

Governo do Estado de São Paulo, Secretaria da Cultura,  
Museu da Casa Brasileira e Instituto Italiano de Cultura apresentam:

# Vespa®

*Um ícone italiano*  
História, Cultura e Design



## GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Geraldo Alckmin  
*Governador do Estado*

Marcelo Matos Araujo  
*Secretário de Estado da Cultura*

Renata Vieira da Motta  
*Coordenadora da Unidade de Preservação  
do Patrimônio Museológico*

## A CASA MUSEU DE ARTES E ARTEFATOS BRASILEIROS ORGANIZAÇÃO SOCIAL DE CULTURA

### *Conselho de Administração*

Ana Helena Curti  
*Presidente*

Marcos Cartum  
*Vice-presidente*

Auresnede Pires Stephan  
Benedicto Porto Neto  
Jaine da Silva  
Julio Abe Wakahara  
Vasco Caldeira

### *Diretoria*

Renata Cunha Bueno Mellão  
*Diretora-Presidente*

Maria Eduarda Barros de Tomasi Mellão  
*Diretora*

Marta Villares Ribeiro Matta  
*Diretora*

## MUSEU DA CASA BRASILEIRA

Miriam Lerner  
*Diretora Geral*

Giancarlo Latorraca  
*Diretor Técnico*

## EMBAIXADA DA ITÁLIA NO BRASIL

Raffaele Trombetta  
*Embaixador*

Gabriele Annis  
*Conselheiro para os Assuntos Culturais*

Alberto La Bella  
*Primeiro Secretário - Coordenador "Itália na Copa"*

## CONSULADO GERAL DA ITÁLIA EM SÃO PAULO

Mauro Marsili  
*Cônsul Geral*

## ISTITUTO ITALIANO DI CULTURA – SÃO PAULO

Renato Poma  
*Diretor*

Livia Raponi  
*Adida para Promoção e Cooperação Cultural*

## MUSEU DA CASA BRASILEIRA

Miriam Lerner  
*Diretora geral*

Giancarlo Latorraca  
*Diretor técnico*

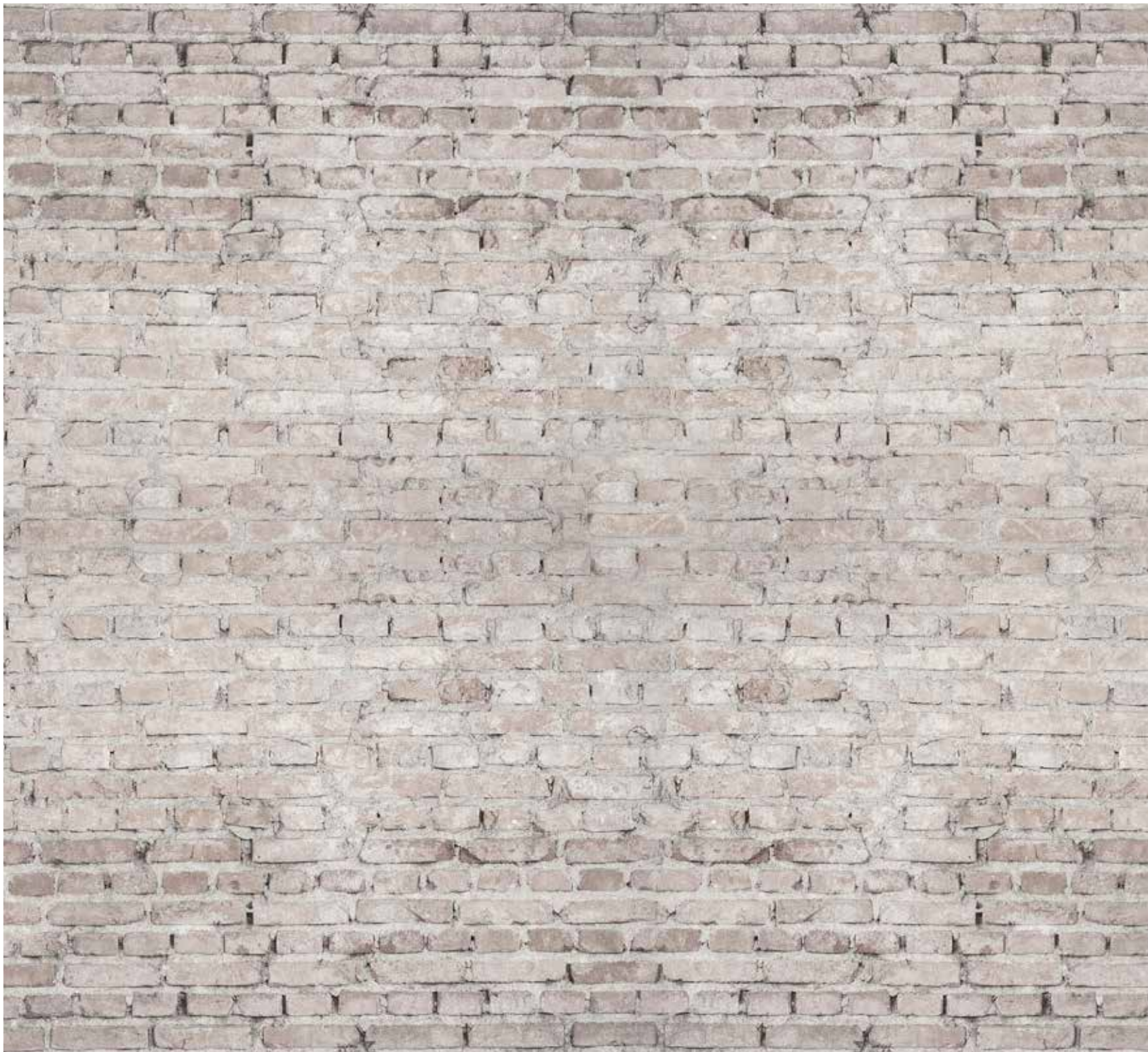
## FONDAZIONE PIAGGIO

Riccardo Costagliola  
*Presidente*

## ISTITUTO EUROPEO DI DESIGN – IED BRASIL

*Diretor geral*  
Victor Megido





# sumário

<b><i>Apresentação</i></b>	<b>07</b>	Vespa, símbolo da Itália no mundo - Mauro Marsilli
	<b>08</b>	Vespa, um mito italiano - Renato Poma
	<b>10</b>	Precoce globalização - Riccardo Costagliola
	<b>11</b>	Ícone sem fronteiras - Miriam Lerner e Giancarlo Latorraca
	<b>12</b>	Crise e inovação - Victor Megido
	<b>13</b>	In Vespa Fidelis - Marcio Fidelis
<b><i>Introdução</i></b>	<b>15</b>	Breve histórico da Piaggio
	<b>16</b>	Vespa: nascimento da lenda
	<b>19</b>	Protótipo MP6 e Vespa 98
<b><i>A exposição</i></b>		
<i>Núcleo 1</i>	<b>22</b>	Texto curadoria - Ricardo Peruchi
	<b>23</b>	A Vespa e o "made in Italy"
	<b>24</b>	Linha do tempo
<i>Núcleo 2</i>	<b>34</b>	A Vespa é pop
	<b>35</b>	Vespa no Cinema
<i>Núcleo 3</i>	<b>36</b>	A Vespa e a mulher
<i>Núcleo 4</i>	<b>38</b>	Vespa no Brasil
	<b>42</b>	Vespas expostas - Fotos de Brian Noppe
	<b>54</b>	Colecionadores - Fotos de Brian Noppe
	<b>56</b>	Depoimento de Spartaco Bernardini
	<b>58</b>	Ficha técnica



## VESPA, SÍMBOLO DA ITÁLIA NO MUNDO

A Vespa, o transporte de duas rodas mais famoso do mundo, representa uma revolução tecnológica que literalmente modificou o conceito de mobilidade na metade do século passado.

Nasceu do encontro de dois grandes homens, Enrico Piaggio, hábil empresário, e Corradino D'Ascanio, projetista genial. Tornou-se muito mais, é o scooter mais difundido no mundo.

Sua história é a de um ícone italiano que corre paralelo à história do país desde o pós-guerra até hoje. Um símbolo sem tempo que atravessou a história de nosso país e que, em parte, escreveu seus costumes, do cinema à televisão, um mito que dura meio século e ainda hoje representa admiravelmente o Made in Italy no mundo.

Apesar de terem sido produzidas, através dos anos, muitíssimas versões, hoje a Vespa – além de representar o símbolo da Itália no mundo - é porta-estandarte do “sonho italiano”.

Receber essa exposição da longa história da Vespa, em São Paulo, tem um significado especial. A Vespa é um produto genial que fala italiano e sua história, com essa mostra, é contada para São Paulo, uma cidade de únicas e profundíssimas raízes de italianidade.

Assim, deixemo-nos conduzir pela Vespa, imagem sempre jovem de liberdade e de criatividade, um mítico veículo de duas rodas que nos permite mergulhar na Itália mais admirada do mundo.

**MIN. MAURO MARSILI**  
*Cônsul Geral da Itália em São Paulo*



*Ambasciata d'Italia*



## VESPA: UM MITO ITALIANO

A mostra dedicada à Vespa no Brasil pretende ir além do significado relativo à tecnologia e à engenharia mecânica. Por trás das formas muito familiares do simpático scooter surge a nítida sensação da marca italiana. O certo é que deixa todos curiosos para saber onde estão as raízes de um sucesso tão extraordinário.

A Vespa é um símbolo da cultura urbana, ícone importante da história material dos séculos XX e XXI. Circula por cidades diferentes e, cúmplice de sabe-se lá quantas aventuras urbanas, participa da história de todos os dias de milhões de pessoas. Sua marca registrada é uma contemporaneidade contínua. Nasceu jovem e sempre o será.

Nós, italianos, consideramos o scooter um objeto que nos representa, algo de uso comum que pertence à nossa casa, à nossa cotidianidade; um "objeto" emblemático por várias gerações que ligaram a imagem da Vespa à diversão, ao tempo livre, à amizade e a uma inocente transgressão.

Para os estrangeiros que a adoram, a Vespa é um objeto italiano muito similar aos italianos que povoam seu imaginário: simpáticos, diretos, descontraídos e ao mesmo tempo funcionais, sem muita frescura, amantes das grandes e das pequenas coisas, eternos garotos amantes

da vida ao ar livre. E ainda há sua origem que beira a de um mito grego ligado à história de um feito singular; um mito cheio de significados que tem uma extraordinária capacidade de se impor superando mil dificuldades. O mito se consubstancia no enorme consenso conseguido por um projeto industrial, em que a criatividade une-se ao design e à tecnologia para dar vida a um produto industrial de extraordinário e duradouro sucesso.

A Vespa, o transporte de duas rodas mais famoso do mundo, representa uma revolução tecnológica que literalmente modificou o conceito de mobilidade na metade do século passado. Nasceu do encontro de dois grandes homens, Enrico Piaggio, hábil empresário, e Corradino D'Ascanio, projetista genial. Tornou-se um objeto-símbolo que remete a muito mais, é o scooter mais difundido no mundo.

A extraordinária e comovente força e vontade de uma Itália que saiu empobrecida dos escombros da guerra pode ser verificada na tenacidade dos empresários, dos técnicos e dos operários da Piaggio, assim como de muitas outras grandes empresas italianas que conseguiram resistir e se impor para conduzir o país até a Itália de hoje. Sua história é a de um ícone italiano que corre paralela à história do país desde o pós-guerra até hoje. Na primavera de 1946, foi lançado um pequeno e extravagante veículo

de duas rodas. Um veículo único, prático e de baixo consumo destinado principalmente para quem não podia se permitir um automóvel e às mulheres, que finalmente podiam guiar uma moto usando saia e sem se sujar de lama e óleo.

A ideia era simples e ambiciosa, construir um meio de transporte econômico adequado a todos, homens e mulheres, jovens e velhos. Transversal e interclassista por excelência, com o estilo de quem a guia, a Vespa é para todos e de todos. O mito se enriquece também graças à sua rápida internacionalização. Desde 1953 o scooter está presente em 114 países do mundo, com mais de 10.000 pontos de venda.

Inicialmente, devia se chamar Paperino, mas Enrico Piaggio, ao vê-la, disse: "Parece uma vespa". E Vespa será: oitenta mil liras da época por um sonho de liberdade a sessenta quilômetros por hora. Depois de um breve período de adaptação, acontece o boom. A Itália recomeça de Vespa e em poucos meses o originalíssimo scooter dá passos de gigante; derrota a concorrência e se impõe no mercado.

Desde que começou a produzir motocicletas, Enrico Piaggio esteve muito atento à divulgação do produto. O primeiro cartaz publicitário, em 1946, retrata uma mulher na sela do scooter; é uma mulher que trabalha. Decididamente, é uma mensagem precursora, num país em que as mulheres recentemente votaram pela primeira vez.

Mas é o cinema quem decreta seu sucesso definitivo. A Vespa torna-se, em poucos anos, o símbolo da Itália do pós-guerra e aparece em muitos filmes e cartões postais da Itália. Especialmente o filme 'A princesa e o plebeu', de William Wyler, com Audrey Hepburn e Gregory Peck que atravessam a capital na sela de uma inesquecível Vespa branca, se transforma, em 1953, numa autêntica propaganda para a fábrica.

Muitos, por décadas, em função do crescente e constante sucesso da Vespa, começaram a analisar e buscaram identificar qual seria o segredo desse sucesso. Todas as teses levaram a um único resultado: a história da criatividade italiana que se revela, misturando sabiamente arte e tecnologia, em objetos grandes e pequenos, testemunhando uma capacidade de criar sempre mais inovadora.

Em resumo, não parece haver alternativas senão definir a Vespa como um mito italiano. Optar por possuir uma, pode significar pertencer a um povo. A Vespa representa uma grande e afortunada história industrial e social que contribuiu para fazer da tecnologia, do design e da indústria italianas um modelo no mundo; não seria um exagero definir a Vespa como um mito de simpatia completamente italiano.

**RENATO POMA**

*Diretor do Instituto Italiano de Cultura - São Paulo*



## PRECOCE GLOBALIZAÇÃO

É com grande prazer que a Fondazione Piaggio aceitou o convite do Diretor do Istituto Italiano di Cultura di San Paolo, Renato Poma, para colaborar na realização da mostra Vespa: Um ícone italiano, no Museu da Casa Brasileira, por ocasião da Copa do Mundo 2014.

Foi escolhida, entre os documentos conservados no Arquivo Histórico Piaggio, de Pontedera, uma rica seleção de imagens que, tenho certeza, são capazes de dar ao público uma sugestiva e emocionante história da Vespa, autêntico símbolo do made in Italy no mundo. Uma história que é fruto da genialidade criativa do engenheiro aeronáutico Corradino d'Ascanio e da coragem e visão empresarial de Enrico Piaggio.

Essa história inicia-se na Toscana, em abril de 1946, quando em Florença foi depositado no escritório competente a patente da "Motocicleta com conjunto funcional de peças e elementos de chassi combinado com paralamas e capô revestindo toda a parte mecânica" que em pouquíssimo tempo modificou os rumos da mobilidade na Itália e em todo o mundo, e representa ainda hoje uma das mais admiráveis combinações de soluções técnicas, funcionalidade e design.

A história da Vespa cruza-se muito precocemente com a história do Brasil, onde, já no final dos anos 1950, Piaggio firmou um contrato de licenciamento para a produção local do modelo 150, dando início à sua difusão pelas ruas brasileiras; as mesmas ruas percorridas por muitíssimos italianos que durante anos escolheram o Brasil, inicialmente como terra de emigração e mais tarde como país em forte desenvolvimento no qual podiam se estabelecer com sucesso, sempre se integrando perfeitamente à sua história e à sua economia.

No Brasil, essa "italianidade" é justamente o símbolo de uma precoce globalização das pessoas e do consumo, que hoje estamos felizes em poder celebrar juntamente com o Istituto Italiano di Cultura de São Paulo com essa belíssima e fascinante mostra, resultado de uma frutífera colaboração que esperamos seja rica em desdobramentos futuros.

**RICCARDO COSTAGLIOLA**  
*Presidente da Fondazione Piaggio*



## ÍCONE SEM FRONTEIRAS

Alguns objetos são capazes de simbolizar um país em determinado momento histórico. No final dos anos 1940, com a Europa devastada pela guerra, uma motocicleta ganhou destaque por seu projeto prático e funcional, tornando-se sucesso comercial e ganhando espaço como transporte de massa. Mais do que isso, o projeto desenvolvido pela companhia Piaggio foi protagonista em período de intensas transformações sociais e econômicas não só na Itália, onde foi criado, mas em toda a Europa e depois exportado para países ao redor do mundo. Ícone de juventude e liberdade, a Vespa nasceu em 1946 trazendo inovações mecânicas que simplificavam a direção e a manutenção. Seu design e estilo marcaram época e ganharam as telas do cinema - em filmes que são hoje clássicos da sétima arte -, e as páginas dos jornais, em anúncios que destacavam, entre outros aspectos, a independência das mulheres no período que sucedeu a Segunda Guerra Mundial.

Tamãha repercussão mundial e a apropriação por parte da população italiana fizeram da Vespa um verdadeiro símbolo nacional, que teve importante papel no renascimento da indústria do país e na retomada da autoestima de seus habitantes. Presente no Brasil desde o final dos anos 1950, a motocicleta foi o transporte de famílias inteiras, com uso diversificado tanto para o lazer como para fins utilitários, constituindo um capítulo marcante no crescimento do país e alimentando sonhos de muitos brasileiros. Entre 1958 e 1964, por meio da empresa Panauto - licenciada pela fabricante original Piaggio -, os primeiros modelos da Vespa foram montados no Brasil. Foi nos anos 1980, no entanto, que a motoneta viveu seu apogeu no país, com

a Motovespa, companhia que chegou a ter 140 revendas autorizadas espalhadas desde Manaus, onde os veículos eram produzidos, até Porto Alegre. Os brasileiros viviam, neste período, a redemocratização política em que difundiram-se muito os ideais de juventude e liberdade. Nesse cenário, foi natural a popularização da Vespa, símbolo italiano no qual estes conceitos eram facilmente identificáveis, pois esta era, à época, o transporte de duas rodas mais famoso do mundo.

Reconhecido espaço de reflexão e debate sobre o design no país, a partir da realização do Prêmio Design MCB desde 1986, o museu, em parceria com o Istituto Italiano di Cultura, que viabilizou esta retrospectiva, apresenta a exposição sobre a Vespa pela primeira vez no Brasil. Revelamos aqui quão significativo pode ser um produto fabricado em larga escala, para além das questões técnicas e de mercado intrínsecas ao universo da produção industrial. São valores culturais construídos a partir de um "fruto" do design, que atravessa gerações com suas soluções tecnológicas disponibilizadas aos milhões (desde seu lançamento, em 1946, mais de 16 milhões de unidades da Vespa foram comercializadas em todo o mundo).

A apropriação coletiva deste veículo, cuja incorporação diversa na cultura e comportamentos locais acaba por transformá-lo em um ícone sem fronteiras, parte do universo construído pelo homem, que a todos pertence.

**MIRIAM LERNER**  
*Diretora Geral do Museu da Casa Brasileira*

**GIANCARLO LATORRACA**  
*Diretor Técnico do Museu da Casa Brasileira*



## CRISE E INOVAÇÃO

No contexto do pós-guerra, a Itália, impedida de desenvolver sua aviação militar, se volta para o mercado civil e converte aquela matéria-prima estocada em inovação. Nasce a Vespa! Os pneus dos aviões se alinham para uma nova decolagem em forma de revolução nos transportes sobre duas rodas.

A palavra crise, em sua acepção original, em grego, significa mudança. A partir do senso de oportunidade e de muito trabalho, a Itália se reconstrói como potência econômica. Técnica, estética e criatividade são o tripé do “made in Italy”. O design é o grande protagonista dessa reviravolta e a Vespa é possivelmente seu maior ícone.

A máxima de que “design é comportamento e não departamento” é um espírito que acompanha os grandes inovadores. Os visionários criadores da Vespa apresentaram uma demanda, que ninguém questionou. Este era o desafio há quase setenta anos e continua sendo até hoje.

Nas proporções do tempo e das circunstâncias, sua realização pode ser comparada ao que fez Steve Jobs mais recentemente com a Apple. A scooter se tornou um produto cult, reconhecido e admirado em todo o mundo. Resistiu ao tempo e se reinventou. A tecnologia fica obsoleta e evolui, mas o design se eterniza.

O IED São Paulo, com muito orgulho, colabora com o Istituto Italiano di Cultura – São Paulo na realização desta exposição inédita, que é uma verdadeira celebração do design italiano.

### VICTOR MEGIDO

*Diretor do Istituto Europeo di Design – IED Brasil*



## IN VESPA FIDELIS

*Para o veterano Luis de Castro e para o scooterboy Adriano Lemos (in memoriam).*

“So remember, out there somewhere  
You’ve got a friend, and you’ll never walk alone again”

Da canção “We’re coming back” (Cock Sparrer)

Vou contar de leve o que é viver em Vespa. E, para mim, essa é uma história feita em dois atos e em dois tempos. Ao começar já posso ouvir a minha ligada na garagem. Tenho três, mas agora penso naquela minha metade-máquina, paulista verde-fosca, um pouco combatida de tanto andar comigo.

A sensação de pilotar a sua própria Vespa pela primeira vez é a de estar em cima de um mito e ser um pouco parte dele: esse algo meio inseto, meio moto. Um mito popular italiano, que veio ao mundo carregado de sentidos, de histórias, de fantasias. Parece existir na Vespa um brilho, uma alma, vendo, ouvindo e sentindo tudo o que acontece ao seu redor. Como no filme Herbie, no qual um Fusca ganha vida e protagoniza o enredo, a Vespa parece transmitir a mesma magia em nosso dia-a-dia. Não por acaso, todas as que conheço têm nome próprio, como a Internazionale, a Bella Ragazza, La Negrita, Mandela, Mimosa, Esmeralda, Valentina, Joanelinha, Tarja Preta, Matilda, La Balita...

Portanto, amigo, não se deve descreditar o orgulho vespista, e não se pode subestimar uma Vespa. Ela é o ícone máximo das scooters. Vem daí que os encontros, os giros e as festas da categoria clássica são sempre tão marcantes e intensos.

Já o segundo ato é o da comunhão. É aquele momento em que você e sua Vespa são parte de uma grande orquestra de motores, num balé de rua, entrando e saindo das mais pitorescas cidades do interior, despertando nos pedestres

uma rara fascinação, tirando o sorriso guardado daqueles que param “pra ver a banda passar cantando coisas de amor”. Sejam sessenta ou meia dúzia, a cumplicidade está criada, e cada qual na sua Vespa despede-se da vida como nos é oferecida, deixando abrir no peito uma rara sensação de fraternidade. Ainda que estejamos longe de uma expressiva valentia rodoviária, qualquer bravura de um combinado de vespistas vai sempre “dar samba”. E geralmente não é na casa do Arnesto.

Ainda é impossível dizer quantas associações, clubes, crews, sociedades e gangues de Vespas ou motonetas em geral existem no mundo. Desde 1948, ano da fundação do pioneiro Vespa Club, em Roma, essas tribos vem e vão. Elas fortalecem a cena na medida em que aquecem o calendário, o mercado, o imaginário e o sonho de mais pessoas. Para mim, e para o nosso clube, é muitas vezes deprimente começar a rotineira semana depois de um Acampamento de Verão, do São Anivespaulo, da Girata D’Inverno, do Desafio de Motonetas, do Encontro Nacional... Pode tratar-se de um delírio, um surto esquizofrênico ou fuga da realidade. Clarisse Lispector escreveu: “Não quero ter a terrível limitação de quem vive apenas do que é passível de fazer sentido. Eu não: quero uma verdade inventada”.

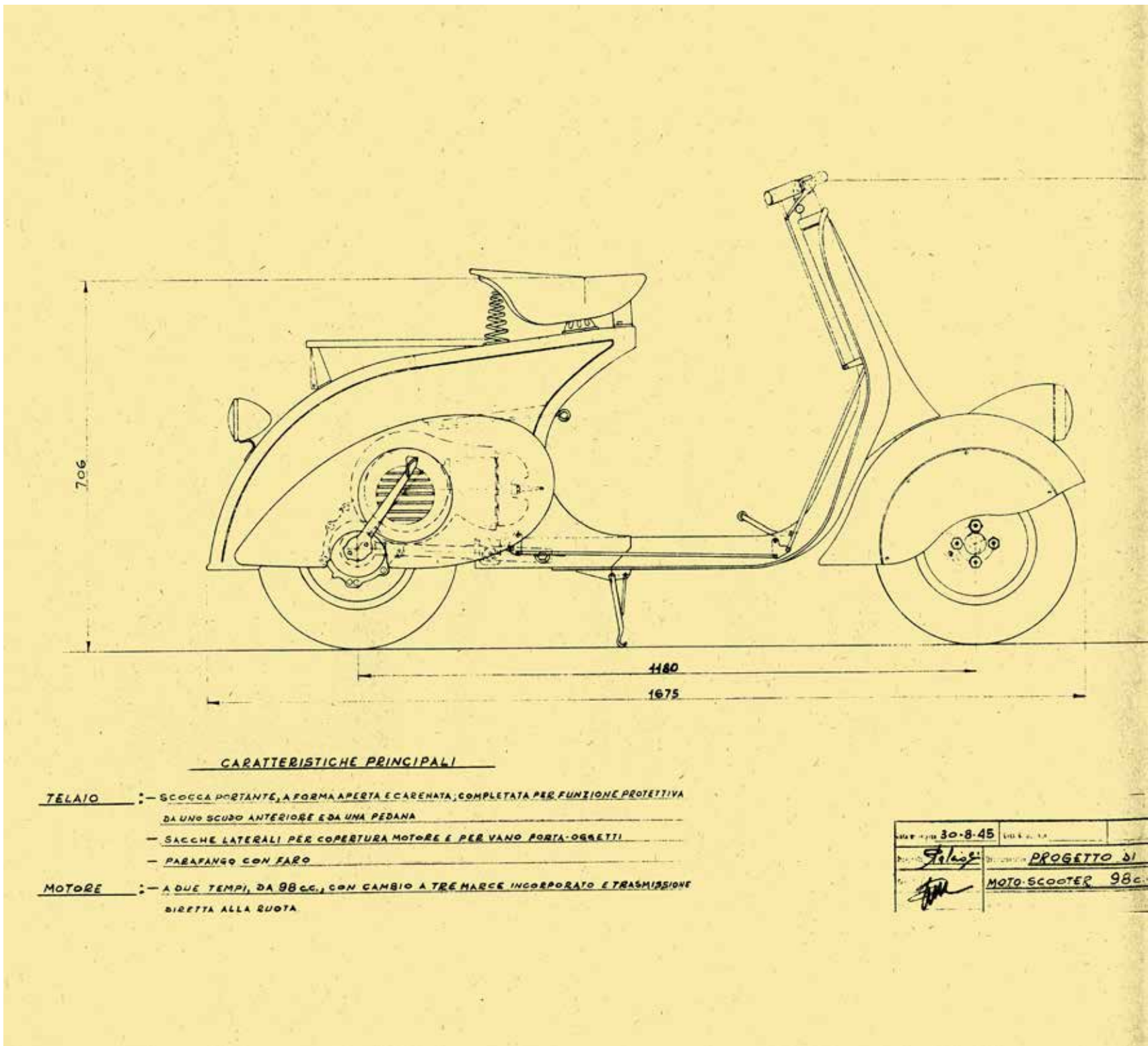
Fazemos da fumaça, nuvem, e voamos sobre ela. Com o cheiro diário da cidade na roupa, com o barulho do pistão batendo pelas ruas, unimos amigos diferentes pelo mesmo destino. Isso é um estilo de vida, que começa quando o sangue corre na Vespa e o coração bombeia óleo.

*From Brazil, with Love.*

### MARCIO FIDELIS

*Fundador e presidente da Scooteria Paulista*





## BRIEF PIAGGV (BEFORE VESPA)

Founded in Genoa in 1884 by twenty-year-old Rinaldo Piaggio, Piaggio began life as a producer of ship fittings before expanding into the construction of rail carriages and goods vans, engines, trams and special truck bodies. With World War I, Piaggio diversified into aeronautics, a business in which it would operate for a number of decades. It began producing aeroplanes and seaplanes, and acquiring new factories: in 1917 an aircraft factory in Pisa, four years later a small plant in Pontedera which became the heart of Piaggio's aeronautical production (propellers, engines and complete aircraft, including the state-of-the-art Piaggio P108, in passenger and bomber versions). Before and during World War II, Piaggio was one of Italy's top aircraft manufacturers. For this reason, its plants were important military targets and the Piaggio factories in Genoa, Finale Ligure and Pontedera suffered severe war damage.

Immediately after the war, Rinaldo Piaggio's sons Enrico and Armando began the process of re-starting industrial production. The hardest task went to Enrico, who was responsible for the reconstruction of the large Pontedera plant, with the return of some of the machinery that had been transferred to Biella in Piedmont. Enrico Piaggio opted for a full industrial conversion, focusing on personal mobility in a country emerging from war. In realising his ambition, he created a vehicle destined to become universally famous, thanks to the extraordinary design work of the aeronautical engineer and inventor Corradino d'Ascanio (1891-1981).



## VESPA: THE BIRTH OF A LEGEND

The Vespa was the result of Enrico Piaggio's determination to create a low-cost product for mass consumption. As the war drew to a close, Enrico studied every possible solution to resume production in his plants — starting from Biella, where a "motor scooter" based on the small motorcycles made for parachutists was developed. The prototype, known as the MP 5, was nicknamed "Paperino" (the Italian name for Donald Duck) because of its strange shape, but Enrico Piaggio did not like it and asked Corradino D'Ascanio to come up with a new design. The aeronautical engineer was not fond of motorcycles. He found them uncomfortable and bulky, with wheels that were difficult to change after a puncture. Worse still, the drive chain meant they were dirty. Through his aeronautical experience, however, he found the answer to every problem. To eliminate the chain, he imagined a monocoque vehicle with direct mesh; to make it easier to ride, he put the gear lever on the handlebar; to simplify tyre changing, rather than a fork he designed a supporting arm similar to an aircraft carriage. Finally, he developed a body that would keep the driver from getting dirty or dishevelled. Decades before the advent of ergonomics, the riding position of the Vespa was designed to let the rider sit comfortably and safely, not perched dangerously on a high-wheel motorcycle.

Corradino d'Ascanio's project had nothing to do with the Paperino: his design was absolutely original and revolutionary compared to all the other existing means of two-wheel transport. With the help of Mario D'Este, his trusted draftsman, it took Corradino d'Ascanio only a few days to fine-tune his idea and prepare the first Vespa project, manufactured in Pontedera in April 1946. The idea for the name came from Enrico Piaggio. Standing in front of the MP 6 prototype, with its wide central section where the rider sat and narrow "waist", he exclaimed: "Sembra una vespa!" (It looks like a wasp). And so the Vespa was born.

On 23 April 1946 Piaggio & C. S.p.A. filed a patent with the Central Patents Office for inventions, models and brand names at the Ministry of Industry & Commerce in Florence, for "a motor cycle with a rational complex of organs and elements with body combined with the mudguards and bonnet covering all the mechanical parts". Shortly thereafter, the Vespa made its first public appearance, to a mixed response. Nevertheless, Enrico Piaggio did not hesitate to start mass production of two thousand units of the first Vespa 98cc. The new vehicle made its society debut at Rome's elegant Golf Club, in the presence of the U.S. General Stone representing the Allied military government. The event was filmed by the American newsreel Movieton: Italians saw the Vespa for the first time in the pages of Motor (24 March 1946) and on the black and white cover of La Moto on 15 April 1946.

Two versions of the Vespa 98cc went on sale, with two prices: 55,000 lira for the "normal" version and 61,000 lira for the "luxury" version with a few optional features including a speedometer, side stand and stylish white-trim tyres.

In the last months of 1947 production began to take off, and the following year Piaggio launched the Vespa 125, a larger model that was soon firmly established as the successor to the first Vespa 98.

The Vespa "miracle" had become reality, and output grew constantly; in 1946, Piaggio put 2,484 scooters on the market. These became 10,535 the following year, and by 1948 production had reached 19,822. In 1950, when the first German licensee also started production, output topped 60,000 vehicles, and just three years later 171,200 vehicles left the plants.

The birth of the scooter was also followed with interest by the international markets, and both the public and the press expressed curiosity and admiration. The Times called the Vespa "a completely Italian product, such as we have not seen since the Roman chariot". The tenacious Enrico Piaggio continued to promote the Vespa abroad,

creating an extensive service network across Europe and around the world. He stimulated growing interest in his product with initiatives including the foundation and spread of the Vespa Clubs.

The Vespa became the Piaggio product par excellence, while Enrico personally tested prototypes and new models. His business prospects transcended national frontiers and by 1953, thanks to his untiring efforts, there were more than ten thousand Piaggio service points throughout the world, including America and Asia. Meanwhile, the world's Vespa Clubs counted over 50,000 members. Riding a Vespa was synonymous with freedom, easy exploitation of space and even facilitated social relationships. The new scooter had become the symbol of a lifestyle that left its mark on the age: in the cinema, in literature and in advertising, the Vespa made countless appearances as one of the most significant symbols of a changing society.

In 1950, just four years after its debut, the Vespa was manufactured in Germany by Hoffman-Werke of Lintorf; the following year licensees opened in Great Britain (Douglas of Bristol) and France (ACMA of Paris); production began in Spain in 1953 at Moto Vespa S.A. of Madrid, founded in 1952, now Piaggio España, followed immediately by Jette, outside Brussels. Plants opened in Bombay and Brazil; the Vespa also reached the USA, and its enormous popularity drew the attention of the Reader's Digest, which wrote a long article about it. But that magical period was only the beginning. Soon the Vespa was produced in 13 countries and marketed in 114, including Australia, South Africa (where it was known as the "Bromponie", or moor pony), Iran and China. It was copied, too: on 9 June 1957, Izvestia reported the production start-up in Kirov, in the USSR, of the Viatka 150 cc, an almost perfect clone of the Vespa.

Fonte: Museu Piaggio.

## PROTÓTIPO MP6 E VESPA 98

1945-1946



A Segunda Guerra Mundial e os repetidos bombardeios que atingiram a fábrica de Pontedera causaram à empresa Piaggio enormes dificuldades: sofreram maiores danos as oficinas mecânicas, as fundições e os depósitos.

Depois da mal sucedida experiência do protótipo MP5, desenvolvido por Spolti em 1943-44 (e ironicamente rebatizado de "Paperino"), no verão de 1945, Enrico Piaggio foi a Biella levando consigo Corradino d'Ascanio, ao qual confiou a tarefa de elaborar um novo projeto para um

pequeno veículo que fosse capaz de "colocar a Itália sobre duas rodas".

O projetista aeronáutico não gostava de motocicletas. Segundo ele, a motocicleta era incômoda, volumosa, com pneus muito difíceis de trocar quando furavam; e, além disso, por causa da corrente de transmissão, sujava o condutor. O engenheiro, então, encontrou todas as soluções para este caso utilizando exatamente sua experiência aeronáutica.

O engenheiro do Abruzzo inicia seu desenho tomando como base uma pessoa sentada. O chassi livre e aberto dianteiro exige inevitavelmente um deslocamento lateral do motor, que permita subir facilmente na sela, tornando também compacto o grupo motor-transmissão.

Para eliminar a corrente, criou um veículo em monobloco, com ligação direta; para tornar a condução mais fácil, pensou em posicionar o câmbio no guidão; para facilitar a substituição das rodas, imaginou um braço de suporte semelhante aos trens de pouso dos aviões e não um garfo. E, por fim, idealizou uma carroceria capaz de proteger o motorista, de impedir que ele se sujasse ou desalinhasse a roupa: décadas antes da difusão dos estudos ergonômicos, a posição de direção da Vespa era pensada para ser confortável e segura.

Do novo projeto de d'Ascanio nasceu um veículo que não tinha nada a ver com o "Paperino": uma solução absolutamente original e revolucionária em relação a todos os outros tipos de locomoção motorizada sobre duas rodas conhecidos até então.

Indo e vindo entre Biella e Pontedera, com a ajuda de Mario D'Este, seu desenhista de confiança, foram suficientes poucos dias para que Corradino d'Ascanio levasse adiante sua ideia e preparasse o primeiro projeto da Vespa, que foi apresentado a Enrico Piaggio em setembro de 1945.

Algum tempo depois resultado se materializa em um scooter com linhas muito originais (o protótipo MP6). Foi justamente Piaggio quem sugeriu seu nome, ao ver o novo protótipo, exclamando: "Parece uma vespa!".

Com o fim da guerra e a volta para Pontedera, Piaggio decidiu começar a produzir a Vespa, logo destinada a se tornar um ícone atemporal. Em 23 de abril de 1946, foi

depositada a patente para a nova "motoleggera" utilitária, que apresenta características peculiares que se manterão quase imutáveis durante os primeiros cinquenta anos de sua história: monobloco, motor lateral, transmissão final direta e rodas intercambiáveis.

Do estágio de protótipo à versão para produção em série foram inseridas uma ventoinha para resfriamento do motor, o comando de freio foi deslocado para a direita e a buzina migra de debaixo da sela para o escudo, além de alterações nos filetes do estribo e nos cofres laterais.

A comercialização da Vespa, nos primeiros meses, foi feita pela rede de concessionárias Lancia e os primeiros exemplares foram vendidos a um preço de 55.000 liras. O público gostou da grande simplicidade de uso, da confiabilidade e da limpeza oferecidas por esse novo veículo. Em seu primeiro ano de vida foram produzidos 2.484 exemplares. Preparou-se o caminho para o sucesso.

#### FICHA TÉCNICA DO PROTÓTIPO MP6

**Motor:** monocilíndrico de dois tempos. Cilindro horizontal em ferro-guisa com cabeçote em liga leve.

**Diâmetro interno:** 50 mm

**Percurso:** 50 mm

**Cilindradas:** 98 cc

**Velocidade máxima:** 60 Km/h

**Suspensão:** elástica, com molas de aço em espiral para a roda dianteira, com tampões de borracha para a roda traseira e para o motor.

**Freios:** de expansão. Na manopla do lado direito do guidão para a roda dianteira e no pedal no estribo direito para a roda traseira.

**Rodas:** 3,50-8"

**Fonte:** Museu Piaggio (adaptado).

O desejo mais profundo de toda marca é transcender a esfera do consumo e permear o universo da cultura. Isso significa converter-se em um ícone, para além de uma mera mercadoria e cujo valor supere o de um produto, alcançando o campo simbólico e transformando-a numa referência que resiste ao tempo.

A Vespa é, por excelência, o emblema da reconstrução da Itália no pós-guerra e uma síntese do que ficou conhecido como “made in Italy”. Este novo meio de transporte prenunciava, com seu surgimento, uma série de questões que atravessariam o século XX e chegariam até os nossos dias – reaproveitamento, otimização, redução, mobilidade, velocidade, o novo papel da mulher, o crescimento das cidades, a busca pelo tempo livre e pela qualidade de vida e o protagonismo da juventude, que se converteu em um valor em si.

“Vespa, um ícone italiano – história, cultura e design” é uma iniciativa do Istituto Italiano di Cultura San Paolo, em colaboração com o Museu da Casa Brasileira do Governo do Estado de São Paulo, com curadoria do Istituto Europeo di Design – IED São Paulo. Os itens exibidos foram reunidos a partir dos acervos do Museu Piaggio, do Centro Multimediale del Cinema e de diversas coleções particulares, com destaque para os acervos de Spartaco Bernardini, Marcio Fidelis Costa e Marco Vezzani da Scooteria Paulista.

A exposição é inédita e se divide em quatro núcleos temáticos independentes, mas complementares – Vespa e o design italiano; Da garupa ao guidão (a emancipação da mulher retratada na publicidade da marca); Vespa é pop (nas artes, no cinema, na propaganda e na web); e Vespa no Brasil, focando em aspectos como restauro, customização, colecionismo e clubismo.

As várias narrativas, em diversas mídias, contemplam aspectos mercadológicos, midiáticos, históricos, sociais, culturais e artísticos em torno da Vespa – do pós-guerra ao século XXI. O percurso expositivo é um convite a viajar no tempo pilotando uma motoneta ou sentado em sua garupa, como preferir. Bom passeio.

**RICARDO PERUCHI**

*Curador do Istituto Europeo di Design – IED São Paulo*

## VESPA E O “MADE IN ITALY”

### A construção de um ícone

Com a morte do pai, em 1938, Enrico Piaggio e seu irmão Armando herdaram o negócio. A fábrica sofrera sérios danos durante os bombardeios das Forças Aliadas. Impedido de continuar a produzir aviões, em função de acordo assinado pela Itália, Enrico decide diversificar os negócios, com os veículos de duas rodas. Em 1943, nasce o primeiro protótipo - MP5 (Moto Piaggio 5). Foi batizado de “Paperino”, o nome do Pato Donald em italiano. A inspiração vinha das motocicletas Cushman, fabricadas nos Estados Unidos, e utilizadas largamente pelas tropas na Europa.

Em paralelo, o engenheiro aeronáutico Corradino D’Ascanio, após uma breve colaboração com Ferdinando Innocenti, que mais tarde lançaria a Lambretta, se associa à Piaggio, que estava insatisfeita com seu protótipo inicial. D’Ascanio odiava motocicletas e as recriou totalmente. Pensou em algo para homens e mulheres, capaz de levar um passageiro e com uma guarda para que o condutor não se sujasse.

Ao ver pela primeira vez o design de D’Ascanio materializado no protótipo MP6, Enrico exclamou: “Parece uma Vespa!”. Algumas versões dizem que pelo formato da motoneta; outras, que era pelo ronco do motor, semelhante ao zumbido produzido pelo movimento das asas do inseto. De qualquer forma, ficou para a História.

Curador

## 1946-1957

A primeira Vespa surgiu numa Itália em plena reconstrução. O país, recém saído de vinte anos de fascismo e de uma guerra que deixou pesados sinais materiais, econômicos, sociais e políticos, vive, apesar da grande pobreza, um período de excepcional vitalidade. Os italianos vivenciam, numa longa e difícil transição, a instituição da República. As empresas, superadas as primeiras dificuldades e com a contribuição dos americanos, recomeçam a produzir e introduzem timidamente novos bens de consumo. A bicicleta dá lugar ao motoscooter, às motocicletas e aos primeiros utilitários.



1946

Em 18 de junho, é proclamada a República italiana, após referendo que derrota a monarquia.

Em abril, no Círculo del Golf de Roma, a Piaggio apresenta ao público a Vespa 98, desenhada por Corradino d'Ascanio.



1948

Nos cinemas italianos são exibidos Ladrões de bicicleta, de De Sica, A terra treme, de Visconti e E o vento levou, de Fleming.

A Piaggio lança a nova Vespa 125.

Nasce o Ape, o veículo de transporte leve, com três rodas, derivado da Vespa.

1949

Lucio Fontana expõe seus primeiros tagli (cortes).

É fundado o primeiro Vespa Club.

1951

A Ferrari vence seu primeiro Gran Premio di Formula 1.

Dino Mazzoncini, com a Vespa Siluro, bate o recorde de velocidade por quilômetro e a equipe Corse Piaggio ganha nove medalhas de ouro na XXVI edição de "Seis Dias Internacional" de Varese.

1952

Em Florença, é realizado o primeiro desfile de alta moda italiana.

Já existem **10.000** postos de serviço Piaggio no mundo.

1953

Em Roma, filma-se A princesa e o plebeu, que tem como protagonista, juntamente com Audrey Hepburn e Gregory Peck, uma ágil Vespa 125 modelo 1951.

A Piaggio lança a Vespa 125 U (apenas 7000 exemplares produzidos).



1955

Em Los Angeles, é aberta ao público a Disneylândia.

A Piaggio apresenta a 150 GS, "o scooter mais belo já produzido", primeira Vespa com características esportivas fabricada em grande escala.



1956

Elvis Presley grava a canção Heartbreak Hotel, que o tornará famoso no mundo.

Anna Magnani é a primeira italiana a receber o Oscar de melhor atriz.

A Piaggio festeja a produção da milionésima Vespa.

1957

Na União Soviética, é lançado o Sputnik 1, primeiro satélite artificial.

A Piaggio entra no mercado das quatro rodas com o pequeno automóvel utilitário Vespa 400.

## 1958-1968

Na segunda metade dos anos 1950, a Itália entra no que foi definido como milagre econômico. São anos de espantoso crescimento, mesmo que a prosperidade custe a chegar a muitas regiões do país, criando desequilíbrios de longa duração. É principalmente nos anos 1960 que se revela toda a riqueza e a contradição do boom, que viu aflorar novos temas e novos consumos, no quadro de profundas transformações sociais, culturais e políticas. Os jovens são os protagonistas absolutos da década, e é exatamente essa geração que a Piaggio começa a olhar como segmento privilegiado de mercado.



1958

Domenico Modugno vence o Festival de Sanremo com *Nel blu dipinto di blu*.

A Piaggio lança no mercado a Vespa 125 (VNA2T), a primeira com carroceria feita pela combinação de duas meias-folhas de metal, com notáveis vantagens para a produção. Esta Vespa será utilizada no filme *A doce vida de Federico Fellini*, que em 1960 recebeu a Palma de Ouro no Festival de Cannes.



1960

Kennedy é eleito Presidente dos Estados Unidos.

A Maison Valentino inicia suas atividades no mundo da alta moda.

De 25 de agosto a 11 de setembro acontecem em Roma os XVII Jogos Olímpicos. A Vespa é um dos veículos oficiais da competição.

**2 milhões de Vespas fabricadas.**

1963

Martin Luther King faz o famoso discurso *Eu tenho um sonho*.

Sai o primeiro LP dos Beatles, *Please, Please Me*.

Nasce a Vespa 50, último projeto assinado por Corradino d'Ascanio. Pensada para os jovens, rápida e manobrável, pode ser guiada sem carteira de habilitação e tem um sucesso imediato de público.



1965

Mary Quant lança a minissaia.

**No Salão de Milão é apresentada a Vespa 90 Super Sprint.**

1966

Indira Ghandi é eleita primeira ministra da Índia.

1967

Na África do Sul, Christiaan Barnard faz o primeiro transplante de coração.

O grupo Pink Floyd lança seu primeiro disco: *The piper at the gates of dawn*.

Nasce a Vespa 125 Primavera, ágil, rápida e capaz de transportar um segundo passageiro. A campanha publicitária "Com a Vespa é possível", de acordo com os tempos, mira principalmente os jovens, que logo fazem dela um "mito".



1968

Por todo o ano propaga-se o protesto dos universitários. Os jovens lutam para alcançar um lugar de destaque na sociedade em mudança.

A Piaggio coloca na praça a Vespa 180 Rally.

A Vespa 50 e a Vespa 125 Primavera, particularmente amadas pelos jovens da contestação, têm um enorme sucesso de mercado.

## 1969-1989

Os anos 1970 são uma época de importantes reformas, que sancionam as mudanças sociais da década anterior e modificam a fundo a face da Itália. Os anos 1980 explodem num grito de liberação de desobrigação e consumismo, favorecidos pela progressiva erosão dos equilíbrios políticos da guerra fria. A difusão cada vez mais maciça da televisão homologa costumes, cultura e consumos. No cinema e na música triunfam os produtos do mercado americano. A Vespa resiste no tempo e sabe se renovar mantendo intacta a sua natureza de mito.



1969

Em 20 de julho, o americano Neil Armstrong é o primeiro homem a pisar na lua.

Em agosto, os hippies de todo o mundo reúnem-se no festival de Woodstock.

Surge a Vespa 50 Special, cujo sucesso, sobretudo entre os jovens, é acompanhado pela campanha publicitária "Chi 'Vespa' mangia le mele".



1970

Os Beatles reúnem-se pela última vez em estúdio de gravação para terminar o disco Let it Be.

Já são **4 milhões de Vespas fabricadas.**

1972

A Piaggio apresenta a Vespa Rally 200, o primeiro modelo de 200 cilindradas e com ignição eletrônica. O novo produto é divulgado com a inovadora campanha "Le Sardomobili".

1973

É feita a primeira chamada de um telefone celular portátil.

1976

Steve Jobs e Steve Wozniak fundam a Apple Computer Inc.

Nasce a Vespa ET3, uma 125 Primavera com ignição eletrônica e motor de três válvulas. Permanecerá em catálogo até 1982.

Surge a Vespa Rally de 200 cilindradas.

1977

A Piaggio apresenta no salão de Milão a Vespa "Nuova Linea": surge a Vespa P125X, que introduz a Vespa nos anos 1980 e logo se torna um dos modelos de maior sucesso.



1982

Sai Thriller, de Michael Jackson, o álbum mais vendido da história da música.

A Seleção Italiana de Futebol vence o mundial de Espanha. A Piaggio lança a campanha publicitária "L'Italia s'è Vespa".

1985

O álbum de Madonna, Like a Virgin, vende 10 milhões de cópias em poucos meses.

Com a Vespa T5 "Pole Position", a Piaggio lança no mercado a versão esportiva da PX.



1989

Em 11 de novembro cai o muro de Berlim, símbolo da guerra fria.

São mais de **10 milhões de Vespas fabricadas no mundo.**

## 1990-2014

Os anos 1990 inauguram uma fase de progressiva globalização econômica, política e cultural. Na Europa, completa-se o processo de integração iniciado em 1957 com o Tratado de Roma. A Internet conecta o mundo de uma forma nunca antes imaginada. O ano de 2001, com os acontecimentos do 11 de setembro, marca o início de um período de insegurança e de crise econômica. A Vespa completa 60 anos e continua a conquistar apaixonados de todas as idades.



1991

Nasce a Internet.

Volta ao mercado, em edição limitada (3000 exemplares), a mítica Vespa 50 Special, que integra a coleção do MoMA de Nova Iorque.



1992

Em 7 de fevereiro, em Maastricht, é assinado o tratado constitutivo da União Europeia.

O escritor Giorgio Bettinelli parte numa Vespa de Roma com destino a Saigon. Chegará lá em março de 1993. É só a primeira de cinco longas viagens.

1996

O carteiro e o poeta, de Michael Radford, recebe 5 indicações ao Oscar.

A Vespa festeja 50 anos com um novo modelo capaz alcançar o ano 2000 sem renegar o passado, a Vespa ET4, nas versões 50cc e 125cc.



1999

A vida é bela, de Roberto Benigni, recebe três Oscars.

A Vespa PX Catalyzed é a primeira com catalizador oxidante com duas saídas.

2000

Em Roma, celebra-se o ano do Jubileu.

**Para festejar o início do terceiro milênio, a Piaggio lança no mercado 2000 exemplares da 150 PX Time 2000.**

Em Pontedera, é inaugurado o Museu Piaggio "Giovanni Alberto Agnelli", que conserva e transmite a história da empresa e do mais famoso de seus produtos.

2002

Em 1º de janeiro, o Euro é adotado em 12 países da União Europeia.

2003

A edição italiana da Wikipedia (surgida em 2001) alcança mais de 5000 verbetes.

Nasce a Vespa Granturismo, fortemente competitiva pelo estilo e pela tecnologia.



2004

Surge a rede social Facebook.

2005

A Vespa LX (nas versões 50, 125 e 150) substitui a série ET, alcançando um grande sucesso, principalmente entre os jovens.



2006

O futebol italiano vence seu quarto título mundial na Alemanha.

A Piaggio comemora os 60 anos da Vespa. Para a ocasião, é fabricada uma edição limitada (999 exemplares) da 250 GT.



2007

A "mítica" 50 Special renasce na nova Vespa "S".

2008

A 300 GTS Super é a primeira Vespa da história a ter uma cilindrada tão elevada.

Seguiram-se os modelos Super Sport (2010) e Touring (2011).

2009

Barack Obama é eleito Presidente dos Estados Unidos, primeiro afro-americano a ocupar esse cargo.

2010

No Salão da Motocicleta de Milão, a Piaggio lança a nova Vespa PX.

**Já são mais de 17 milhões de Vespas produzidas no mundo.**

2012

É apresentada ao público a Vespa 946, que se inspira no primeiro modelo de Vespa projetado por Corradino d'Ascanio.



2013

A série Vespa aumenta com mais um lançamento, a Vespa 125 Primavera.



2014

"A grande beleza", de Paolo Sorrentino, vence o Oscar de melhor filme estrangeiro e diversos prêmios importantes em todo o mundo.

Exposição Vespa, um ícone italiano – História, Cultura e Design é realizada no Museu da Casa Brasileira, em São Paulo.

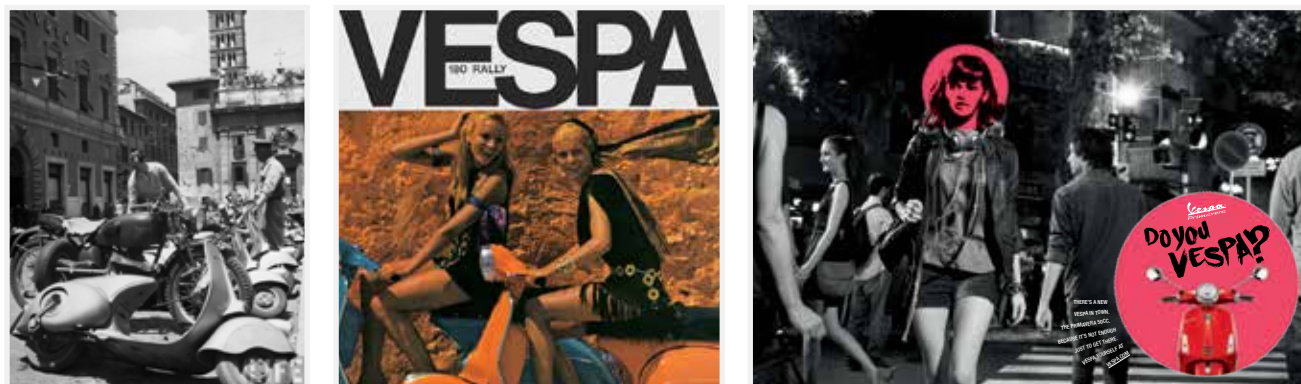


## VESPA É POP

A Vespa pouco a pouco se tornou um ícone popular imortalizado nas diversas artes. Foi não apenas personagem de dezenas e dezenas de filmes, mas tema de canções, de livros e objeto de trabalho para artistas de todos os tipos e nacionalidades.

Teve participações especiais em seriados de TV, como “Os Simpsons” e “The Big Bang Theory”, e em videoclipes, a exemplo de “Eh, Eh (Nothing Else I Can Say)”, com Lady Gaga. Foi ainda capa de vários discos e tema de incontáveis objetos para consumo, de chaveiros a mobiliário.

Seja nas fotografias de Dmitri Kessel ou nos desconhecidos artistas de pôsteres colecionáveis autores de pastiches da pop art, a Vespa reúne em torno de si mesma uma vasta iconografia. Na Web, pululam páginas e páginas, que exibem criações e recriações em torno deste ícone. A Vespa definitivamente é pop.



## VESPA NO CINEMA

Mais do que mero objeto de cena, em muitas produções cinematográficas, de diversos países, mas especialmente nos longas-metragens italianos e norte-americanos, a Vespa foi escalada para o elenco principal ou, ao menos, realizou aparições marcantes.

Em 1953, bastaram poucos minutos de uma sequência célebre em “A Princesa e o plebeu” (“Roman Holiday”), longa de William Wyler, para que o mundo inteiro se apaixonasse por Audrey Hepburn pilotando pela primeira vez uma Vespa nas ruas de Roma, enquanto sua personagem, a Princesa Ann, se apaixonava pelo repórter vivido por Gregory Peck. O filme foi indicado a dez Oscars e conquistou três, incluindo o de melhor atriz. E a Vespa nunca mais seria a mesma.

A história de amor entre a Vespa e a sétima arte começara antes, mas naquele momento atingia seu clímax. A estreia fora em “Domingo de Agosto” (“Domenica d’agosto”), comédia italiana de 1950, dirigida por Luciano Emmer, primeiro registro que se tem da aparição do veículo nas telonas. No mesmo filme, em seu primeiro papel com algum destaque, surgia Marcello Mastroianni.

Dez anos depois, em “A Doce Vida” (“La Dolce Vita”), de Federico Fellini, os repórteres fotográficos de assalto entrecortavam o trânsito e ganhavam vantagem nas ruas de Roma com uma Vespa 125. No longa. Signora Paparazzo, personagem vivido por Walter Santesso, acabou por dar nome à categoria dos paparazzi.

Curiosamente, numa inversão de papeis, dentro e fora dos sets de filmagem, as grandes estrelas do cinema seriam os maiores garotos e garotas propaganda da scooter, num encontro entre o american dream e o sogno italiano.

Em 1977, em “Duplo Assassinato” (“Doppio delitto”), de Steno, o mesmo Mastroianni estaria na garupa de uma Vespa pilotada por Agostina Belli. Assim vai se ligando o fio da História. A arte imita a vida, que imita a arte.

São incontáveis as aparições da motoneta nas películas – de “A Conversação” a “Ratatouille”; de “Rocco e seus irmãos” a “Caro Diário”; de “American Graffiti” a “American Pie”; de “Feios, sujos e malvados” a “Vicky Cristina Barcelona”.

Na segunda metade do século XX, a bicicleta empurrada por um melancólico homem do povo no neorealismo italiano daria lugar à celebração da alegria de viver sobre uma Vespa. A Itália nunca mais seria a mesma. O século avançaria velozmente em 24 quadros por segundo ou em muitas rotações por minuto.

# A VESPA E A MULHER

## DA GARUPA AO GUIDÃO

*A emancipação da mulher na publicidade da Vespa*

Depois da Segunda Grande Guerra, a mulher nunca mais seria a mesma. Enquanto os homens seguiram para o fronte, elas saíram das cozinhas e foram ao mercado de trabalho, assumindo importantes postos que até então eram exclusividade masculina.

Essa transformação acelerou a aquisição de um novo papel na sociedade pleiteado pelo movimento feminista. Com sua autonomia financeira, a figura de mãe, esposa exemplar e dona de casa daria lugar a uma mulher emancipada e independente.

A Vespa, feminina no nome e nas formas, foi pensada inicialmente como um produto para atender a esse público na Itália. Sua associação com o feminino seria indelével a partir de então. A mulher vem ocupando papel central nas campanhas publicitárias da marca desde o primeiro anúncio até os dias atuais.

Uma breve história da emancipação feminina está retratada em quase sete décadas de publicidade impressa a partir desta seleção de peças produzidas entre 1946 e 2014.

Por meio delas é possível observar do padrão de beleza à moda, dos costumes às circunstâncias históricas, passando pela arte gráfica, mas sobretudo uma gradual conquista da mulher – que salta da garupa e assume o guidão de sua própria História.

## GAROTAS DO CALENDÁRIO

*Inocentes ou libidinosas, posam para o olhar masculino*

A Piaggio patrocinou a produção do Calendário Vespa a partir do início da década de 50, em edições locais na Europa, e posteriormente internacionais. Em oposição à emancipação feminina retratada nos anúncios da marca, a representação da figura da mulher nas páginas desses anuários oscila entre um ideal de pureza mais inocente e cândido e a exibição do objeto do desejo masculino.

As pin-ups provocantes e maliciosas desenhadas por Franco Mosca habitam suas primeiras edições e servem de inspiração para as subsequentes tiragens com modelos reais fotografadas. O padrão de beleza feminino encarnado pelas grandes estrelas do cinema dá o tom dessa produção e elas próprias não demoram a chegar às páginas das folhinhas com sua exuberância.

O erotismo e a nudez ficam mais acentuados nos anos 70 e 80. A mulher liberada é senhora de seu corpo, mas nem por isso se esquiva do desejo masculino. Nas últimas décadas, o calendário se realinha com a proposta publicitária da marca, que exhibe jovens elegantes, dinâmicas e donas de si mesmas.



# VESPA NO BRASIL

## ARRANCADAS E DERRAPAGENS EM CINCO TEMPOS

Em 1957, a Piaggio chega ao Brasil graças a um acordo de licença de fabricação com a empresa Panauto S.A. do Rio de Janeiro. Na fábrica de Santa Cruz, a 70 km da capital fluminense, é inicialmente produzida a Vespa 125. Chega ao mercado no ano seguinte.

Em 1960, é substituída pela Vespa 150 (M4). A diferença estava nas quatro marchas, como no modelo Touren T4 italiano. A lanterna traseira também era diferente. Ficou conhecida como “nariz de papa”. A carroceria e algumas peças são fabricadas no país, enquanto o motor e o guidão são importados da Itália.

Ainda em 1960, inicia-se a montagem da Ape (Vespacar), cujas peças vêm de Pontedera. O veículo chega a ser utilizado pelos Correios. A fábrica passa por ampliação e, em 1963, conta com uma área de 100 mil m<sup>2</sup>, 4.400 dos quais, cobertos. A empresa emprega, na época, 270 colaboradores. A Piaggio possui participação acionária de 25%.

Nos primeiros anos, a comercialização da Vespa alcança grande sucesso no Brasil, mas com o tempo a situação se complica “devido à situação econômica e financeira locais (e também pelos altíssimos custos de importação) e a Piaggio, em 1963, precisa encerrar esta sua primeira experiência em território brasileiro”, de acordo com a própria companhia.

Entre 1974 e 1981, a motoneta passa a ser montada pela Barra Forte, situada em Manaus, com a produção de quatro modelos: Vespa 50, Primavera 125, 150 Super e Rally 200. Em 1985, a Motovespa, empresa formada por uma joint venture entre a Piaggio (45%), a Caloi (45%) e a Barra Forte (10%), permite que a Vespa continue a ser oferecida em nosso mercado. Inicialmente apenas montada aqui, mas logo em seguida a produção chega a ter um índice de 60% de nacionalização.

Nesse período, foram lançados os modelos PX 200 cc nas versões Standard E, sem borracha de proteção nas laterais e paralamas dianteiro; GT, com bateria e partida elétrica opcional; e a top de linha – Elestart, com todos os opcionais.

No auge do Plano Cruzado, em 1986, a Vespa se torna o veículo de duas rodas mais vendido do país, superando a Honda CG 125. A empresa atinge a marca de 2,5 mil unidades por mês (50% acima da meta inicial). A Motovespa chega a ter 300 funcionários na fábrica de Manaus e uma rede de 140 revendas espalhadas por diversos estados.

As vendas começaram a cair em 1987 e a Motovespa enfrenta problemas administrativos. A Caloi sai da sociedade e o controle acionário passa por diversas composições. A Piaggio também se retira. A produção não volta a acelerar e, em 1990, as atividades são encerradas em definitivo.

A Vespa volta ao país em 1993, com o modelo 150 Originale, importado da Índia pela Brandy, uma firma de Ribeirão Preto, interior de São Paulo, que produz peças para várias marcas de motocicletas. As scooters são novamente montadas em Manaus, em função dos benefícios fiscais.

A operação dura até 1998, quando é encerrada “devido à legislação de trânsito brasileira que determina a exigência do uso de carteira de habilitação para maiores de 18 anos, proibindo menores de idade de dirigir este veículo, havendo uma migração para motos maiores, mudando o mercado de ciclomoteres”, segundo a própria empresa.

Desde 2004, a PVGA do Brasil se torna a importadora oficial da Piaggio, incluindo os modelos Vespa, com distribuição pela Global Scooters. Disputa um mercado de nicho com foco em público de maior poder aquisitivo.



40 *Vespa Rally 200 (1973) | cor: rosa | proprietária: Erica Bernardini*



*Vespa M4 (1960) | cor: vermelha | proprietário: Ivan Schiappacasse Bornes* 41



42 *Vespa 125 (1955) | cor: branca | proprietário: Douglas Jorge Pires*

*Vespa 150 (1961) | cores: branca e azul | proprietário: Spartaco Bernardini*



44 *Vespa PX200 Elestart com sidecar (1987) | cor: preta | proprietário: Marco Vezzani*



*Vespa 150 Super (1974) | cor: branca | proprietário: Marcio Fidelis* 45



46 *Vespa personalizada pela Scooterboys ao estilo Mod | cor: verde | proprietário: Marcelo "China"*



*Vespa PX200 (1986), customizada para corridas | cor: amarela | proprietário: Gustavo Delacorte* 47





48 Vespa 125 "faro baixo" (1951) | cor: azul | proprietário: Douglas Jorge Pires



Vespa GTV300ie (2013 ou 2014) | cor: marrom | da Global Scooters



# COLECCIONADORES



*Erica Bernardini*



*Ivan Schiappacasse Bornes*



*Douglas Jorge Pires*



*Spartaco Bernardini*



*Marco Vezzani*



*Marcio Fidelis*



*Marcelo "China"*



*Gustavo Delacorte*



*Moonon Monononn*

Nasci em 1946, bem no ano de lançamento da Vespa e aquilo já entrou no coração. Nasci na Itália. Lá onde vocês viram nos filmes e fotos a famosa Torre de Piza. Esta é minha região, vizinha da fábrica da Piaggio. Muito próximo, a apenas 15 km.

Essa minha paixão se expandiu. Eu morava em um sítio e meu irmão trabalhava em uma fábrica que produzia peças para a Piaggio. Ele chegava em casa com uma Vespa e eu não tirava os olhos da motoca. Até que um dia eu consegui subir nela e, com o embalo, consegui me equilibrar. Eu tinha sete ou oito anos de idade.

Cheguei diversas vezes a me ralar e a ralar a Vespa. Depois de seis meses, consegui fazer funcionar o motor. Eu saía com a Vespa ligada em primeira, já empinando, sem controle da embreagem, mas com muita força de vontade para aprender.

Com outros vários tombos, aprendi a ser delicado com a embreagem, com a marcha, e ia conseguindo a andar com a Vespa. Quando consegui dar uma volta pelo sítio onde morava na Itália, a minha felicidade foi total.

Conforme eu crescia, a Vespa fazia parte de cenas de filmes. Essas produções eram valorizadas com artistas famosos circulando em Vespas pela cidade de Roma, por outras cidades importantes da Itália, assim como em cidadezinhas do interior.

Minha paixão foi aumentando. Tornei-me um colecionador de Vespas – das décadas de 50, 60, 70 e 80, incluindo as fabricadas no Brasil. Estou muito contente de ter essa paixão pela scooter da Piaggio.

Cheguei ao Brasil em 1959, sabendo que, em anos anteriores, a Piaggio já havia atuado no território brasileiro. A montagem da Vespa foi inicialmente feita no Rio de Janeiro e posteriormente em Manaus. Essa época não acompanhei ao vivo.

Minha surpresa foi grande, quando a Piaggio decidiu se instalar no Brasil nos anos 80 e, em 1984, fui contratado para a finalização dessa fábrica, principalmente para cuidar da parte técnica e da montagem da rede de distribuição.

Conseguimos, em 1985, lançar nossa primeira Vespa no Brasil, a PX200. Realmente foi um sucesso. Era fabricada em Manaus e vinha para São Paulo, onde eu tinha que examinar quase que uma a uma, antes de ser distribuída. Foram montadas quase 150 concessionárias.

A Vespa foi desenvolvida aos poucos. Chegaram primeiro as italianas para montagem, com promessa de serem fabricada 100% no Brasil.

Nos anos 86/87, já estávamos com 50% da fabricação nacional, porém as importações foram restringidas por políticas nacionais que, ao mesmo tempo, impediam

que a Vespa pudesse fabricar aqui o total que o mercado demandava na época.

Esse breque nas importações foi proporcionado pela falta de estabilidade que o país vivia na época, com alta inflação e restrições de vários tipos. O produto começou a faltar. Fomos atropelados pela concorrência.

Alguns jornais da época cometeram uma injustiça, dizendo que a Motovespa do Brasil, assim era o nome da fábrica, estava encerrando as atividades por falta de vendas. É mentira, pois esse produto esteve nos anos 1986/1987 em primeiro lugar.

Enfim, foi uma epopeia. A Vespa foi bem aceita no mercado. Com a quantidade de italianos e seus descendentes no país, não havia como esse produto não funcionar no Brasil.

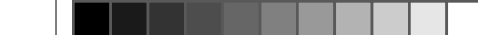
Foi um desencontro total para essa fábrica, que teria sido maior sucesso. Na realidade, a intenção da Piaggio era colocar mais produtos do grupo, mas infelizmente a Vespa foi a primeira a ser sacrificada.

Foi uma época injusta para a fábrica. A fabricação foi encerrada entre 88 e 89, continuando a montagem até os anos 90, de forma terceirizada, não mais sobre a responsabilidade da Piaggio.

Cresci junto com a Vespa. A Vespa é uma paixão, não é uma moto ou um scooter comum. Por isso eu tenho a coleção. Em especial, gosto muito da antiquinha, da década de 50, a mesma em que andei pela primeira vez.

#### **SPARTACO BERNARDINI**

*Colecionador apaixonado pela Vespa*



FICHA TÉCNICA

EXPOSIÇÃO

**VESPA, UM ÍCONE ITALIANO  
HISTÓRIA, CULTURA E DESIGN**

*Realização*

Instituto Italiano de Cultura de São Paulo  
Museu da Casa Brasileira  
Governo do Estado de São Paulo

*Curadoria*

Istituto Europeo di Design – IED São Paulo

*Curador responsável*

Ricardo Peruchi

*Colaboração*

Fondazione Piaggio  
Museu Piaggio  
Centro Multimediale del Cinema  
Scooteria Paulista

*Apoio*

Instituto Ayrton Senna  
Studio Sid Special  
Global Scooters  
Piazza Zini  
JWT

*Produção*

Arteon Inteligência Cultural

*Produtoras-executivas*

Erica Bernardini, Carla Luzzati Sidi e Carla Maurano

*Cenografia e montagem*

Nette Cabral

*Identidade visual e catálogo*

Tiago Montingelli

*Design expositivo*

Rodrigo Kenan, Camila Proença e Caio Vitor

*Fotografia para catálogo*

Brian Noppe

*Vídeos*

Bruno Lemos

*Traduções*

Silvia Balzi

*Assessoria de Imprensa*

Annete Morhy e Lys Ventura

*Agradecimentos*

Alan Sidney Mosca, Andreas Triantafyllou, Artur Biscaia, Douglas Jorge Pires, Eduardo Pacheco e Chaves, Gustavo Delacorte, Ivan Schiappacasse Bornes, Luciano Deviá, Luiz La Torre, Marcelo Medeiros “China” (Scooter Boys), Marcio Fidelis Costa e membros da Scooteria Paulista, Marco Vezzani e Spartaco Bernardini.

