tanti anni direttore dello stabilimento di Pontedera (dopo aver occupato la stessa carica nell'anteguerra presso il distaccamento Piaggio in Africa Orientale): «Avevo rivisto Enrico Piaggio a Roma nell'estate e nell'autunno del 1944, subito dopo la liberazione della capitale. Era preoccupato ma sereno ed aspettava la fine della guerra ben deciso a ricominciare. Si era parlato dei mezzi di locomozione, della difficoltà di spostarsi, dell'opportunità di un mezzo semplice, economico. Per una fortuita circostanza sapevo che altri stavano studiando il problema (in particolare Innocenti, ndr) e glielo riferii. Allora mi disse, testualmente, che "a Biella stanno già facendo qualcosa"».

«Dopo il 25 aprile 1945 Piaggio con d'Ascanio, che era rimasto in Toscana, andò a Biella e gli mostrarono tre piccoli veicoli, la loro sigla era MP5, il loro nome Paperino (rassomigliavano infatti ad un piccolo paperino). Piaggio li guardò, disse "hanno dei pessimi colori", infatti era nelle sue abitudini notare subito un aspetto che non gli andava, gli serviva come distrazione per gli altri, mentre rifletteva. Poi

aggiunse: "l'idea è buona, ma vanno rifatti" e - rivolgendosi a d'Ascanio - "in 15 giorni bisogna che lei prepari qualcosa di diverso su cui debbano poter andare anche le donne, con il telaio aperto davanti". Al che d'Ascanio - "ma il motore dove si mette?" e Piaggio - "Non si deve notare, ci pensi lei".

Così era stata concepita la Vespa, non era ancora nata, ma se ne era iniziata la gestazione».

E Corradino d'Ascanio, come la racconta, in una relazione riservata, la nascita della Vespa? In modo piuttosto succinto: «A guerra finita, mentre le ultime unità tedesche si ritiravano, il dottor Piaggio andò a Biella dove il normale lavoro di produzione si era arrestato e, allo scopo di utilizzare sia la mano d'opera che la notevole quantità di materiale disponibile, si erano iniziate altre lavorazioni (compreso pentolame in duralluminio, ndr). Tra queste figurava anche l'imitazione della piccola motocicletta per paracadutisti del tipo di quella progettata dall'ingegner Belmondo di Torino. La settimana seguente alla prima gita a Biella del dottor Piaggio, questi volle che vi andassi anch'io per esaminare la motocicletta fatta, che però non era risultata corrispondere al tipo di veicolo da lui desiderato. Fu allora invitato a progettare una io, cosa che feci con indescrivibile entusiasmo. Non essendo schiavo di tradizioni motociclistiche, in breve tempo, facendo la spola settimanale fra Biella e Pisa, dove avevo la famiglia, progettai un veicolo che, costruito con incredibile velocità dal dinamico direttore dello stabilimento, ingegner Carbonero, piacque molto al dottor Piaggio, il quale battezzò immaginatamente col nome Vespa il nuovo veicolo e con un coraggio che sbalordì tutti, decise che tale veicolo

• Sotto, Tommaso Fanfani, con la sua scoperta più recente, il disegno del motore 98 quattro tempi riprodotto più visibilmente in apertura di servizio. Inoltre, confronto tra il supporto ruota anteriore della Vespa 98 e la "gamba" di un contemporaneo aereo Piaggio, il monomotore P148 che accoglie i visitatori all'ingresso del museo.

Falsità e verità

«Ho esaminato migliaia di documenti da quando nel 1994 è nata la Fondazione Piaggio con il Museo e l'Archivio Storico» dice il Presidente Tommaso Fanfani, docente di storia economica all'Università di Pisa. «Ma non ho trovato il minimo cenno all'eventuale utilizzazione di componenti aeronautici nella struttura della prima Vespa. Del resto lo stesso Corradino d'Ascanio nelle sue memorie fa riferimento a soluzioni aeronautiche trasferite sulla Vespa unicamente per quanto riguarda il supporto ruota anteriore. Ritengo quindi che la storia tanto volte ripetuta, anche recentemente, dello rotellino e del motorino d'avviamento aeronautici, sia destituita da ogni fondamento. È solo una bella favola. Anche la rivelazione, rilanciata di recente dagli USA, di un'offerta della Salisbury alla vigilia della Seconda guerra mondiale, per la costruzione su

licenza in Italia di uno scooter "automatico", non trova assolutamente riscontro nella corrispondenza e nelle relazioni del periodo. Risulta invece un tentativo di accordo (respinto) con i Parodi proprietari della Moto Guzzi e genovesi anche loro come Enrico Piaggio, per vendere la Vespa tramite la rete commerciale della Casa di Mandello. Accordo che verrà poi concluso con la Lancia, che saprà vedere nella Vespa le doti di un mezzo destinato a larghissima diffusione».



venisse riprodotto in serie di cinque mila esemplari. Col rientro del personale da Biella a Pontedera, nonostante che il vecchio stabilimento fosse quasi totalmente distrutto, s'incominciò a lavorare quasi attendati, mentre rapida era la ricostruzione dei vari reparti».

In un testo più esteso, preparato per il primo numero della rivista Piaggio e ripetutamente pubblicato dalla stampa di tutto il mondo, Corradino d'Ascanio spiega meglio i concetti che l'hanno guidato nel progetto. Ecco alcuni stralci: «Ho pensato come prima cosa, che una bicicletta non dovesse costituire per il motociclista un problema da meccanico come non lo è per un automobilista. Il fatto poi che la macchina avrebbe dovuto servire per un impiego utilitario e avrebbe dovuto essere di vasta accessibilità, mi ha imposto di risolvere il problema del come inforcare comodamente la macchina, cosa già

risolta per la bicicletta da donna. Ho poi considerato più confortevole e razionale la posizione seduta che quella a cavalcioni sul telaio.

Un altro problema da risolvere era quello di facilitare al massimo la manovrabilità della macchina, specie tenendo conto del suo impiego nel traffico cittadino, e di conseguenza si doveva trovare la soluzione di poter guidare senza togliere le mani dal manubrio. Ecco quindi l'abbinamento dei comandi frizione-cambio. Per evitare inoltre di imbracciarsi i vestiti come è inevitabile in tutte le motociclette, ho pensato che il motore dovesse essere distanziato e isolato dal guidatore, e anche coperto, costituendo così un complesso unico con la ruota posteriore. È nata di conseguenza la trasmissione senza catena, col cambio in linea e compreso nel gruppo ruota-motore.

Ho poi fatto riferimento alla concezione aeronautica, che mi era familiare, per il supporto monotube

Aneddoti storici

* Il 25 settembre 1943 Enrico Piaggio viene preso a rivoltellate da un ufficiale della Repubblica di Salò all'hotel Excelsior di Firenze perché non si era alzato durante l'infamato discorso alla radio del generale Graziani contro gli Alleati. Trasportato all'ospedale in fin di vita viene miracolosamente salvato da un complesso intervento operatorio, si riprende e sia pure mutilato ad un rene, può lasciare l'ospedale il 6 novembre. A suo onore, dimostrerà più tardi indulgenza per l'autore dell'attentato. L'esistenza della Vespa è dunque legata alla felice conclusione di questo drammatico episodio. Senza Piaggio, infatti, la Vespa non sarebbe venuta al mondo. Nato a Pegli (Genova) nel 1905, laureatosi in Economia e Commercio a Genova nel 1927, Enrico Piaggio muore a Pisa nel 1965 dopo aver ricevuto la laurea in ingegneria honoris causa dall'Università di Pisa nel 1951.

* Nel richiedere in data 14 maggio 1946 l'abbonamento alle riviste della S.A. L'Editrice (oggi Edisport): Inter Auto, Auto Italiana, Motociclismo e Motor Italia, l'amministrazione Piaggio richiede lo sconto del 10% per l'«ordinazione cumulativa». Allora si cercava di risparmiare su tutto!

* Amministrazione oculata, di stampo genovese, per tutta l'attività dell'azienda. Ecco per esempio una comunicazione interna del 25 marzo 1946: «Emettere fattura a contanti all'ing. d'Ascanio per le riparazioni eseguite all'autovettura FIAT 500 di proprietà dello stesso, il cui importo dovrà

essere formato dalle ore di lavoro eseguite aumentate del 100% per spese generali, più il costo del materiale». In un'intervista di 30 anni dopo, l'inventore della Vespa lamentava che «nel 1961, quando andai in pensione, invece di calcolarmi la liquidazione sull'ultimo stipendio, mi dettero molto meno perché Enrico Piaggio disse che l'importo così dovuto mi era troppo alto e dunque poco morale. Accettai la riduzione perché mi fu offerta una consulenza che tenni per quattro anni ma appena morto Piaggio, nel 1965, mi scrissero per dirmi che non servivo più».

Nato a Popoli (Pescara), nel 1899 laureatosi in ingegneria a Torino nel 1914, entrato in Piaggio nel 1933 d'Ascanio è stato non solo l'ideatore della Vespa ma anche pioniere dell'elicottero di cui in Piaggio realizzerà quattro prototipi senza però aver la soddisfazione di vederli entrare in produzione. Il successo dello stesso assorbì tutte le energie della Piaggio e così si ripercuote negativamente sull'elicottero, con grande amarezza per d'Ascanio, che muore a Pisa nel 1961, a 60 anni.



• In alto, Enrico Piaggio inquadrato nel vano di una Vespa. Qui sopra, Corradino d'Ascanio mentre ascolta l'elogio di Guido Robecchi (presidente dell'ANIMA) per i successi sportivi della Vespa. Alle sue spalle, da sinistra, i piloti Mazzonchi, Romani, Spadoni, Nelli. D'Ascanio aveva progettato anche il 125

due corpi a piloti contrapposti per il 125 cc. Vespa.

della ruota anteriore che sostituisce egregiamente la tradizionale forcella di origine ciclistica e consente la rapida sostituzione della ruota. Per quello che riguarda il telaio mi sono trovato al di là della più moderna concezione automobilistica perché la carrozzeria in lamiera della Vespa è anche telaio che offre resistenza maggiore del vecchio sistema a tubi».

Prima del boom

Enrico Piaggio vuol partire alla grande, ma prima deve rimettere in sesto la fabbrica, almeno parzialmente, e per farlo impegna tutto il suo patrimonio personale. L'ingegner Lanzani ricorda infatti in un'altra sua memoria che Piaggio ebbe a dirgli testualmente: «Siamo senza soldi, l'altra giorno per recuperare un po' di liquidità ho portato in banca le mie ultime Montecatini». Dalle carte dell'archivio traspare la continua lotta con i fornitori per avere il materiale, per ottenere il rispetto dei tempi di consegna. Ecco per esempio una lettera di Piaggio a Giovanni Falck datata 5 marzo 1946: «Caro Nanni, a seguito del nostro colloquio i miei hanno passato alla tua società l'ordine delle lamiere. Poiché la prima consegna scade a giorni, e vengo informato di un probabile eventuale ritardo da parte Vostra, ti sarò veramente grato se vorrai cortesemente interessarti affinché almeno un piccolo quantitativo ci venga consegnato secondo le previsioni. La mancata consegna del materiale ci impedirebbe di iniziare le consegne delle nostre moto leggere con inevitabile grave intralcio sui nostri programmi commerciali e relative proteste dei Clienti, fra i quali ho il piacere d'avere la tua Consorte. Sono certo che farai quanto possibile per accontentarmi e, ringraziandoti, ti porgo i miei più cordiali saluti».

Quando finalmente le prime Vespa 98 giungevano sul mercato, l'accoglienza non è entusiasmante. In una relazione ad uso interno si possono infatti leggere queste sconcertanti frasi: «Lo scooter a ruote piccole sembra improponibile. Faticoso vendere i primi 50 esemplari. Nella relazione di bilancio 1946 si sottolinea la disparità tra le previsioni, gli investimenti e la domanda. Il 1946 è un anno di perdita per l'azienda e l'investimento sulla Vespa non lascia intravedere il raggiungimento dei risultati previsti».

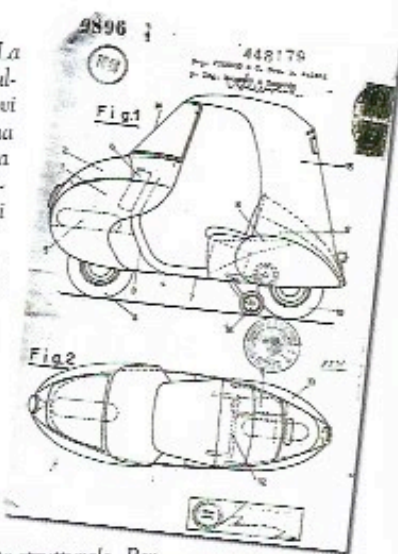
La fede di Enrico Piaggio è però incrollabile e nel 1947 la situazione migliora nettamente.

Il successo invoglia altre aziende a seguire l'esempio Piaggio. Attentissimo al problema, Enrico Piaggio così scrive all'ingegner d'Ascanio: «Egregio Ingegnere come era da prevedersi, ecco già uscita la prima copia (buona o cattiva, non so) della Vespa (si tratta del Nibbio 98 costruito a Monza dalla Gianca, ndr). Non dubito che

potrà essere seguita da altre. La prego voler subito esaminare, sulla scorta dei nostri brevetti, se vi sono elementi per impugnare una contraffazione... Resto in attesa di leggerla con la massima sollecitudine e frattanto Le porgo i miei cordiali saluti».

Così risponde d'Ascanio: «Gent.mo Dottore, ho avuto stamani la Sua lettera ed ho esaminato la questione da Lei postami. Qualche spunto per una azione forse vi potrebbe essere ma non credo che da essa possa derivare un risultato positivo perché le originalità della Vespa sono essenzialmente nella particolare linea estetica e nella parte strutturale. Per l'estetica la Nibbio è ispirata forse sia dalla Vespa che dalla Motor Glide ma differisce dall'una e dall'altra per quel tanto sufficiente per sfuggire ad una azione per contraffazione di forma. Per la parte strutturale la Nibbio è differente radicalmente dalla nostra. Sarà bene in ogni modo sentire il giudizio di un esperto in brevetti. La creazione di modelli simili al nostro dimostra che la via da noi presa è quella giusta e prima che la Nibbio possa costituire una reale minaccia per la nostra Vespa ci vorrà molto tempo e noi saremo sempre in vantaggio sia per l'aumentata produzione, che per quei miglioramenti che introdurremo e che renderanno la nostra macchina molto prossima alla perfezione. Colgo l'occasione per rinnovarLe l'assicurazione di tutta la nostra entusiastica dedizione al lavoro per realizzare il prodotto nella maniera che Lei più desidera. Con devoti ossequi mi creda».

Questi squarci di vita aziendale chiudono la prima parte del nostro dossier. Nelle pagine che seguono, la felice genesi della Vespa in tutti i suoi sviluppi.



• La Piaggio si impegna per migliorare ulteriormente sicurezza e protezione della Vespa. Sopra, un brevetto del 1948 (notare il motore laterale, la posizione della ruota di scorta e le rotelline laterali). Sotto, un progetto d'Ascanio risalente al 1952 (notare il diametro delle ruote). Questioni di costi e indagini di mercato faranno però accantonare questi piani.

