

Lo scooter... fenomeno del dopoguerra

Nel secondo dopoguerra, la febbre della rinascita e il desiderio di superamento delle precedenti condizioni di vita, proposero urgente il problema di un mezzo di trasporto individuale duttile e a basso costo d'acquisto e di esercizio, impostato cioè su basi economiche e sociali. Il concetto non era nuovo, essendo stato proposto negli anni 20, dalle americane Neracar e Autoped, dalle inglesi ABC e Autolinder, destinati prevalentemente alle mansioni d'urgenza, donne ostetriche, ecclesiastici, consegna a domicilio ecc. Molte furono le realizzazioni geniali presentate al pubblico ma non tutte ebbero seguito. Solo lo scooter, sorto per germinazione spontanea e non per evoluzione del tipo, rappresenta un genere nuovo di veicolo rispondente alle prestazioni richieste e alle ambizioni borghesi. Lo scooter fu un fenomeno italiano che riuscì ad interessare tutta l'Europa e ad imporsi successivamente nel resto del mondo. La parola inglese scooter, che significa monopattino, indica con molta precisione l'idea originaria che ha portato alla creazione di questa nuova forma di veicolo: la pedana, elemento caratteristico del monopattino, diventa elemento essenziale nella struttura dello scooter, le gambe assumono una posizione rilassata e la guida è alla

portata di tutti.

“Alla portata di tutti”: ecco la vera essenza dello scooter. Già durante la prima e la seconda guerra Mondiale si portarono avanti studi e realizzazioni di scooter, ma è senza dubbio nel dopoguerra e per merito di tecnici italiani che vengono proposte le più geniali soluzioni a questo problema. Appaiono così sul mercato le ormai mitiche VESPA e LAMBRETTA. La Vespa, uno scooter prodotto da Piaggio (esperta in campo aeronautico) già nel 1945, a carrozzeria portante, forma chiusa, tondeggiante e non aggressiva, deriva il suo nome dalla vita sottile e dalla struttura di tipo aeronautico come quello dell'insetto; esso fu reso familiare anche dallo sfruttamento della sua immagine anche in numerosi film (es: vacanze romane). Silenzioso e comodo più di una moto, dal rivoluzionario assetto di guida, permetteva minori consumi e costi, anche se nel '47 occorrevo ottantamila lire per comprarlo, ovvero due mesi di salario di un impiegato. A contrastare la Vespa scese in campo la lambretta, di Innocenti, uno scooter a struttura portante tubolare,

più aggressiva e secondo alcuni “più giovanile” rispetto alla rivale. La prima versione presentava per il telaio una struttura a trave unica costituita da due semigusci in lamiera stampata. Tale modello vie-



ne poi modificato in una seconda e definitiva versione che utilizza come struttura portante un tubo di grosse dimensioni come quelli per cui è già specializzata l'industria milanese.

Ad un prezzo d'acquisto notevolmente inferiore, lo scooter diventava un surrogato dell'automobile. Si presentava come un veicolo per gli spostamenti urbani e la doenica per le gite familiari. La carenatura completa, che non costringe ad usare indumenti speciali, la ruota di scorta come per l'automobile, sono elementi determinanti del suo successo. L'Italia si accingeva a non essere più il paese di “Ladri di biciclette”; lo scooter fu uno dei simboli di questa transizione, della libertà di muoversi e dell'affermazione sociale. A tutt'oggi esso ha ancora queste valenze che costituiscono la base genetica della sua architettura. Negli anni 50 tutte le maggiori Case Motociclistiche, aggiungevano alla propria produzione un modello di scooter, vista la grande richiesta sociale e i grandi risultati di vendita tali da incrinare il mercato classico motociclistico. Questa nostra manifestazione vorrebbe raggiungere lo scopo di rendere palpabile alle nuove generazioni l'atmosfera di allora.

Gualtiero Zucchini

