

 Od početka do danas... Početak Vespin bezvremenski dizajn nastao je u isto tako bezvremenskoj tvornici- Piaggio je poznati izumitelj i inovator na području transporta preko 120 godina. Piaggio je 1884. godine osnovao u Genovi tada dvadesetogodišnji Rinaldo Piaggio. Započeo je s proizvodnjom dijelova za luksuzne brodove, ali je već do kraja 19. stoljeća proizvodio luksuzne autobuse, asijske kamione, motore i vlakove. S početkom Prvog svjetskog rata tvrtka je doživjela procvat s proizvodnjom aviona i hidroaviona. Tvrtka je 1917. pokrenula novu tvornicu u Pisi, a tri godine nakon toga malu tvornicu u Pontederi, u talijanskoj Toscani, koja je ubrzo postala središte za aeronautiku proizvodnju (propeleri, motori i kompletni avioni) Tijekom Drugog svjetskog rata u pogonima u Pontederi sastavljao se P108, jedan od najnaprednijih aviona svoga vremena, i to u dvije izvedbe, kao putnički avion ili vojni bombarder. Zbog velike vojne važnosti cijela je tvornica srušena tijekom savezničkog bombardiranja. Novo rođenje Nakon rata i pretrpljenih ogromnih šteta, tvornicu preuzima Enrico Piaggio. Zabrinut zbog budućnosti tvrtke, Enrico je odlučio preorijentirati proizvodnju tvrtke s aviona na laka prijevozna sredstva, koja će omogućiti građanima bolju mobilnost po ratom uništenim cestama te potaknuti novi uzlet talijanskog gospodarstva. Zadatak da osmisli takvo vozilo dobio je Corradino D'Ascanio, Piaggiov genijalni inženjer koji je dizajnirao, izgradio i upravljao prvim modernim helikopterom. D' Ascanio, koji nije mogao smisliti motocikle, sanjao je o revolucionarnom, posve novom vozilu. Potaknut iskustvima iz aeronautike, zamislio je vozilo koje se temelji na jednodijelnoj elišnoj (monocoque), s jednostavnom prednjom vilicom, koja bi omogućavala lako i brzo mijenjanje kotača. Rezultat njegovih ideja bilo je futurističko vozilo nadahnuto aeronautičkim rješenjima, koje je i dan danas jedinstveno među prijevoznim sredstvima na dva kotača. Kada je vidio vozilo, Enrico Piaggio izjavio je: "Sembra una Vespa!" (Liži na osu). Od tada je Vespa dobila svoje ime, koje nosi kulturni status. Vespa je bila i ostala pravo višnamjensko vozilo na dva kotača, koje nije imalo nikave veze sa ondašnjim bučnim i nepraktičnim motociklima. Zbog specifičnog položaja sjedenja, bila je pogodna za vožnju i muškarcima i ženama, a njen je revolucionarni oblik titio vozača od prljavštine s ceste. Do kraja 1949. proizvedeno je 35,000 Vespi, a u prvih deset godina proizvodnje iz pogona u Pontederi izašlo je oko milijun primjerka. Do sredine 50-ih Vespa se proizvodila u Njemačkoj, Velikoj Britaniji, Francuskoj, Belgiji, španjolskoj i naravno Italiji. Vespa je laganim promjenama izgleda uspjela ostati omiljeno prijevozno sredstvo svake nove generacije. Prva Vespa dala je mogućnost jednostavnog i jeftinog prijevoza svakome, a kasnije je postala simbol specifičnog stila života svojih vlasnika te predmet obožavanja mnogih diljem svijeta. Vjerojatno najpoznatiji modeli s najvećim brojem poklonika tokom duge povijesti proizvodnje su SS180, 125 Primavera, 50 Special i PX 200. Povijest se i danas nastavlja sa novim modelima, kao što su Vespe ET2 i ET4, koje su nakon modela PK Automatica (1983.) prvi modeli sa automatskim prijenosom, zatim Vespa GT i GTV, najjače i najveće proizvedne Vespe, a sve do kraja 2007. proizvodila se i Vespa PX, koja je po mnogima posljednji model

Povijest Vespe

Autor Ivan Kadum

Subota, 09 Veljača 2008 03:59

koji s pravom nosi to ime, zbog tehničkih i stilskih riješenja koja su direktno preuzeta s klasičnih Vespa modela - dvotaktni, zračno hlađeni agregat, četverostupanjski ručni mjenjač, spojka, metalni oklopi, itd.

Vespa je više od skutera, ona predstavlja talijansku eleganciju i dizajn, a s više od 16 milijuna proizvedenih primjerka, dobro je poznata u cijelom svijetu. U više od 60 godina, Vespa je bila sinonim za stil, eleganciju i slobodu.