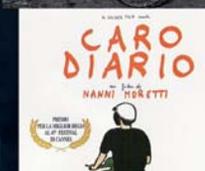


wide

PIAGGIO MAGAZINE

Quarterly magazine
Year 18
September 2011



Yespa e Cinema

Un amore eterno

(Vespa and the movies, an everlasting love)





**WANTED MEN
WHO LOOK AT THE WORLD
NOT AT THE ODOMETER**

NORGE GT8V

THE TRUE BIKERS ARE BACK



Introducing the Norge GT8V, especially designed for the true bikers. With the development of the famous 90 degree V-Twin engine, it can be safely enjoyed on any surface, rain or shine. Comfortable,



WWW.MOTOGUZZI.COM

protective, capable and powerful as a sporty naked bike, the Norge GT8V has got everything you want from a full-bodied Tourer. You will never get tired of watching the world on your Norge GT8V.

WIDE

Piaggio Magazine
Quarterly magazine published by Piaggio & C. S.p.A.
Magazine Trimestrale edito da Piaggio & C. S.p.A.
Registrazione del Tribunale di Pisa
n. 5 del 15/05/1993 - Anno 18 - N. 3 Settembre 2011

Editor

Direttore Responsabile
Francesco Fabrizio Delzio

Steering Committee

Comitato Editoriale
Ravi Chopra, Carlo Coppola, Franco Fenoglio,
Luciano Franciosi, Gabriele Galli, Giancarlo Milanti,
Juan Felipe Orificocha, Pedro Quijada,
Costantino Sambuy, Davide Fabio Scotti, Ulisse Spada,
Stefano Sterpone, Roberto M. Zerbi

Senior Editor

Caporedattore
Graziela Teta

Contributors

Collaboratori
Stefania Giorgiani, Francesco Palizzolo,
Paolo Pezzini, Isabella Spinello,
Daniele Torressan

Editorial Staff

Organizzazione Redazionale
Mariangela Giampaolo, Bruna Pluchino

Editorial Office

Redazione
WIDE Piaggio Magazine
Viale Rinaldo Piaggio, 25
56025 Pontedera (Pisa) - Italy
Tel/Phone: +39 0587.272943
Fax: +39 0587.276237
wide@piaggio.com
wide online: www.piaggiogroup.com

Rome office:

Via Abruzzi, 25 - 00187 Roma
Tel/Phone: +39 06.42295201

Milan office:

Via Broletto, 13 - 20122 Milano
Tel/Phone: +39 02.7621261

Editing, photo research, graphics and layout

Supporto editoriale e fotografico,
grafica e impaginazione
Edipress Srl - www.edi-press.com

Printed by:

Stampa: Pacini Editore S.p.A. - Via Gherardesca, 1
56121 Ospedaletto (Pisa)

Wide Piaggio Magazine is printed
on ECF chlorine-free paper
Wide Piaggio Magazine è stampato su
carta ECF chlorine-free

© Copyright 2011 - Piaggio & C. S.p.A. Pontedera

All rights reserved.

Reproduction, even partial, is prohibited
Tutti i diritti riservati.
Vietata la riproduzione anche parziale.

© Wide Piaggio Magazine is a registered
trademark - Piaggio & C. S.p.A. - Pontedera

All rights reserved.

Foto di copertina: dal catalogo della mostra
"La Vespa e il cinema" (Museo Piaggio)

Photo cover: from the catalogue of "The Vespa
and the Movies" exhibition (Piaggio Museum).



OVERVIEW

003

PRIME

Vespa e Cinema

004

Un amore eterno

*Vespa and the movies
an everlasting love*

Il sogno e il genio:
la nascita della Vespa

011

*The dream and the genius:
the birth of the Vespa*

OPINIONS

La mia vita in Vespa

017

My life with the Vespa

Intervista a / Interview with Alessandro Gassman

Vespa e la "Dolce Vita"

020

dei Nastri d'Argento

*The Vespa and the "Dolce Vita"
of the Nastri d'Argento awards*

Intervista a / Interview with Laura Delli Colli

GLOBAL

L'icona globale

022

The global icon

Vespa, la testa degli italiani

Vespa, the head of the italians

Intervista a / Interview with Beppe Severgnini

Vespa in India:
il grande ritorno

The great return

Professione Vespista

Profession Vespist

Intervista a / Interview with Roberto Leardi

VOICES

Ricordando

Tommaso Fanfani

Remembering Tommaso Fanfani

INSIDE

Giornate Mondali Guzzi 2011

2011 Moto Guzzi World Days

Piaggio Vietnam:

100 mila scooter

100,000 scooters

Aprilia Mana conquista

la Polizia di Chongqing

*Aprilia Mana conquers
the Chongqing Police*



Vespa torna in
Malaysia e a Taiwan

*Vespa returns to Malaysia
and to Taiwan*

NEW

Piacere di guida e stile:
il nuovo Scarabeo

*Riding pleasure and style:
the new Scarabeo*

ADVENTURE

In Ape da Quito

a Machu Picchu per beneficenza

*In an Ape from Quito to Machu
Picchu for charity*

ON THE ROAD

Raid Mandello - Capo Nord

*Un'avventura straordinaria
in sella alla V7 Classic*

*From Mandello to the North Cape:
an extraordinary adventure
on the V7 Classic*

PIAGGIO STYLE

BACKSTAGE

COMMUNITY

LA POSTA DI MAX

041

050

052

055

032

039

040

042

044

047

060



Quando uno scooter vince l'Oscar

Il rapporto tra Vespa e cinema è un fenomeno unico nel mondo industriale. Un fenomeno nel quale si alimentano a vicenda la forza evocativa globale dei messaggi cinematografici e l'incredibile capacità di un brand industriale di far sognare milioni di persone in tutto il mondo.

La Vespa, nata a Pontedera subito dopo la Seconda Guerra Mondiale, diventò il simbolo della mobilità allegra e spensierata in tutto il mondo alla metà degli anni '50, grazie all'incredibile successo di una produzione cinematografica di Hollywood: il film *Roman Holiday* di William Wyler del 1953 - con le famosissime scene di Audrey Hepburn e Gregory Peck in sella alla Vespa per le strade di Roma - si trasformò nel più efficace e nel più seduttivo "spot pubblicitario" mai immaginato da mente umana. Uno "spot" che giocava sui sentimenti più profondi dell'animo umano: l'amore, la libertà, la gioia di vivere.

Per questa via Vespa entrò prepotentemente nell'immaginario collettivo internazionale come icona-simbolo della

Dolce Vita. La consacrazione ufficiale di questo ruolo avvenne con un'altra pellicola, *La dolce vita* appunto, con la quale il più grande regista e il miglior attore italiano di sempre - Federico Fellini e Marcello Mastroianni - consegnarono definitivamente Vespa alla storia del cinema. Da allora fino ai nostri giorni, è difficile scovare una star di Hollywood che non sia mai stata immortalata in sella allo scooter più celebre del mondo. Ed è ancora più difficile fare un censimento esaustivo delle citazioni di Vespa nella filmografia mondiale, perché dalla metà degli anni '50 Vespa è uscita da ogni schema classico di *product placement* ed è diventata essa stessa "attrice" in almeno mille pellicole da Hollywood a Bollywood, passando per il cinema italiano ed europeo.

Quella tra Vespa e cinema è una storia d'amore eterna, che dopo 65 anni continua a produrre emozioni sempre nuove sul palcoscenico mondiale. Una storia interpretata da protagonisti che cambiano continuamente, in ogni film e ad ogni latitudine, tranne lei: la Vespa.

When a scooter wins the Oscar

The Vespa's relationship with the movies is a unique phenomenon in industry. A phenomenon where the universal narrative power of cinema and the astonishing ability of an industrial brand to capture the imagination of millions of people around the globe mutually enhance one another.

Created in Pontedera immediately after the Second World War, the Vespa became the symbol of cheerful, carefree mobility all over the world in the mid-1950s, thanks to the incredible success of a Hollywood movie: William Wyler's 1953 film Roman Holiday - with the famous scenes of Audrey Hepburn and Gregory Peck riding a Vespa through the streets of Rome - turned into the most effective and seductive "commercial" anyone had ever dreamed up. An advert that played on the most powerful emotions of the human soul: love, freedom, a zest for life. The film was the

springboard that launched the Vespa into the international consciousness as an icon-symbol of la dolce vita. The official consecration of its role came with another film, La dolce vita of course, where Italy's greatest director and all-time best actor - Federico Fellini and Marcello Mastroianni - secured the Vespa's place in the history of the movies. It's difficult to find a Hollywood star who, since then, hasn't been immortalised on the saddle of the world's best-loved scooter. And it's even more difficult to make an exhaustive survey of Vespa references in world cinema, because, since the mid-1950s, the scooter has broken all the typical product placement moulds to become an "actress" in its own right in at least one thousand movies, from Hollywood to Bollywood, via the Italian and the European film industries.

The Vespa's romance with the movies is a story of eternal love, one that 65 years on continues to produce new emotions on the world stage. A story where, in every film and at every latitude, the lead players change constantly. Except her: the Vespa.



GENE
BARBARA LANCE BRIGITTE FOLINI
e MICHAEL REDGRAVE

con **TOTO**
ANDREINA PAGANINI
LINDA SANI
ISA GRESSENTI
FRANCESCO FABRIZI

COMANDANTE
ROBILTO FONSOCCO ALBERTO PUGLISI VIVIANI FOP





PRIME

From La Dolce Vita to the present day. The movie adventures of the world's most famous scooter

005

Vespa e Cinema

*Un amore
eterno*

**Dalla Dolce Vita ai nostri giorni.
Le avventure cinematografiche
dello scooter più famoso al mondo**



Da sinistra, in senso orario: immagine dal set del film "Vacanze Romane" di William Wyler (1953), interpretato da Gregory Peck e Audrey Hepburn che vinse l'Oscar come miglior attrice protagonista. In basso: gli attori Riccardo Scamarcio e Valeria Golino sfrecciano sulla nuova Vespa PX per le vie di Taormina, durante l'edizione 2011 dei "Nastri d'Argento".

Clockwise from the left: a photo from the set of William Wyler's "Roman Holiday" (1953) starring Gregory Peck and Audrey Hepburn, who won the Oscar for best actress in a leading role. Below: Italian actors Riccardo Scamarcio and Valeria Golino nip through the streets of Taormina on the new Vespa PX, during the 2011 "Nastri d'Argento" cinema awards.

di Isabella Spinella

Nel 1954 il film di William Wyler, "Vacanze Romane", si aggiudicava ben tre statuette alla prestigiosa cerimonia degli Oscar. E se la bellissima Audrey Hepburn nel ruolo della Principessa Anna vinse il titolo di "miglior attrice protagonista", la Vespa 125 colore verde metallizzato - immortalata nella ormai celebre scena della fuga della Hepburn insieme con Gregory Peck per le vie di Roma - venne simbolicamente incoronata astro nascente del cinema. Non a caso la rivista finanziaria Forbes scrisse in quel periodo: "L'Oscar a Audrey Hepburn sarebbe dovuto andare all'altra "lei", perché mentre Gregory Peck corteggiava la splendida attrice, il mondo intero si innamorò della Vespa".

Da quel momento in poi la Vespa, infatti, fu presente in numerosi film dell'epoca, diventando strumento

Vespa and the movies: an everlasting love

In 1954 William Wyler's "Roman Holiday" won an impressive hat-trick at the Oscars. And if the enchanting Audrey Hepburn in the role of Princess Anne won the "best actress in a starring role" accolade, the metalised green Vespa 125 - immortalised in the celebrated scene where Hepburn escapes with Gregory Peck through the streets of Rome - was symbolically crowned as a promising newcomer in the movies. As Forbes magazine wrote at the time: "The Oscar for Audrey Hepburn should have gone to the other "female lead", because, as Gregory Peck courted the lovely actress, the whole world was falling for the Vespa". And in fact since then, the Vespa has appeared in





amatissimo di grandi registi e di noti attori di fama mondiale. Dai film di Dino Risi, Mario Monicelli, Federico Fellini e Mario Amendola, fino ad arrivare alle grandi pellicole dei nostri giorni. Impossibile dimenticare “Caro Diario” di Nanni Moretti (1993), film in cui il protagonista sta in sella ad una Vespa 150 Sprint per l’intero episodio, oppure “The Interpreter” di Sydney Pollack (2005) con la star hollywoodiana Nicole Kidman che gira su una Vespa gialla per le strade di New York, o ancora Kim Rossi Stuart immortalato su una Vespa 50 Special nel film “Romanzo Criminale” di Michele Placido (2005). E l’elenco potrebbe durare all’infinito... La carriera cinematografica di Vespa, che trova la sua

many films, establishing itself as a firm favourite among world-leading directors and actors. From the films of Dino Risi, Mario Monicelli, Federico Fellini and Mario Amendola, to the great hits of the last few years. Who can forget Nanni Moretti’s “Dear Diary” (1993), where the main character rides a Vespa 150 Sprint for the entire episode, or Sydney Pollack’s “The Interpreter” (2005) with Hollywood star Nicole Kidman on a yellow Vespa in New York, or Kim Rossi Stuart on a Vespa 50 Special in Michele Placido’s “Romanzo Criminale” (2005). The list is never-ending...

The Vespa’s cinema career, which reached its peak in the years of La Dolce Vita, is illustrated today in



Carrellata di attori. Da sinistra, in senso orario: Riccardo Scamarcio con Vespa PX; Luigi Lo Cascio e Carolina Crescentini visitano la mostra “La Vespa e il Cinema” allestita nella Chiesa del Carmine a Taormina in occasione dei “Nastri d’Argento 2011”.

Italian actors on parade. Clockwise from the left: Riccardo Scamarcio with the Vespa PX; Luigi Lo Cascio and Carolina Crescentini visit the exhibition “The Vespa and the Movies” in the Church of the Carmine in Taormina during the 2011 “Nastri d’Argento” awards.





Nelle foto, da sinistra: gli attori Giuseppe Battiston e Carolina Crescentini in Vespa per le vie di Taormina. In basso: esposizione di Vespa in Piazza Duomo.

Photos, from the left: Italian actors Giuseppe Battiston and Carolina Crescentini riding a Vespa in Taormina. Below: a display of Vespa scooters in Piazza Duomo.



massima espressione negli anni della Dolce Vita, è raccontata oggi dalla mostra "La Vespa e il Cinema", ideata e curata dalla Fondazione Piaggio e dal Centro Multimediale del Cinema. Una collezione di oltre 150 locandine di film "cult" e di numerose fotografie che ritraggono personaggi celebri del cinema italiano e internazionale in sella al mitico scooter. Una mostra che evoca il mito Vespa non solo attraverso il suo grande successo industriale e commerciale, ma anche come fenomeno di stile, di design e di costume globale, ormai impresso nel Dna del due ruote più famoso al mondo.

Quello tra la Vespa e il Cinema è un vero e proprio matrimonio, che da decenni continua a far parlare di sé. Quest'anno Vespa è stata protagonista della 65° edizione dei Nastri d'Argento, il premio cinematografico più antico d'Europa. Per l'occasione, i volti più noti del cinema italiano hanno sfilato in sella alla Vespa tra paparazzi e fan, per le strade del centro sto-

"The Vespa and the Movies", an exhibition designed and curated by the Piaggio Foundation and the Cinema Multimedia Centre. A collection of more than 150 cult film posters and countless stills of Italian and international celebrities on the saddle of the legendary scooter. The exhibition recounts the Vespa myth, not only through its great industrial and commercial success, but also as a phenomenon of global style, design and traditions, now impressed into the DNA of the world's best known two-wheeler.

The partnership between the Vespa and the Movies is a true marriage, and has been making news for years. In 2011 the Vespa was the star of the 65th 1, Europe's oldest cinema awards. For the event, the top names in Italian filmmaking paraded on Vespas, surrounded by paparazzi and fans, through the streets of Taormina, recreating the unforgettable mood of La Dolce Vita.



Vespa e "Vacanze Romane"

"Vacanze Romane". Sono stati scritti fiumi di parole sullo straordinario successo di questa pellicola hollywoodiana e sulle indimenticabili scene di Audrey Hepburn e Gregory Peck in sella alla Vespa 125 V33T per le vie della città eterna, che fecero il giro del mondo emozionando milioni di persone. Ma c'è un dettaglio meno conosciuto della "storia" di questo film, che fa comprendere ancor meglio quale ruolo abbia avuto il cinema nella "vita" di Vespa. Durante le fasi di produzione del film, furono diffuse per la prima volta alcune immagini della Vespa con il faro sul manubrio piuttosto che sul parafrangente. L'assetto originario della Vespa – così come veniva venduta all'epoca sul mercato – rendeva infatti molto più complesse le riprese dei cameramen, poiché il faro sul parafrangente determinava un effetto luce dispersivo a causa del riflesso della luce del faro sulla telecamera. Nonostante alcune riprese girate con la "nuova" Vespa, alla fine i registi decisero di utilizzare comunque il modello storico. Tuttavia quell'episodio casuale divenne un "assist" per la casa produttrice italiana, che dopo aver constatato il grande successo riscosso a livello internazionale delle immagini della "nuova" Vespa, decise di procedere nel novembre del '53 con la produzione del nuovo modello. I risultati che ne scaturirono furono straordinari: furono prodotte cinquecentomila unità in soli tre mesi, e un milione in due anni. (Francesco Palizzolo)

The Vespa and "Roman Holiday"

"Roman Holiday". Torrents of words have been written about the extraordinary success of this Hollywood movie and the unforgettable scenes of Audrey Hepburn and Gregory Peck riding a Vespa 125 V33T through the streets of the Eternal City, and catching the imagination of millions of people all over the world. But there is a less well known detail in the "story" of the film, which highlights the role played by the cinema in the "life" of the Vespa. During the production of the movie, a series of photos of the Vespa with the headlamp on the handlebar rather than on the mudguard were released for the first time: the original configuration of the Vespa – as it was marketed at the time – made the cameramen's job much more tricky, because the lamp on the mudguard created a dispersive light effect caused by the reflection of the light from the headlamp on the camera. Although a number of scenes were shot with the "new" Vespa, eventually the director decided to use the original model. This unforeseen episode nevertheless provided a boost for the Italian manufacturer: after observing the great international success of the photos of the "new" Vespa, in November 1953 Piaggio decided to put the model into production. The results were astonishing: five hundred thousand scooters were produced in just three months, and a million in two years. (Francesco Palizzolo)



1956: nello stabilimento Piaggio di Pontedera si festeggia un milione di Vespa. È il modello con il faro sul manubrio, come quello utilizzato per alcune riprese del film "Vacanze Romane".

1956: the Piaggio factory in Pontedera celebrates the millionth Vespa. The model has the headlamp on the handlebar, like the one used in several sequences of "Roman Holiday".



la Vespa
e il cinema



rico di Taormina, rivivendo l'indimenticabile atmosfera della Dolce Vita. Grandi attori e registi come Nanni Moretti, Kim Rossi Stuart, Carolina Crescentini, Luigi Lo Cascio, Alessandro Preziosi e Giuseppe Battiston hanno inoltre firmato un'edizione speciale di Vespa in livrea tricolore, prodotta per celebrare i 150 anni dell'Unità d'Italia, mentre Riccardo Scamarcio e Valeria Golino sfrecciavano allegri e spensierati su una PX 150 nera, per le stradine del borgo siciliano. L'unione tra la Vespa e il Cinema, dunque, è una straordinaria opportunità per raccontare a tutto il mondo l'Italia migliore, emozionando un pubblico sempre più vasto nel segno di una grande promessa: quella di un amore eterno.

Well-known actors and directors like Nanni Moretti, Kim Rossi Stuart, Carolina Crescentini, Luigi Lo Cascio, Alessandro Preziosi and Giuseppe Battiston also signed a special edition Vespa produced in the colours of the Italian flag to celebrate the 150th anniversary of Italian Unification, while a carefree Riccardo Scamarcio and Valeria Golino nipped happily around the streets of the Sicilian town on a black PX 150. The union between the Vespa and the Movies is an extraordinary opportunity to show the world the best of Italy, to capture the hearts of an ever larger public in the name of a great promise: an everlasting love.



Da sinistra in senso orario: il regista Nanni Moretti e gli attori Alessandro Preziosi e Kim Rossi Stuart firmano l'edizione speciale della Vespa PX, in livrea tricolore con il logo Nastri d'Argento 2011.

Clockwise from the left: Italian director Nanni Moretti and actors Alessandro Preziosi and Kim Rossi Stuart sign the special-edition Vespa PX, produced in the Italian colours with the 2011 Nastro d'Argento logo.



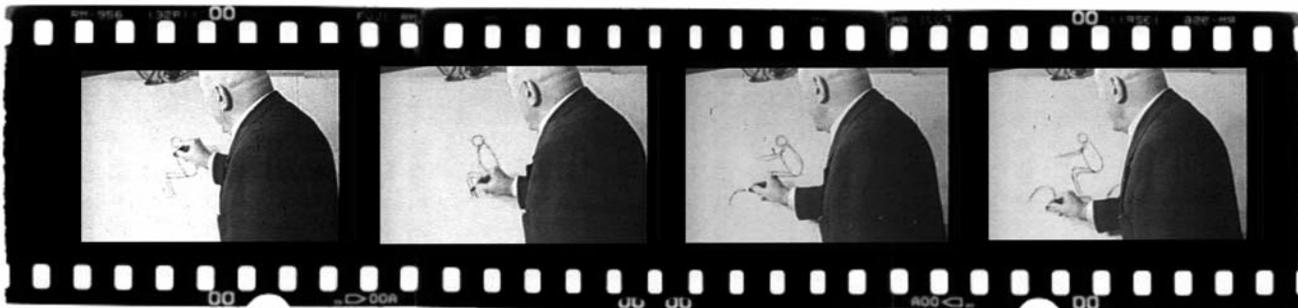
*The insight of an engineer who disliked motorcycles:
the genesis of an industrial "phenomenon"*

PRIME



Il sogno e il genio: la nascita della Vespa

L'intuizione di un ingegnere
che non amava le moto:
genesi di un "fenomeno" industriale



L'ingegner Corradino D'Asciano mentre disegna la Vespa (sequenze tratte da un filmato storico dell'Istituto Luce). Sopra, il grande progettista nel suo ufficio alla Piaggio di Pontedera.
Corradino D'Asciano designing the Vespa (sequences from a film in the Istituto Luce archives). Above, the great engineer in his office at the Piaggio complex in Pontedera.



D'Ascanio in sella a Vespa. Nella foto a destra, il suo primo prototipo MP6 del 1945.
D'Ascanio on a Vespa. Right, his first prototype, the MP6, from 1945.

IL SOGNO DI D'ASCANIO: COSTRUIRE UN MEZZO SEMPLICE, A BASSO COSTO, PARCO NEI CONSUMI, ROBUSTO E ADATTO AD ESSERE GUIDATO DA TUTTI.



di Graziella Teta

Un imprenditore con un sogno ed un ingegnere straordinario. Da questa alleanza nacque Vespa, lo scooter più famoso del mondo. La storia narra dei difficili anni del Dopoguerra, quando le aziende come Piaggio (fondata nel 1884 da Rinaldo Piaggio, era impegnata nel settore aeronautico e nell'arredo navale e ferroviario) hanno dovuto affrontare la riconversione produttiva, passando dall'economia di guerra all'economia di pace.

In questo scenario Enrico Piaggio, figlio del fondatore, cerca un percorso imprenditoriale nuovo: vuole partecipare alla ricostruzione dell'Italia contribuendo a superare le difficoltà nei trasporti. Il suo sogno è costruire un mezzo semplice, a basso costo, parco nei consumi, robusto e adatto ad essere guidato da tutti, anche dalle donne, sulle strade dissestate dell'epoca.

A Biella, dove gli impianti industriali della Piaggio di Pontedera erano stati trasferiti per sfuggire ai bombardamenti, nel 1944 tecnici ed ingegneri progettano un piccolo veicolo (ispirati da un curioso mezzo artigianale visto nelle cantine piemontesi

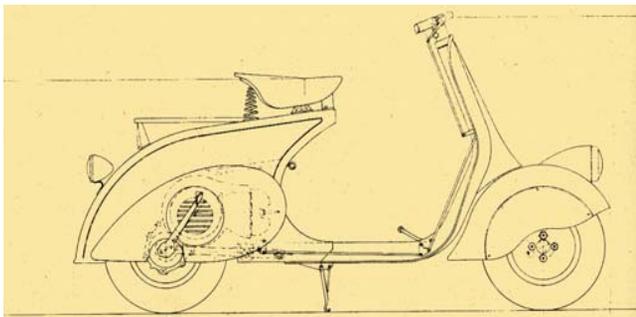
The dream and the genius: the birth of the Vespa

An entrepreneur with a dream and an exceptionally gifted engineer. The result of their alliance is the Vespa, the world's most famous scooter. The story begins in the difficult postwar years, when companies like Piaggio (established in 1884 by Rinaldo Piaggio, and active at the time in aeronautical, naval and railway equipment production) were faced with the challenge of

converting their operations as Italy moved from a war economy to a peacetime economy.

Against this background, the company founder's son, Enrico Piaggio, was looking for a new venture that would contribute to Italy's reconstruction by helping the country overcome its transport difficulties. His dream was to develop a simple, robust, low-cost, fuel-efficient means of transport everyone could drive, men and women, despite the poor state of the roads.

In Biella, where Piaggio had relocated its Pontedera production lines to escape from the bombing, in 1944 the company's engineers had



Da sinistra, in senso orario: disegno tecnico della prima Vespa 98cc del 1946, foto dello scooter e vista laterale; modello 125cc del 1950, come quello guidato da Audrey Hepburn nel film "Vacanze Romane".

Clockwise from the left: technical drawing of the first Vespa 98cc from 1946, a photo of the scooter and a side view; the 125cc model from 1950, similar to the one ridden by Audrey Hepburn in "Roman Holiday".



del conte Trossi): il loro prototipo si chiama MP5, subito battezzato dagli operai "Paperino" per la sua linea simpatica e un po' goffa. Enrico Piaggio, durante un viaggio a Biella accompagnato dall'ingegner Corradino D'Ascanio, vede il "Paperino": l'esemplare si avvicina alla sua idea di un piccolo veicolo di locomozione per la mobilità individuale, ma non lo convince del tutto. Incarica D'Ascanio, che collabora con Piaggio sin dal 1932, di riprogettare in poche settimane il veicolo, che deve essere agile e destinato ad un largo impiego.

L'ingegnere – esperto di aeronautica, inventore del primo prototipo dell'elicottero moderno – non

ama la motocicletta, unico mezzo motorizzato a due ruote del tempo: la considera scomoda, con limiti nell'uso per la difficoltà di cambiare una gomma o per il fatto che sporca a causa della catena di trasmissione. D'Ascanio progetta, dunque, un mezzo del tutto diverso: un veicolo con scocca portante (intuizione straordinaria allora, trasferita nel mondo dell'auto solo anni dopo), con motore di 98cc, a presa diretta, con il cambio sul manubrio in modo da facilitarne la guida, senza forcella ma con un braccio di supporto laterale, tale da consentire agevolmente il cambio della ruota in caso di foratura. La scocca è in metallo (e così rimarrà,

begun working on a small vehicle inspired by a strange machine they had seen in the wine cellars of Count Carlo Felice Trossi: the prototype was named the MP5, but the factory workers immediately christened it "Paperino" – Donald Duck – because of its odd somewhat ungainly form. On a trip to Biella accompanied by engineer Corradino D'Ascanio, who had been working with Piaggio since 1932, Enrico Piaggio saw the "Paperino": the prototype was close to his idea of a small individual means of transport, but he was not entirely convinced. He asked D'Ascanio to redesign it over the next few weeks

and create a nimble vehicle for a mass market. D'Ascanio was an aeronautics expert, the inventor of the first prototype of the modern helicopter, and did not like motorbikes, the only motorised two-wheel vehicle around at the time: he thought they were bulky, impractical because of the difficulty of changing a tyre and dirty because of the chain. So he designed a completely different vehicle, with a unibody (an extraordinary intuition for the period, which transferred to the automobile industry only years later), a 98 cc engine, direct drive, a handlebar-mounted gear change for easier driving, no fork but a swingarm to enable



Nella foto sopra: Corradino D'Ascanio è insignito del titolo di Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana dal Presidente Giovanni Leone (1976). A sinistra: D'Ascanio accanto all'elicottero PD4 da lui progettato per la Piaggio negli anni Cinquanta.

Above, Corradino D'Ascanio is made a Knight of the Grand Cross of the Order of Merit of the Italian Republic by President Giovanni Leone (1976). Left, D'Ascanio standing by the PD4 helicopter he designed for Piaggio in the 1950s.

unica al mondo, nei decenni) e la carrozzeria protegge chi guida: la posizione è analoga a quella di chi sta seduto in poltrona. In un famoso filmato storico dell'Istituto Luce, si vede D'Ascanio che prima tratteggia il profilo di una persona comodamente seduta e poi vi disegna sotto il veicolo. Nel settembre del 1945 D'Ascanio presenta il suo innovativo prototipo – MP6 – e agli inizi di aprile del 1946 il progetto definitivo. Enrico Piaggio è soddisfatto: ascolta il ronzio del motore e, notando la parte ampia del sedile rispetto alla parte centrale e alla coda più strette, esclama: “Sembra una vespa!”.

E Vespa sarà. Il 24 aprile 1946 negli uffici di Fi-

renze viene depositato il brevetto di una “motocicletta a complesso razionale di organi ed elementi con telaio combinato con parafranghi e cofano ricoprenti tutta la parte meccanica”, ossia la Vespa. I primi esemplari vengono venduti con fatica, ma Enrico Piaggio decide ugualmente di mettere in produzione 2.500 unità.

La nascita della Vespa segna l'inizio di una nuova era nella storia dell'azienda Piaggio, rispetto ai primi 60 anni della sua attività: a Pontedera si abbandonano i progetti e le produzioni aeronautiche per imboccare con coraggio la via degli scooter (seguita presto dalla produzione dei veicoli commerciali, come l'Ape). La Vespa, presentata a

the tyre to be changed without bother in the event of a puncture. The bodywork was metal (and, uniquely, would continue to be so) and protected the rider, seated like someone in an armchair. A famous film in the Istituto Luce archive shows D'Ascanio drawing the outline of someone seated comfortably first of all, and then the scooter beneath him.

In September 1945 D'Ascanio presented his innovative prototype – the MP6 – and in early April 1946 the final project. Enrico Piaggio was pleased: listening to the buzz of the engine and noting the broader rear of the saddle compared with the narrower central part and tail, he

exclaimed “Sembra una vespa!” – It looks like a wasp!

And Vespa it would be. On 24 April 1946 a patent was taken out in Florence for a “motorcycle of a rational set of parts and elements with a frame combined with mudguards and cowlings covering all the mechanical parts”, in other words, the Vespa. Initial sales were slow to take off, but Enrico Piaggio decided to put 2,500 units into production.

The birth of the Vespa was a watershed in the history of the Piaggio company after its first 60 years: the Pontedera factory abandoned the company's aeronautic projects and production to

**MOSTRA
AL MUSEO PIAGGIO**

**“Corradino D’Ascanio.
Uomo, Genio, Mago, Mito”**

All’inventore della Vespa la Fondazione Piaggio dedica la mostra “Corradino D’Ascanio. Uomo, Genio, Mago, Mito”, nella doppia ricorrenza dei 120 anni dalla nascita e dei 30 anni dalla scomparsa del grande ingegnere italiano (Popoli, 1° febbraio 1891 – Pisa, 6 agosto 1981). Una straordinaria rassegna animerà il Museo Piaggio di Pontedera dal 22 novembre 2011 al 14 gennaio 2012, raccontando vita e opere di un personaggio le cui invenzioni – come il primo prototipo dell’elicottero moderno e lo scooter più famoso del mondo – sono entrate nella storia.

La mostra, che sarà inaugurata dall’attore Luca Zingaretti, promette una scoperta continua. E’ suddivisa in quattro sezioni: le testimonianze dei Vespa Club che raccontano il “mito” D’Ascanio, l’ambiente di lavoro (scrivania, tecnigrafo, libri, oggetti, foto) che rivela l’“uomo”, i brevetti e i disegni delle sue invenzioni (documenti originali, anche su touch screen) che evidenziano il “genio”, le visualizzazioni multimediali di veicoli speciali come la Vespa “gigante”, quella sospesa sul filo o su un getto d’acqua, che mostrano il “mago” capace di stupire con trucchi fantastici. E ancora: filmati con interviste a quanti hanno conosciuto e lavorato con D’Ascanio, documentari, video, immagini e, ovviamente, i veicoli da lui progettati, che saranno protagonisti di un percorso *ad hoc* nella sala espositiva.

Tutto da scoprire su: www.museopiaggio.it

**EXHIBITION
AT THE PIAGGIO MUSEUM**

**“Corradino D’Ascanio.
Man, Genius, Magician, Myth”**

“Corradino D’Ascanio. Uomo, Genio, Mago, Mito” – *man, genius, magician, myth* – is the title of the exhibition the Piaggio Foundation is dedicating to the inventor of the Vespa to mark two significant events: the 120th anniversary of the birth and the 30th anniversary of the death of the great Italian engineer (Popoli, 1 February 1891 – Pisa, 6 August 1981). From 22 November 2011 to 14 January 2012, an exciting retrospective at the Piaggio Museum in Pontedera will look at the life and works of a man whose inventions – including the first modern helicopter and the world’s most famous scooter – have passed into history.

The exhibition, to be opened by Italian actor Luca Zingaretti, looks set to be an adventure of discovery. It is organised in four sections: the stories of the Vespa Clubs about the D’Ascanio “legend”, the workplace (desk, drafting machine, books, objects, photos) which describes the “man”, the patents and sketches of his inventions (original documents, also visible on touch screens) which reflect his “genius”, and multimedia presentations of special vehicles like the “giant” Vespa, the Vespa suspended on a wire or on a jet of water, which reveal the “magician” and his fantastic tricks. The material also includes filmed interviews with friends and colleagues, documentaries, videos, photos and, of course, the vehicles designed by D’Ascanio, which will be the stars of the exhibition.

Find out more at: www.museopiaggio.it



La locandina della mostra, firmata dal pittore neofuturista Daniel Schinasi.
The exhibition poster, designed by neofuturist painter Daniel Schinasi.

Roma al Circolo del Golf, è accolta dalla stampa e dagli ambienti specialistici con differenti atteggiamenti: alcuni la definiscono un “trabucolo” con scarse capacità di potenza e di affidabilità, destinata all’insuccesso, altri invece ne colgono gli elementi di innovazione e di genialità ingegneristica. Soltanto alla fine del 1947, e soprattutto nel 1948 con la Vespa 125, il “miracolo Vespa” si compie ed inizia una lunga e ininterrotta storia di successi produttivi e commerciali. Il britannico Times saluta la novità, plaudendo al geniale prodotto italiano “*come non se vedevano da secoli dopo la biga romana.*”

A 10 anni dalla sua nascita, nel 1956, dalle

linee di montaggio dello stabilimento di Pontedera esce la milionesima Vespa. Oggi sono oltre 17 milioni le Vespa prodotte in circa 130 modelli, con diffusione planetaria. Vespa diventa protagonista della storia del costume, della mobilità, del design, della comunicazione e del cinema: non è solo uno scooter, ma un’autentica icona di stile che incarna un mondo di valori che rimandano alla libertà, al viaggio, alla moda, alla creatività. E così Vespa diventa elemento di unione tra generazioni e culture diverse, vero e proprio oggetto del desiderio di europei, asiatici e americani. Un sogno che si trasforma in realtà.

move decisively into scooter manufacture (soon followed by production of commercial vehicles like the Ape). On its presentation at the Rome Golf Club, the Vespa received a mixed response from the press and the trade: in some quarters the scooter was described as a “contraption” that was sluggish, unreliable and destined for failure, in others it was praised for its innovative elements and inspired engineering. It was not until the end of 1947, and above all in 1948 with the Vespa 125, that the “Vespa miracle” worked its magic and the scooter began its long and uninterrupted production and commercial success story. In the UK, The Times hailed the Italian product as a vehicle that had not

been seen “since the Roman chariot”. Ten years after its debut, in 1956 the millionth Vespa left the Pontedera assembly lines. Today, more than 17 million Vespa scooters have been produced, in about 130 versions, for sale all over the globe. The Vespa has become a star in the history of lifestyles, mobility, design, communication and cinema: it is not just a scooter, but a genuine style icon representing a universe of values relating to freedom, travel, fashion and creativity. As a result the Vespa is a bridge between different generations and different cultures, an authentic object of desire in Europe, Asia and America. A dream that came true.

OPINIONS

*The emotions of the actor
and the recollections of the critic*

Yespa forever

L'emozione dell'attore e il racconto del critico





“La mia vita in Vespa”

**Intervista ad Alessandro Gassman
attore e regista**

Interview with Alessandro Gassman, actor and director

di Isabella Spinella

Alessandro Gassman, attore di successo di cinema e di teatro, sposato dal 1998 con Sabrina Knafnitz e padre di Leo, è anche un grande appassionato della Vespa. E ci rivela un sogno: poter girare per Roma sul mitico due ruote al fianco della bravissima Meryl Streep.

Alessandro Gassman, lei è stato il padrino della mostra “La Vespa e il Cinema”, inaugurata al Museo Piaggio di Pontedera un anno fa. Una mostra che racconta – dal 1953 fino ai giorni nostri – il binomio vincente Vespa-Cinema attraverso le locandine dei film e le fotografie degli attori più celebri del cinema italiano e internazionale, in sella all'intramontabile scooter.

Quali emozioni ha suscitato in lei questa straordinaria rassegna?

«Intanto racconta una bella storia italiana, che di questi tempi è raro. La Vespa rappresenta la genialità del nostro Paese nel mondo, capace di affascinare chiunque, me per primo. Io infatti giro solo in Vespa! L'immagine della mostra che mi ha colpito di più, anche se la conoscevo già e sono di parte, è quella di mio padre in sella alla Vespa. Ma sono stato molto colpito anche dalla realtà industriale della fabbrica di Pontedera, da sempre radicata sul territorio toscano. L'economia vera è lì: è lì che si vive l'impegno, la fatica e il talento imprenditoriale e manifatturiero. E' lì che nasce il successo di Piaggio e di Vespa».

La nascita della Vespa rivoluzionò il mondo della mobilità, ma soprattutto lo stile di vita

“My life with the Vespa”

A successful actor on stage and screen, married to Sabrina Knafnitz since 1998 and father of Leo, Alessandro Gassman is also a great fan of the Vespa. And, as he tells us, he has a secret ambition: to ride round the streets of Rome on the legendary two-wheeler with the sublime Meryl Streep.

Alessandro Gassman, you were the guest presenter at the opening of “The Vespa and the Movies” exhibition at the Piaggio Museum in Pontedera a year ago. The exhibition looks back at the winning couple formed – since 1953 – by the Vespa

and the Movies, with film posters and stills of leading Italian and international actors on the saddle of the evergreen scooter.

How did you react emotionally when you saw this extraordinary exhibition?

«To start with, it tells a fascinating Italian story, which is a rarity these days. The Vespa is a world symbol of Italian genius, and can fascinate anyone, me first of all. In fact, I never ride anything but a Vespa! The photo in the show that struck me most, even though I'd already seen it and obviously I am not an impartial bystander, is the one of my father on a Vespa. But I was also very struck by the industrial situation of the Pontedera factory, which has always kept its roots in Tuscany. That's where the real economy is: that's where the real entrepreneurial and manufacturing commitment,

Vittorio Gassman



degli italiani. Negli anni della Dolce Vita la Vespa diventò il simbolo della libertà e del riscatto sociale. E anche il cinema italiano, in quegli anni, conobbe un periodo di grande fermento. Oggi la Vespa è venduta in tutto il mondo e continua ad essere un'icona del *made in Italy*. Come si è evoluto, invece, il cinema italiano?

«Il cinema italiano si è perso dopo la prima metà degli anni '70. Ma negli ultimi dieci anni ha riacquisito una sua forma e una sua unicità. Soprattutto nell'ultimo anno si è registrato un aumento degli incassi per i film italiani, che in alcuni casi

effort and talent are. And that's the source of the success of Piaggio and the Vespa.»

The arrival of the Vespa revolutionised mobility and, above all, Italians' way of life. During the years of La Dolce Vita the Vespa became a symbol for freedom and social advancement. They were exciting years for the Italian cinema, too. Today the Vespa is sold all over the world and continues to be an icon for "made in Italy". How have Italian movies progressed?

«Italian cinema lost its way in the second half of



QUANDO MIO PADRE VITTORIO...

"Per punirmi dopo una marachella mio padre Vittorio mi proibiva di usare la Vespa, per me era la punizione peggiore. Lui era negato per i motori. Un giorno che c'era sciopero dei taxi a Roma, andò in garage per prendere la mia 50 Special. Diede gas e si schiantò contro l'auto. Distrusse il mio scooter... e io fui punito".

When my dad Vittorio...

"To punish me for some misdeed, my father Vittorio banned me from using my Vespa, which was the worst punishment he could give me. He was useless with bikes. One day, when the taxis were on strike in Rome, he went to the garage to get my 50 Special. He opened the throttle and crashed into the car. He wrecked my scooter and I got the blame."

hanno superato al botteghino i film americani. E questo è avvenuto non solo per i cine-panettoni, ma anche per commedie e film d'autore. Film come "Gomorra" e "Caos Calmo", infatti, hanno goduto di un grande successo internazionale. La commedia italiana, inoltre, ha saputo rinnovarsi, raccontando storie popolari ma non volgari, capaci di riconquistare il pubblico e il mercato cinematografico».

Il Vespa Club di Pontedera le ha conferito il titolo di socio onorario. Che cosa vuol dire per lei essere un Vespista?

«Significa attraversare Roma in 25 minuti e non dover usare l'auto. Io vivo sulle due ruote, perché questa è una città che non offre alternative. Se in più ti sposti su un mezzo che ha un design straordinario, beh è ancora meglio! La Vespa è senza dubbio lo scooter più bello al mondo. Ed è molto bella anche la nuova PX che ha le marce come un tempo. Davvero straordinaria!».

Le piacerebbe girare un film in sella ad una Vespa, stile Gregory Peck e Audrey Hepburn in "Vacanze Romane"? E chi vorrebbe al suo fianco nei panni della bella straniera?

«Sono un grande amante dei "road movies", infatti uno dei miei film cult è "Easy Rider", girato praticamente tutto su due ruote. Quindi certo, mi piacerebbe recitare in sella ad una Vespa, magari in un film dalla trama divertente ed emozionante. Chi vorrei al mio fianco? Meryl Streep sarebbe straordinaria da scarozzare per le vie di Roma, magari chiacchierando della sua incredibile carriera. Lei è davvero geniale!».

Quali sono i suoi progetti lavorativi per il futuro?

«Per ora sono impegnato nella promozione di "Ex 2" che uscirà nelle sale cinematografiche ad ottobre. Poi a Natale mi vedrete su Sky, nel film "Natale per due" insieme a Enrico Brignano. Un "road movie" che si svolge in macchina durante un viaggio da Palermo a Torino la notte di Natale. Continua, poi, il mio impegno al Teatro Stabile del Veneto di cui sono direttore e, infine, tra febbraio e marzo dell'anno prossimo ci sarà il mio debutto come regista. Il film di cui sono anche protagonista, tratto dal testo teatrale "Roman e il suo cucciolo" che sto portando in giro nei teatri italiani, racconta la storia di un rapporto difficile tra un padre immigrato rumeno e il figlio che vive isolato e non riesce ad integrarsi nella società italiana.»

the 1970s. But in the last ten years it has regained a shape and a unique character. Over the last year in particular, box-office takings have increased for Italian films, beating US movies in some cases. And not just the Christmas comedies, but also light comedies and arthouse movies. Films like "Gomorra" and "Caos Calmo" have been great international successes. Italian comedy has also successfully restyled itself, telling popular but not vulgar stories that appeal to the public and the cinema market.»

The Pontedera Vespa Club has made you an honorary member. What does being a Vespist mean to you?

«It means getting across Rome in 25 minutes without having to use the car. I live on two wheels, because Rome is a city that has no alternatives. And if you ride a vehicle with a great design, so much the better! The Vespa is unquestionably the best looking scooter in the world. This includes the new PX model, with gears like the old models. It's great!»

Would you like to shoot a film on a Vespa, like Gregory Peck and Audrey Hepburn in "Roman Holiday"? And who would be the charming foreigner on your pillion?

«I'm a great fan of road movies, one of my cult films is "Easy Rider", nearly all of which was shot on the wheel. So, sure, I'd like to act on a Vespa, ideally in a film with a heart-warming story. And on the pillion? It would be fantastic to take Meryl Streep around the streets of Rome, and ask her about her incredible career. She's something else!»

What have you got lined up for the future, work wise?

«At the moment I'm promoting "Ex 2" which will be released in October. At Christmas you'll see me on Sky, in "Natale per due", with Enrico Brignano. It's a road movie shot in a car during a trip from Palermo to Turin, on Christmas night. Then, I'm still involved with the Teatro Stabile del Veneto, as director, and in February and March next year I'll be making my debut as a film director. I'm also playing a lead role in the film, which is based on the stage play "Roman e il suo cucciolo" which we're playing in Italian theatres; it's about the difficult relationship between a Romanian immigrant and his son, who has trouble integrating with Italian society.»



«SONO UN GRANDE AMANTE DEI ROAD MOVIES: UNO DEI MIEI FILM CULT È EASY RIDER, GIRATO PRATICAMENTE TUTTO SU DUE RUOTE»

Yespa e la “Dolce Vita” dei Nastri d’Argento

**Intervista a Laura Delli Colli,
Presidente del Sindacato Nazionale
Giornalisti Cinematografici Italiani**

*Interview with Laura Delli Colli,
president of the Italian journalists syndicate of film critics*



di Francesco Palizzolo

Laura Delli Colli è giornalista, esperta di cinema ed autrice di numerosi libri. Da circa un decennio è Presidente del Sindacato Nazionale Giornalisti Cinematografici Italiani, che si occupa di promuovere il cinema italiano attraverso prestigiosi eventi cinematografici e culturali come i Nastri d’Argento e gli Incontri Internazionali del Cinema di Sorrento.

Nel 2011 si celebra un grande anniversario: sia lo scooter più famoso al mondo che il premio cinematografico più antico d’Europa compiono 65 anni. Per festeggiarli insieme, i Nastri d’Argento hanno voluto ricreare a Taormina l’atmosfera della Dolce Vita, facendo correre attori e fotografi per le vie del centro in sella alla Vespa. Come nasce questo originale progetto?

«Inanzitutto da una fatale coincidenza: il 1946 è anche l’anno di nascita del Sindacato Nazionale Giornalisti Cinematografici Italiani. Lo scorso anno, poi, un altro anniversario importante – in quel caso un mezzo secolo festeggiato anche da un fantastico restauro della pellicola – ha rilanciato l’attenzione su un

must dell’Italian life style nel mondo: “La Dolce Vita”. Credo che l’immagine dei paparazzi celebrata da Federico Fellini sia ancora oggi, insieme all’icona di Anita Ekberg immersa nell’acqua di Fontana di Trevi, la perfetta sintesi di un’epoca e di quel cinema non solo in Italia ma anche nel mondo».

I Nastri d’Argento 2011 hanno premiato soprattutto il “rinnovamento” del cinema italiano, che si sta realizzando attraverso il talento di una nuova generazione di attori e un nuovo modo di fare cinema. Secondo lei, in che modo sta cambiando il cinema italiano?

«Intanto proprio con il ricambio generazionale: c’è stata, proprio negli ultimi anni, una difficilissima stagione per il casting, soprattutto quello maschile nell’età compresa fra i trenta e i cinquant’anni. E tra le attrici, pensiamo ad una protagonista come Margherita Buy: lei è stata, senza concorrenti, l’attrice-simbolo di una certa generazione femminile nel cinema d’autore. Oggi siamo lieti di segnalare, anno dopo anno, proprio a Venezia, giovani pieni di talento. Cambia, però, anche lo stile narrativo del cinema. Generi e “b-movies” di ieri hanno trovato posto nella fiction, mentre il cinema sceglie sempre più spesso tra due alternative: opere d’autore nelle quali ancora svetta la generazione dei maestri, o commedie molto diverse da quelle del passato che hanno lanciato –

The Vespa and the “Dolce Vita” of the Nastri d’Argento awards

Laura Delli Colli is a journalist, a movie expert and a prolific writer. For about ten years, she has been president of the association of Italian film critics, which promotes Italian cinema at high-profile arts and movie events such as the Nastri d’Argento awards and the Incontri Internazionali del Cinema festival in Sorrento.

2011 is an important anniversary: the world’s most famous scooter and Europe’s oldest cinema award, the Nastri d’Argento, both celebrate 65 years. To mark the double festivity, the Nastri d’Argento organisers decided to recreate the atmosphere of La Dolce Vita in Taormina, with the actors and photographers riding through the town centre on Vespa scooters. Where did the idea come from?

It started with an unavoidable coincidence: 1946 was also the year when the association of Italian film

critics was founded. And last year, another important anniversary – a 50th birthday celebrated with an excellent restoration of the film – focused attention on a cornerstone of the Italian life style around the world: “La Dolce Vita”. I think Federico Fellini’s portrayal of the paparazzi, together with the iconic image of Anita Ekberg in the Trevi Fountain, encapsulates perfectly an era and a type of cinema, not just in Italy but worldwide.»

The 2011 Nastri d’Argento awards paid particular homage to the “revival” of Italian filmmaking, driven by the talent of a new generation of actors and a new approach to movie-making. In your view, how is Italian cinema changing?

«First of all, with the arrival of a new generation: the last few years have been very difficult for casting directors, especially as regards male actors in the thirty to fifty age group. Among the women, the actress who comes to mind is Margherita Buy: she has been the unrivalled symbol of a certain generation of women in arthouse cinema. Today it’s great to see the arrival in Venice, year after year, of very talented youngsters. At the same time, however, the cinema’s narrative style has changed. Yesterday’s genres and B-movies are part of fiction, while today’s films tend to fall into one of two

grazie agli enormi incassi e ad un nuovo modo di raccontare l'Italia – nomi nuovi, a cominciare da registi e sceneggiatori. Certo, nel cinema italiano di oggi mancano i Cristaldi, i Ponti, i De Laurentiis, i Lombardo che hanno supportato la storia dei nostri film. Ma qualche erede c'è. E meccanismi di legge come il *tax credit*, che consente anche ai privati – in cambio di benefici fiscali – di investire capitali nuovi (in un cinema troppo spesso finanziato poco e male) sono un segnale di incoraggiamento e di novità.

Lei crede che il connubio tra la Vespa e il cinema possa essere esportato nelle più prestigiose rassegne cinematografiche internazionali?

«Assolutamente sì: immagini come quelle in bianco e nero dei grandi film del passato, che abbiamo potuto ammirare proprio a Taormina nella bellissima mostra "La Vespa e il Cinema", sono la prova che Vespa è legata anche all'immagine internazionale dell'Italia e non solo del nostro cinema. Credo che l'Italia abbia soprattutto tre biglietti da visita importanti su cui puntare quando "sbarca" all'estero: moda, *food* e cinema. Oltre, naturalmente, ai brand che ne esaltano l'immagine per storia e tradizione. La curiosità per il nostro stile all'estero esiste: l'ho personalmente sperimentata, oltre che in Europa, anche a New York e a Los Angeles, in Giappone, in Cina e in India. E' sorprendente l'amore e la curiosità che il grande pubblico mostra nei confronti dei film italiani in occasione delle grandi rassegne cinematografiche. I nostri film circolano con difficoltà sui mercati, ma nei festival e soprattutto nelle rassegne italiane costruite per l'estero c'è un interesse e un'attesa forte per tutto ciò che riesce a rappresentare nel resto del mondo, da sempre».

Quali sono, secondo lei, i film di ieri e di oggi che meglio si abbinano ai valori di libertà e dinamismo incarnati dalla Vespa?

«Vespa è legata ai film che proprio i Nastro d'Argento sono stati lieti di riproporre a Taormina. Inutile sottolineare ancora una volta, da questo punto di vista, il valore di "Vacanze romane" di William Wyler del 1953 con Audrey Hepburn e Gregory Peck, o quello davvero universale e immortale de "La dolce vita" di Federico Fellini, in un 1960 che segnava per l'Italia anche un passaggio importante dopo gli anni del dopoguerra e della ricostruzione. Personalmente sono affezionato anche a due titoli molto lontani tra loro, che esprimono, seppur in maniera diversa, proprio quel senso di libertà di cui stiamo parlando: "Poveri ma belli" di Dino Risi – un set del quale ho avuto la fortuna di ascoltare qualche racconto in famiglia, visto che alla macchina da presa c'erano mio padre Franco e mio zio Tonino Delli Colli – e "Caro diario".

Credo che quel lungo giro in Vespa di Nanni Moretti rappresenti un *must* tra le sequenze fissate nella memoria degli "splendidi quarantenni" e dei cinquantenni di tutti i tempi».

Che progetti avete per l'edizione dei Nastri d'Argento 2012? Ci può anticipare qualcosa?

«È difficile anticipare qualcosa di un Premio che nasce dall'attualità di ogni anno, perché i "Nastri" hanno un po' l'immagine e il ritmo dell'annata cinematografica. Posso però azzardare qualche previsione: tra i moltissimi film italiani visti a Venezia c'è una freschezza nuova.



L'attrice Anita Ekberg nella Fontana di Trevi a Roma, in una delle scene più famose del film "La dolce vita" di Federico Fellini (1960). / *Actress Anita Ekberg in the Trevi Fountain in Rome: one of the most famous scenes from Federico Fellini's "La Dolce Vita" (1960).*

Immagino che non sarà difficile segnare nel promemoria dei film candidabili al Nastro per il miglior regista esordiente almeno due nomi: Francesco Bruni per "Sciàllà!" e Gipi (Gian Alfonso Pacinotti) per "L'ultimo terrestre", un'autentica sorpresa che abbiamo scelto di segnalare con il Premio Francesco Pasinetti, votato dai giornalisti cinematografici presenti alla Mostra come la migliore opera prima del concorso.

La formula comunque non cambia: i Nastri saranno come sempre una grande vetrina per il cinema, grazie anche alle iniziative dei brand che lo amano e che ne esaltano i valori in casa e all'estero».

categories: arthouse films, still dominated by the generation of master moviemakers, or comedies quite different to those of the past, whose huge box-office takings and new approach to portraying Italy have launched a host of new names, beginning with directors and scriptwriters. Of course, contemporary Italian cinema lacks the Cristaldi, the Ponti, the De Laurentiis, the Lombardos, who backed the history of our movies. But some heirs have emerged. And a series of legislative mechanisms like tax credits, which, in exchange for tax benefits, allow private investors to provide fresh capital (in an often badly

great interest in our style abroad: I've seen it myself, not just in Europe, but in New York and Los Angeles, in Japan, China and India. The general public's affection for and interest in Italian films at the major movie events is surprising. Our films don't always have an easy life on the markets, but at the festivals, and above all at the Italian shows organised for international audiences, there's always great interest and a sense of expectancy for everything that represents us abroad.»

Which films, old and new, do you think best reflect the values of freedom and dynamism embodied by the Vespa?

«The Vespa is associated with movies that the Nastro d'Argento was delighted to show again at Taormina. From this point of view, I hardly need underline the importance of William Wyler's "Roman Holiday" in 1953 with Audrey Hepburn and Gregory Peck, or the truly universal and immortal significance of Federico Fellini's "La Dolce Vita" in a 1960 that, for Italy, was also an important step forward in the postwar reconstruction. Personally, I'm fond of two very different titles, which, in different ways, express the sense of freedom we're talking about: Dino Risi's "Poveri ma belli" – a set I had the good fortune to hear first-hand stories about at home, given that my father Franco and uncle Tonino Delli Colli were behind the camera – and "Dear Diary". I think Nanni Moretti's long ride on the Vespa is an unforgettable sequence for today's forty- and fifty-year olds.»

What plans do you have for the 2012 Nastro d'Argento? Can you give us any details?

«It's difficult to anticipate anything about an award that depends on each year's developments, because the Nastri are linked to the image and rhythm of the cinema year. But I can make a prediction: there is a sense of freshness among the many Italian films we saw in Venice. I think at least two names can be mentioned as possible candidates for the award for best new director: Francesco Bruni for "Sciàllà!" and Gipi [Gian Alfonso Pacinotti] for "L'ultimo terrestre", a real surprise we decided to highlight with the Francesco Pasinetti award, voted by the film critics at the show as the best debut work. But the formula is always the same: as always the Nastri will be a great showcase for the cinema industry, in part thanks to the initiatives of the brands that celebrate the movies and highlight their values at home and abroad.»

and insufficiently funded industry) are an encouraging new development.»

Do you think the partnership between the Vespa and the movies can be exported to the top international film festivals?

«Absolutely: black-and-white images from the great films of the past, which we saw at Taormina in the exciting "The Vespa and the Movies" exhibition, confirm that the Vespa is linked to the international image of Italy, not just of our movies. I think Italy has three main assets to spend on the international stage: fashion, food and cinema. And of course the historic brands that enhance its image. There is

GLOBAL

The global icon

L'icona globale





Yespa, la testa degli italiani

**Intervista a Beppe Severgnini
giornalista e scrittore**

*Interview with Beppe Severgnini
journalist and writer*

di Stefania Giorgioni

“**L**a Vespa prova una cosa: quando noi italiani scegliamo le cose semplici, siamo imbattibili”. È con queste parole che Beppe Severgnini, giornalista e scrittore, chiude il capitolo dedicato allo scooter più famoso al mondo nel suo libro “La testa degli italiani”. Già pubblicato in America nel 2006 e diventato “New York Times Bestseller” (il primo scritto da un italiano dopo decenni), il saggio arriva ora in Vietnam sulle ali di un successo editoriale internazionale. Portando con sé, sulla copertina, l’immagine-simbolo di una Vespa. Abbiamo cercato di capire con Severgnini i motivi di questa scelta.

Oggi il Vietnam sembra assomigliare, per crescita economica, demografica e per le dinamiche sociali in atto, all’Italia del dopoguerra. E proprio lì il suo libro sta già avendo un grande successo di critica e di lettori. C’è davvero qualcosa che lega i due popoli?

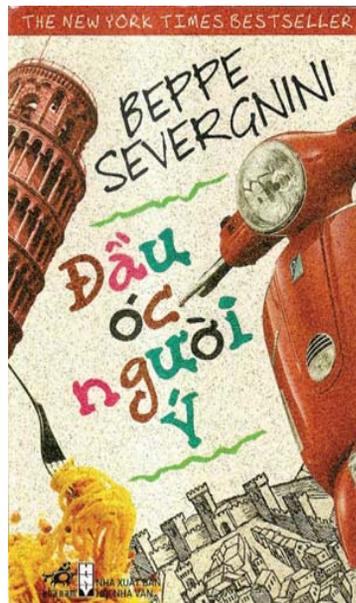
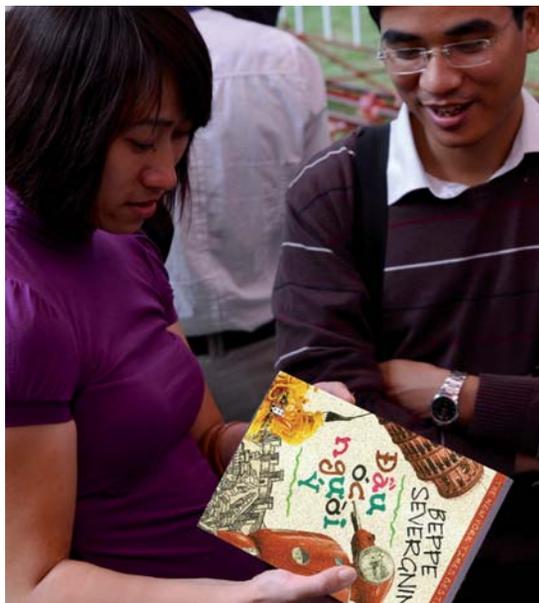
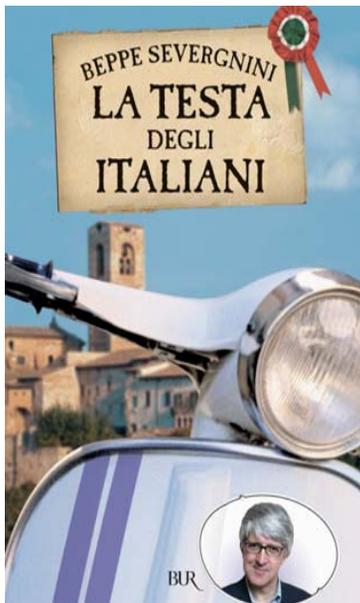
«Be’, l’Italia era una democrazia, nella seconda metà degli anni ‘40 e negli anni ‘50; il Vietnam

Vespa, the head of the Italians

“The Vespa proves a point: when we Italians make things simple, we’re unbeatable”. This is the closing line to Beppe Severgnini’s chapter on the world’s most famous scooter in his book “La testa degli italiani” (The head of the Italians). Published in America in 2006 with the title “La Bella Figura”, where it became a “New York Times Bestseller” (the first book written by an Italian to do so for years), Severgnini’s volume is now arriving in Vietnam, driven by its international success. On the cover, the symbolic image of a Vespa. We talked to the author (journalist and writer) about the reasons for this choice.

In terms of economic and demographic growth and current social trends, Vietnam resembles postwar Italy. And your book has won a great critical and public response there. Do the two countries really have something in common?

«Well, Italy was a democracy, in the second half of the 1940s and the 1950s; Vietnam is not. And their respective initial economic and social conditions are



Il libro di Beppe Severgnini è stato tradotto anche in vietnamita, cinese e bengali per raccontare il Bel Paese ai lettori asiatici. Nelle immagini, da sinistra: la copertina italiana e quella dell'edizione vietnamita. Beppe Severgnini's book has been translated into Vietnamese, Chinese and Bengali, to tell Asian readers about the Bel Paese. Photos, from the left: the Italian cover and the cover of the Vietnamese edition.

non lo è. E le condizioni economiche e sociali di partenza sono molto diverse. Ma non c'è dubbio che i due popoli abbiano enormi risorse di carattere e di inventiva. E queste risorse hanno aiutato noi e loro a risollevarsi da una guerra devastante. La Vespa, se ci pensate, è un prodotto da dopoguerra: semplice, agile, relativamente economica, una buona alternativa all'automobile (clima permettendo). So bene che oggi – in Vietnam, ma anche in Italia – la Vespa è anche un prodotto elegante e di moda. Ma le origini non si cambiano e non si dimenticano».

È più difficile spiegare gli italiani a chi è più lontano o a chi, come il resto degli europei, ci frequenta da secoli?

«E' più facile spiegare gli italiani a chi ci conosce già: per turismo (europei) o a causa di un'emigrazione massiccia e prolungata (americani, australiani, argentini). In Asia i lettori mancano talvolta di conoscenze di base sul nostro Paese (storiche, geografiche, politiche). Ma io cerco di non dare

nulla per scontato, spiegando insieme il fascino, la grandezza e i limiti dell'Italia, cerco di informare e divertire. Ho visto che questo cocktail funziona: il libro è tradotto in vietnamita, in cinese, in bengali e in arabo. Ne sono orgoglioso, vi dirò. Anche perché l'Asia è un continente che mi affascina da un quarto di secolo: dal mio viaggio di nozze del 1986 in poi ci torno spesso, per turismo e per lavoro».

L'Italia sembra soffrire la crisi internazionale più degli altri Paesi. Colpa dei nostri caratteri? Ma se è così, come possono proprio quelle caratteristiche aiutarci a uscire dai guai?

«Credo, come ho detto, che Vietnam e Italia siano nazioni reattive. Ma vedo più fiducia nel futuro ad Hanoi che a Roma, oggi. Noi italiani abbiamo la pancia piena, e la sensazione che si possa svuotare è inquietante. Per la prima volta c'è una generazione di genitori italiani consapevoli che i figli staranno – almeno economicamente – un po' peggio. In Vietnam è ancora tempo di aspettative crescenti».

quite different. But there is no doubt that both populations have a powerful character and an inventive spirit. These resources helped us and them to pick themselves up after a devastating war. If you think about it, the Vespa is a postwar product: simple, agile, relatively cheap, a good alternative to a car (weather permitting). I realise that today – in Vietnam, but in Italy too – the Vespa is also a smart, fashionable product. But its origins haven't changed, nor are they forgotten.»

Is it more difficult to explain the Italians to people who are further away, or to people like other Europeans, who have been rubbing shoulders with us for centuries?

«It's easier to explain the Italians to people who already know us: through tourism (the Europeans) or as a result of massive prolonged emigration (Americans, Australians, Argentinians). Readers in Asia often lack even basic knowledge about Italy (history, geography, politics). But I try not to take anything for granted, and in explaining the

fascination, greatness and limits of Italy, I want to be informative and entertaining. I've found this cocktail works: the book has been translated into Vietnamese, Chinese, Bengali and Arabic. And I'm proud of that, I can tell you. Partly because Asia is a continent I've been fascinated with for twenty-five years: since my honeymoon in 1986, I've gone back there often, for work and for tourism.»

Italy seems to be suffering from the international crisis more than other countries. Is this because of our character? And if so, how can our distinguishing features help us get out of trouble?

«As I said, I think Vietnam and Italy are reactive nations. But today I see greater confidence in the future in Hanoi than in Rome. We Italians have full stomachs and the idea that we might have to tighten our belts is alarming. For the first time there's a generation of Italian parents aware that their children will be a little less well off, economically speaking at least. In Vietnam people's expectations are still growing.»



2011: Ravi Chopra. Presidente e Managing Director di PVPL, nello stand Vespa al Mumbai International Motor Show.
2011: Ravi Chopra, PVPL Chairman and Managing Director, on the Vespa stand at the Mumbai International Motor Show.

Il grande ritorno

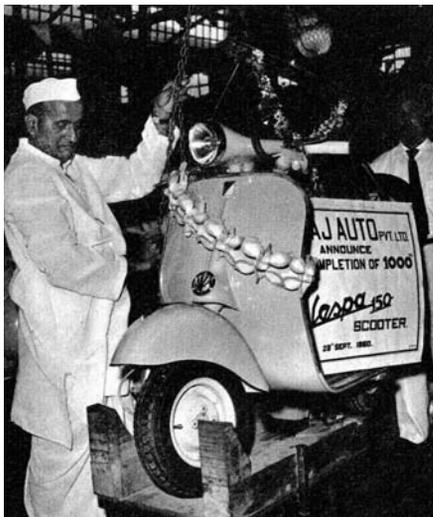
Cresce l'attesa per il lancio di Vespa in India

di **Graziella Teta**

Una foto storica, pubblicata sulla rivista Piaggio, ritrae la millesima Vespa prodotta nell'allora stabilimento di Bombay: era il 29 settembre 1960. Da quello scatto è trascorso oltre mezzo secolo, ma per vedere sui media di tutto il mondo la nuova immagine di Vespa prodotta in India bisognerà attendere solo pochi mesi. Nelle redazioni di giornali e tv hanno già segnato la data in agenda: gennaio 2012, Auto Expo di New Delhi, lancio stampa di Vespa. Al quale seguirà, dalla prossima primavera, la distribuzione commerciale della Vespa LX prodotta nel nuovo stabilimento di Piaggio Vehicles Private Limited (PVPL) a Baramati, ormai in fase di completamento. Qui da mesi si sta lavorando a ritmi intensi per centrare l'importante appuntamento, che segna un'altra fondamentale tappa dello sviluppo del Gruppo

The great return

An historic photo, published in the Piaggio magazine, shows the thousandth Vespa scooter to come off the production line in Bombay, on 29 September 1960. More than half a century has gone by since then, but in just a few months time a new shot of the Vespa produced in India will be published in the world media. Newspapers and TV newsdesks have already put the date down in their diaries: January 2012, the Auto Expo show in New Delhi, the Vespa press launch. This will be followed, in the spring of 2012, by the start-up of commercial distribution of the Vespa LX produced in the new Piaggio Vehicles Private Limited (PVPL) factory in Baramati, which is now reaching completion. Everyone has been working at an intense pace for months to meet this vital deadline, which marks another milestone in the expansion of the Piaggio Group in this great Asian nation.



1960: la Vespa n. 1.000 prodotta a Bombay.
1960: Vespa no. 1,000 produced in Bombay.



L'attuale stabilimento PVPL di Baramati: il team italo-indiano impegnato nella produzione di "avanserie" della Vespa. In basso: allestimento della showroom con decorazioni floreali. / The current PVPL factory in Baramati; the Italo-Indian team working on pre-production Vespa scooters. Below: the showroom with floral decorations.

Piaggio nel grande Paese asiatico. Anche sul fronte dello sviluppo della rete dei dealer l'impegno, sotto la guida di Ravi Chopra, è massimo. Durante l'estate sui principali giornali è apparso un annuncio di Piaggio India, rivolto ai potenziali dealer: sono giunte centinaia di manifestazioni di interesse, ed è in corso la selezione per scegliere i migliori partner, che faranno parte del network esclusivo di "venditori" della nuova Vespa. L'obiettivo è partire con 100-120 concessionari dislocati nelle grandi città delle province più importanti, dall'Andhra Pradesh a W. Bengal, passando per Delhi, Goa, Kerala e Maharashtra. La nuova gamma Vespa vanterà caratteristiche studiate "su misura" per i clienti indiani, in termini di prestazioni, efficienza dei motori, bassi consumi ed emissioni. Il target di riferimento saranno le classi medio-alte, in grande crescita, attenti al *value for money* quanto alla distintività del brand: quello di Vespa è ben conosciuto ed apprezzato da decenni in India. Perché, anche in India, "Vespa is not just a scooter. It's a way of life".

Maximum effort is also being devoted to the development of the dealer network, under the leadership of Ravi Chopra. Over the summer, a Piaggio India advertisement appeared in the main newspapers, addressing potential dealers: hundreds of interested replies have been received, and the selection process is underway to choose the best partners to join the exclusive network of "sellers" of the new Vespa. The target is to start with 100-120 dealers in the main cities of the most important provinces: from Andhra Pradesh to West Bengal, passing through Delhi, Goa, Kerala and Maharashtra.

The new Vespa range will have features designed specifically for Indian customers, in terms of performance, engine efficiency, low fuel consumption and low emissions. The main target will be India's rapidly growing upper-middle classes, who care as much about value for money as about brand distinctiveness: Vespa is a name India has known and appreciated for decades. Here too, "The Vespa is not just a scooter. It's a way of life".





Roma, aprile 2011: Roberto Leardi, "ambasciatore" del Vespismo mondiale, alla festa per i 65 anni di Vespa che ha reso omaggio al 150° dell'Unità d'Italia.

Rome, April 2011: Roberto Leardi, the "ambassador" of the worldwide Vespa community, at the Vespa's 65th birthday party, which paid homage to the 150th anniversary of Italian Unification.

Professione Vespista

**Intervista a Roberto Leardi
Presidente del Vespa World Club**

*Interview with Roberto Leardi
President of the Vespa World Club*

di **Graziella Teta**

Roberto Leardi si dedica da una vita allo scooter più famoso del mondo. Ha iniziato negli anni '60 nel Vespa Club Roma, proseguendo come campione nelle gare di regolarità, per approdare nel 1984 alla presidenza del Vespa Club d'Italia (che riunisce 411 club e 40 mila iscritti) e infine a quella del Vespa World Club (40 Nazioni affiliate). Autore di numerose pubblicazioni dedicate a Vespa, è spesso chiamato da giornali, radio e network tv per interviste, testimonianze, consulenze. Della storia di Vespa sa proprio tutto: a lui si rivolgono perfino le produzioni cinematografiche e televisive, italiane e straniere. Leardi detiene inoltre una ricca collezione di Vespa: 30 esemplari, tra cui alcuni davvero rari come la "Bacchetta" degli anni '48-50 o la 150 del 1956 o infine la GS con la quale gareggiava nei campionati. Per le strade di Roma, dove vive, viaggia in sella alla GT 200.

Presidente Leardi, come nasce lo straordinario connubio che lega Vespa e il cinema sin dagli anni Cinquanta?

«Nell'Italia del dopoguerra, Vespa sin dalla sua nascita ha rappresentato la voglia di rinascita e di libertà: un mezzo per la mobilità facile, economica, robusta e di stile. Il cinema, specchio dei cambiamenti della società, ha

Professione Vespista

Roberto Leardi has devoted a lifetime to the world's most famous scooter. He took his first steps in the 1960s at the Rome Vespa Club, eventually becoming a champion in regularity trials before assuming the presidency of the Vespa Club d'Italia in 1984 (a federation of 411 clubs and 40,000 members) and finally the presidency of the Vespa World Club (40 member nations). Author of numerous publications on the Vespa, he is frequently contacted by newspapers, radio and TV networks for interviews, testimonials and advice. He knows everything there is to know about the Vespa: he is the expert Italian and international movie and television productions turn to. Leardi also has a large collection of Vespas: 30 scooters, including a number of truly rare pieces like the "Bacchetta" from 1948-50, the 150 from 1956 or the GS he used to compete in the championships. When driving round Rome, where he lives, he rides a GT 200.

Presidente Leardi, how did this extraordinary partnership between the Vespa and the movies originate in the 1950s?

In postwar Italy, right from the start the Vespa stood for the desire for a fresh start and freedom: it was a robust and stylish solution for easy, affordable mobility. As a mirror of social change, the movies portrayed the wind of change interpreted so well by the scooter: so, after Neorealism, which showed the poor stealing bicycles to survive, in the 1950s people were attracted by optimistic movies co-starring the Vespa. This was a

colto il vento del nuovo che lo scooter ben interpretava: per questo motivo dopo il Neorealismo, che raccontava di poveracci che rubavano le biciclette per necessità, negli anni Cinquanta iniziarono a spopolare i film ottimisti che avevano Vespa come co-protagonista. Quando la tv ancora doveva arrivare nelle case degli italiani, la gente assisteva ai "cinegiornali" del tempo – come la "Settimana Incom" – proiettati appunto nelle sale cinematografiche prima dei film. È qui che Vespa fa il suo ingresso nel mondo del cinema, diventando subito *status symbol*, oggetto di culto e di desiderio popolare.

Produttori e registi cominciano presto a farla "recitare" nei film: tra i primi, cito la fugace apparizione in "Cronaca di un amore" di Michelangelo Antonioni (1950), seguita dalla ben più importante presenza in "Domenica d'agosto" (1950) di Luciano Emmer, dove Vespa porta al mare famiglie piene di speranza nella vita. Il film esce nelle sale italiane il 18 febbraio 1950. È ambientato esattamente nella domenica 7 agosto 1949, sulla spiaggia di Ostia e sulla strada che conduce al mare (la Ostiense): quella via del mare su cui, l'anno dopo, la Vespa-siluro del pilota Mazzoncini stabilisce il record di velocità superando i 171 km/h. E forse non tutti sanno che il grande Marcello Mastroianni, tra i protagonisti del film, è doppiato da un altro grande attore italiano: Alberto Sordi. Possiamo dire che con questo film il cinema italiano esce dalla stagione neorealista ed entra nella commedia all'italiana.

Poi la consacrazione mondiale di Vespa con il film americano "Vacanze Romane"...

«Sicuramente la bella favola vissuta dai due protagonisti, interpretati da attori famosi come Gregory Peck e Audrey Hepburn, in sella a Vespa per le vie di Roma ha lanciato il piccolo scooter italiano nel mondo.

La scelta della Vespa da parte della produzione derivava dalla necessità di avere un prodotto tipicamente italiano, coerente con la sceneggiatura tesa ad unire la bellezza dell'architettura e degli scenari di Roma con la felicità e il brio dell'incontro tra i due giovani.

Il regista William Wyler fu subito imitato da decine di grandi registi che hanno utilizzato Vespa nei loro racconti cinematografici: Mario Monicelli, Dino Risi, Alfred Hitchcock, Federico Fellini, Georges Lucas, Nanni Moretti, Steven Spielberg sono solo alcuni che nei de-



cenni hanno assegnato un ruolo a Vespa, affiancandola ad attrici e attori di ogni Nazione per comunicare al mondo messaggi positivi. **Secondo lei perché Vespa non "passa mai di moda", neanche nei film contemporanei?**

«Siamo alla quarta generazione di appassionati di Vespa: nei nostri club incontro tanti giovani che sanno tutto del più celebre scooter.

I media, la comunicazione e la pubblicità citano continuamente Vespa, prodotto-icona del *Made in Italy*. Le troupes di giornalisti che arrivano da tutto il mondo a Roma per girare servizi speciali sul nostro Paese, si fermano sempre nelle vie dove è stato girato "Vacanze Romane" o nei luoghi de "La dolce vita" di Fellini, tra via Veneto, Trinità dei Monti e la Fontana di Trevi. Citando quei film celebri, citano Vespa. Anche i turisti, giapponesi compresi, conoscono bene le ambientazioni "cinematografiche" di Roma.

A Londra, nella famosa Carnaby Street, sono esposte le Vespa GS o Sprint accessoriate, come quelle viste nel film "Quadrophenia" (di Franc Roddam, 1979) con Sting. Insomma, Vespa è sempre attuale, non passa di moda perché ha saputo rinnovarsi nel tempo, diventando "paradigma" in ogni angolo del mondo.

Il cinema contemporaneo, come quello del passato, non ha altra scelta: se la trama prevede uno scooter, questo non può che essere Vespa!.



Alessandra Panaro, miss Lazio al concorso di bellezza "Miss Italia" del 1955, posa con la Vespa dell'epoca. L'attrice italiana è nel cast del film "Poveri ma belli" (1956, regia di Dino Risi), con Marisa Allasio, Maurizio Arena (nella foto a sinistra), Renato Salvatori, Loretta De Luca. Co-protagonista è Vespa 150 del 1956.

Alessandra Panaro, Miss Lazio at the 1955 "Miss Italy" beauty contest, poses with a contemporary Vespa. The Italian actress appeared in the 1956 Dino Risi film "Poveri ma belli" with Marisa Allasio, Maurizio Arena (on the left photo), Renato Salvatori, Loretta De Luca. The co-star was the Vespa 150 from 1956.

period before television came into Italian homes, when people watched the movie newsreels like "Settimana Incom", projected in movie theatres before the main film. That's how the Vespa made its cinema debut and immediately became a status symbol, a cult object and popular object of desire. Producers and directors soon began signing it up for their films: one of its first appearances was a walk-on part in Michelangelo Antonioni's "Cronaca di un amore" (1950), followed by a much more substantial part in Luciano Emmer's "Sunday in August" (1950), where the Vespa takes families full of hope for the future to the coast. The film came out in Italy on 18 February 1950. The story is set on Sunday 7 August 1949, on the beach at Ostia and the road to the coast (the Ostiense): the road on which, the following year, the Vespa torpedo ridden by Mazzoncini set the world speed record at more than 171 km/h. And not everyone knows that in one of the film's lead roles, the great Marcello Mastroianni was dubbed by another great Italian actor: Alberto Sordi. This was the film that marked the Italian cinema industry's move from Neorealism and into the commedia all'italiana (Italian comedy).»

The Vespa's worldwide consecration came with the US movie "Roman Holiday"...

«Unquestionably, the love story between the two main characters, played by stars of the calibre of Gregory Peck and Audrey Hepburn, riding a Vespa round the streets of Rome, launched the little Italian scooter on the world stage. The production's choice of the Vespa was

dictated by the need for a typically Italian product consistent with a screenplay designed to combine the beauty of Rome's buildings and settings with the happiness and merriment of the meeting between the two young people. Director William Wyler was immediately imitated by dozens of great directors who used the Vespa in their films: Mario Monicelli, Dino Risi, Alfred Hitchcock, Federico Fellini, Georges Lucas, Nanni Moretti, Steven Spielberg are just some of the names who have given the Vespa a role over the years, next to actors and actresses of every nationality, to convey positive messages to the world.»

Why do you think the Vespa never goes out of fashion, even in modern films?

«Today is the fourth generation of Vespa devotees: in our clubs I meet many youngsters who know all about the most famous scooter. The media, communication, and advertising make constant references to the Vespa, an iconic product of Made in Italy. The TV news crews who come to Rome from all over the world to shoot special reports on Italy always stop in the streets where "Roman Holiday" was filmed, or in the locations of Fellini's "La Dolce Vita" around Via Veneto, the Trinità dei Monti and the Trevi Fountain. When they cite those celebrated films, they cite the Vespa. The tourists too, including the Japanese, know all about Rome's movie locations. In London's Carnaby Street, you can see accessorised Vespa GS or Sprint models like the ones Franc Roddam used in "Quadrophenia" (1979) with Sting. In other words, the Vespa is always up to date, it never goes out of fashion because it has renewed itself successfully over the years, and become a "paradigm" in every corner of the world. Contemporary films, like older movies, have no choice: if the script calls for a scooter, then it has to be a Vespa!.

Ricordando Tommaso Fanfani

Cultura e impresa nella visione
dell'ex Presidente della Fondazione Piaggio



di **Paolo Pezzini**

Nei giorni in cui il progetto della Fondazione Piaggio prendeva forma, Tommaso Fanfani amava ricordare le vicende storiche che videro protagonista Adriano Olivetti.

Di quella novecentesca utopia condivideva la centralità della responsabilità sociale dell'azienda, l'idea che l'intrapresa industriale dovesse essere parte del territorio e non, semplicemente, occuparne una porzione. Tommaso Fanfani aveva sviluppato la ferrea e intima convinzione che la remunerazione del fattore lavoro non estinguesse i debiti dell'impresa con la sua terra ma che anzi, l'influenza diretta dell'azienda in tante umane vicende ne accrescesse le responsabilità sociali. Sono idee che Fanfani aveva coltivato combinando, in modo straordinariamente fecondo, la sua cultura cattolica e una formazione pretta-

Remembering Tommaso Fanfani

In the period when the Piaggio Foundation project was taking shape, Tommaso Fanfani was fond of remembering the historic events in which Adriano Olivetti was a key figure.

Of Olivetti's twentieth-century utopia, Fanfani shared the central concept of the social responsibility of the enterprise, the idea that the industrial organisation should be a member of the community and not simply occupy a space in that community. He was firmly and intimately convinced that remuneration of labour did not clear the enterprise's debt to the community; on the contrary, the company's direct influence in the lives of so many people augmented its social responsibilities. Fanfani's ideas had been cultivated through an extraordinarily fecund combination of his catholic upbringing and humanist education with his scientific research



Nel ruolo di Presidente della Fondazione Piaggio, Tommaso Fanfani ha incontrato numerose personalità del mondo dell'economia e della cultura. Nelle foto da sinistra: con il Presidente e Amministratore delegato del Gruppo Piaggio Roberto Colaninno, con lo scrittore Antonio Tabucchi e con il critico d'arte Vittorio Sgarbi. / As Chairman of the Piaggio Foundation, Tommaso Fanfani met many distinguished figures from the financial community and the arts. From the left: with Piaggio Group Chairman and CEO Roberto Colaninno, with writer Antonio Tabucchi and with art critic Vittorio Sgarbi.

mente umanistica con la sua attività scientifica dedicata alla storia e alle dottrine economiche, fino ad abbracciare il modello metodologico della *business history*.

La laurea in filosofia a Firenze e poi gli anni passati all'Università di Trieste, prima come Assistente e poi come Professore incaricato di Storia del pensiero economico fino al ruolo di Ordinario di storia economica, sono le tappe che lo portarono – era il 1984 – all'Università di Pisa. Nell'ambito dell'ateneo toscano il suo impegno scientifico si orientò verso studi ed elaborazioni di aspetti della vita economica italiana in età contemporanea e qui, da titolare della cattedra di Storia economica alla Facoltà di Economia, Fanfani ha saputo sviluppare la sua carriera

accademica fino a diventare Preside della Facoltà e Rettore dell'Università di Pisa. La delega ricoperta in questa carica, Responsabile per i rapporti col territorio, suona oggi come un riconoscimento alle sue capacità di ascolto, di mediazione e al grande credito che, anche grazie ai suoi modi semplici ed eleganti, sapeva riscuotere dai suoi interlocutori.

Ma se l'Università è sempre stato il suo ambiente naturale di coltissimo ricercatore, è nel contatto con l'azienda che Tommaso Fanfani ha saputo tradurre in iniziative e atti concreti ciò che gli studi e le sue intime convinzioni gli avevano insegnato intorno al rapporto tra impresa e territorio. A lui si deve il progetto di costituzione dell'Archivio Storico Piaggio, intrapreso a partire dal 1993, che

in history and economics, leading him to embrace the "business history" methodological model.

A degree in philosophy from Florence University and then a number of years at Trieste University, first as an assistant lecturer later as a non-tenured lecturer in history of economic thought and subsequently full professor of economic history, took him to Pisa University in 1984. Here, his scientific interests focused on studies of aspects of contemporary Italian economic life and, as chair of economic history at the Faculty of Economics, Fanfani successfully developed his academic career until his appointment to Head of Faculty and Vice Chancellor of Pisa University. His responsibility, in this capacity, for relations with the community appears today to be an

acknowledgment of his ability to listen and the great esteem in which he was held by his peers, thanks in part to his simple, courteous manner. But if academia was always his natural environment as a researcher of great intellect, it was his contact with the company that gave Tommaso Fanfani the chance to translate into initiatives and tangible action the ideas he had developed through his studies and his deeply held beliefs on the relationship between enterprise and community. He was the mind behind the project for the creation of the Piaggio Historic Archive, set up in 1993, which led to the Piaggio Historic Museum and subsequently to the Piaggio Foundation, in which Fanfani was first chairman of the scientific committee and



Nella foto a sinistra: Tommaso Fanfani ospita al Museo Piaggio il cantante Andrea Bocelli. A destra: il Principe Alberto II di Monaco ammira un veicolo della collezione storica. Left, Tommaso Fanfani welcomes Italian tenor Andrea Bocelli to the Piaggio Museum. Right, Prince Albert II of Monaco admires a vehicle in the historical collection.

si sarebbe evoluto nel Museo Storico Piaggio e successivamente nella Fondazione Piaggio, istituzione della quale Tommaso Fanfani è stato prima Presidente del Comitato scientifico e poi Presidente, a partire dal 1998. Da quel ruolo Fanfani ha saputo coltivare, ben oltre la mera enunciazione teorica, il rapporto tra cultura e impresa. Partire dalla storia, ci ha insegnato Fanfani, significa scoprire le proprie radici e dare all'azienda il valore aggiunto derivante dalla sua affermazione nei decenni. Per questo, ha scritto Fanfani, il Museo Piaggio non è mai stato pensato come statico testimone delle radici storiche di un'azienda, ma ambisce ad essere elemento dinamico dei rapporti tra impresa e territorio, testimonianza attiva dei processi di innovazione continua di

un'azienda e della capacità creativa di un contesto ben più ampio dei confini materiali della fabbrica. Nel corso dei suoi studi di storia economica, le vicende di Piaggio avevano affascinato Fanfani per l'intreccio con le vicende sociali ed economiche del giovane Stato italiano, ma anche per lo svilupparsi congiunto di storie umane e di azienda. Per questo è giusto oggi ricordare che il suo ultimo impegno nelle attività della Fondazione è stato, all'inizio del 2010, l'organizzazione della mostra "Gente di Piaggio". Per festeggiare i dieci anni di attività del Museo il professore volle dare spazio alle storie e ai volti di chi in azienda aveva lavorato tanti anni, fino all'ultimo coerente con i valori che ne hanno segnato la vita e l'impegno scientifico.

later, from 1998, foundation president. Through his role, Fanfani successfully cultivated the relationship between culture and enterprise, not just as a theoretical pronouncement but at the practical level. Taking history as one's starting point, Fanfani taught us, means uncovering one's roots and giving the company the added value from its success over the years. This is why, Fanfani wrote, the Piaggio Museum has never been conceived as a static witness of the historic roots of a company, it is intended as a dynamic element in the relationship between the enterprise and the community, an active example of continuous corporate innovation and of the creativity of a context that extends far beyond the physical confines of the factory.

In his economic history studies, the Piaggio story held a special fascination for Fanfani in terms of its affinities with the social and economic development of the young Italian state, and also of the joint development of human and corporate lives. So it is appropriate today to remember that his last contribution to the activities of the foundation, at the beginning of 2010, was the organisation of the "Piaggio People" exhibition. To celebrate the Museum's tenth anniversary, professor Fanfani wanted to showcase the stories and faces of people who had worked in the company for years, consistent to the last with the values that underpinned his life and scientific endeavour.

INSIDE

*More than 20,000 in Mandello del Lario
for a record-breaking event*

032

Giornate Mondiali Guzzi 2011

Oltre 20 mila a Mandello del Lario: l'edizione dei record





Un murales di ottanta metri realizzato da giovani artisti all'interno della storica fabbrica, in occasione delle Giornate Mondiali Guzzi 2011. / An eighty-metre mural created by young artists inside the original factory, for the 2011 Guzzi World Days.

di **Daniele Torresan**

MANDELLO DEL LARIO: URBAN VIBRATION

Incredibile. È questo l'aggettivo che abbiamo ascoltato più frequentemente durante l'ottava edizione delle Giornate Mondiali Guzzi, dal 16 al 18 settembre: l'edizione dei record, grazie ad oltre ventimila appassionati che pacificamente hanno invaso Mandello del Lario. Non capita tutti i giorni, infatti, di rallegrarsi stando incolonnati nel traffico tra motociclette fumanti e chioschi che esalano il profumo di salamelle e porchette, destinate a saziare il robusto appetito dei Guzzisti. Per raggiungere Mandello occorre armarsi di pazienza e mettersi diligentemente in coda dietro a

moto di ogni tipo ma di una sola marca: Moto Guzzi. Norge, Stelvio, Griso, V7, Falcone, Stornello fino ai motocarri Ercole. Ogni modello prodotto in novanta anni di storia Moto Guzzi era parcheggiato o circolante nei quarantuno chilometri quadrati del comune di Mandello, insieme alle tante moto "elaborate" come lo sbalorditivo Stornello trasformato in una Café Racer con motore a compressore volumetrico creato da un geniale Guzzista tedesco.

Il sindaco Riccardo Mariani, che aspettava da quattro anni questo evento, ha organizzato insieme all'associazione Anima Guzzista un'altra sorpresa per tutti i Guzzisti: il monumento al fondatore Carlo Guzzi. L'opera d'arte, inaugurata venerdì 16, riproduce l'immagine di Carlo Guzzi con un cronometro in mano che sovrasta una Moto Guzzi 8 Cilindri ed una bandiera a scacchi. Il monumento ha avuto un'acco-

2011 Moto Guzzi World Days

MANDELLO DEL LARIO: URBAN VIBRATION

Incredible. That was the adjective we heard most often during the eighth Moto Guzzi World Days, GMG 2011, from 16th to 18th September: this year's event was a real record-breaker, with more than 20,000 bikers peaceably invading Mandello del Lario.

It's not every day you find yourself waiting happily in a queue of traffic, surrounded by smoking motorbikes and foodstalls selling barbecued sausages and porchetta to sate the robust appetite of the Guzzists. To reach Mandello, you needed patience as you diligently took your place in a

queue behind bikes of all types, but only one make: Moto Guzzi. Norge, Stelvio, Griso, V7, Falcone, Stornello and even the three-wheel Ercole. Every model produced during the ninety years of Moto Guzzi was parked or being ridden in the 41 square kilometres of the town of Mandello, together with a host of "souped-up" bikes, like an astonishing Stornello transformed by a resourceful German Guzzist into a Café Racer with a supercharger engine.

Mayor Riccardo Mariani, who had been waiting for the event for four years, had organised another surprise for the bikers, together with the Anima Guzzista association: a monument to the company founder Carlo Guzzi. The statue, unveiled on Friday 16th to warm applause, shows Carlo Guzzi holding a stopwatch astride a Moto Guzzi 8 Cilindri and a

L'emozione del Presidente alla festa dell'Aquila



L'inaugurazione del monumento dedicato a Carlo Guzzi, alla presenza del Sindaco di Mandello del Lario Riccardo Mariani e del Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo Piaggio Roberto Colaninno.

The unveiling of the statue of Carlo Guzzi, in the presence of the Mayor of Mandello del Lario, Riccardo Mariani, and Piaggio Group Chairman and CEO Roberto Colaninno.

"Pensare che cinque anni fa avrei voluto gettare le chiavi di questa fabbrica. Ora sono qui e sono emozionato, perché mi sento protagonista di una nuova avventura Guzzi, fatta di amore e di passione". Con queste parole Roberto Colaninno, Presidente e Amministratore Delegato della Piaggio, ha inaugurato le Giornate Mondiali Guzzi a Mandello del Lario, annunciando ai 20.000 Guzzisti presenti la volontà di investire nei prossimi cinque anni, oltre 40 milioni di euro per rilanciare il mitico brand e ristrutturare la fabbrica. Nei prossimi tre anni, inoltre, saranno lanciati quattro nuovi modelli Guzzi con l'obiettivo di triplicare il fatturato e le vendite del marchio.

Il Presidente, dopo la conferenza stampa all'interno della fabbrica, ha partecipato alla cerimonia di inaugurazione del monumento dedicato a Carlo Guzzi. Colaninno ha voluto salutare personalmente molti dei Guzzisti che hanno affollato le vie di Mandello: camminando per le strade della cittadina, si è intrattenuto con riders provenienti da ogni angolo del mondo, tra i quali anche una coppia di giapponesi giunti da un paesino vicino a Tokyo.

"Ho deciso di non ammainare la bandiera della Guzzi - ha dichiarato con slancio il Presidente - ma di credere in questo progetto straordinario, eccezionale, unico per il settore delle due ruote. Questo progetto parte da Mandello del Lario e punta a fondere la tradizione con la più moderna tecnologia per tornare al successo".

An emotional Chairman at the party for the Mandello eagle

"To think that five years ago I wanted to throw the factory's keys away. Today I'm here, and it's an emotional experience, because I feel like the lead player in a new Guzzi adventure, fuelled by love and passion." Piaggio Chairman and CEO Roberto Colaninno was opening Guzzi World Days in Mandello del Lario, announcing to the 20,000 Guzzi bikers present at the event the company's intention of investing more than 40 million euro over the next five years to re-launch the legendary brand and renovate the factory. Moreover, in the next three years, four new Guzzi models will be introduced, with the aim of tripling revenues and the brand's sales. After the press conference inside the factory, the chairman took part in the unveiling ceremony of the Carlo Guzzi statue. Colaninno wanted to meet many of the bikers who had come to Mandello: walking round the town, he chatted with riders from every corner of the globe, including a Japanese couple from a village near Tokyo. "I decided not to lower the Guzzi flag, but to believe in this extraordinary, exceptional project, a one-off in the two-wheeler business - declared the chairman enthusiastically - The project starts in Mandello del Lario and aims to merge tradition with cutting-edge technology for a return to success."

glienza calorosa e per tre giorni Guzzisti e Mandellesi hanno diligentemente fatto la fila per farsi immortalare a fianco del commendatore Guzzi.

MOTO GUZZI VIA PARODI 57: DEEP VIBRATION

Fin dall'ingresso è stato evidente che più che una fabbrica, i ventimila partecipanti avevano a disposizione un mondo da sogno. La spettacolare installazione scenografica della catena di montaggio che lancia verso lo spazio la V7 Racer segnava l'inizio di un viaggio tra miti, memorie, idee e futuro prossimo.

Miti e memorie s'incontrano al museo. Rimesso a lucido, espone il patrimonio unico di oltre 150 motociclette stradali e da corsa: dalla GP (GUZZI-PARODI) delle origini alle monocilindriche 250 e 350 che conquistarono quindici titoli iridati, passando per i grandi successi del periodo post-bellico come il Guzzino 65, il Galletto, il Falcone e la sbalorditiva Otto Cilindri.

Collegato idealmente al museo e simbolo del mito Moto Guzzi è la Galleria del Vento, il primo impianto al mondo destinato agli studi aerodinamici sui motoveicoli. A fianco, un'altra sorpresa per i

chequered flag. For three days, Guzzi bikers and Mandello residents queued up patiently to have their photo taken next to the company founder.

MOTO GUZZI VIA PARODI 57: DEEP VIBRATION

As soon as they came in, it was clear to the twenty thousand visitors that this was not just a factory, but a wonderland. The spectacular installation showing the assembly line launching the V7 Racer into space was the start of a journey intertwining myths, memories, new ideas and forthcoming advances.

Myths and memories come face to face in the museum. Fresh from a makeover, it showcases a unique collection of more than 150 road and racing motorcycles: from the GP (GUZZI-PARODI) of the company's origins to the monocylinder 250 and 350 models that won fifteen world championships, by way of the great postwar successes like the Guzzino 65, the Galletto, the Falcone and the astonishing Otto Cilindri.

Ideally linked to the museum as a symbol of the Moto Guzzi myth is the Wind Tunnel, the first structure in the world to be used for aerodynamic



Nella foto in alto: il Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo Piaggio Roberto Colaninno ammira la nuova Moto Guzzi California 90, special edition a tiratura limitata. A sinistra, stretta di mano con un eccentrico guzzista.

Above, Piaggio Group Chairman and CEO Roberto Colaninno admires the new Moto Guzzi California 90, a special limited-edition model. Left, shaking hands with an eccentric Guzzist.

Guzzisti: la preziosa e appariscente Moto Guzzi California 90, la nuova versione in tiratura limitata che celebra sia i novant'anni di Moto Guzzi che i quarant'anni di California (V7 California 1971).

Terza tappa è il "laboratorio creativo", presidiato da giovani artisti che interpretano gli stilemi Moto Guzzi con le più disparate tecniche figurative – dalla pittura, al fumetto fino allo spray dei *writers* – creando una sorta di "Triennale" in chiave motoristica. I *writers* hanno inoltre raffigurato il passato e il presente della Moto Guzzi su un murales di ottanta metri: immagini mitiche applicate con la tecnica

dello stencil congiunte idealmente alle moto contemporanee, in un tripudio di colori. E il futuro? Il futuro è tecnologia, suoni e immagini dell'*area experience*, ribattezzata "scatola magica": un vero e proprio teatro che proietta immagini ad alta definizione e a tutta grandezza, supportate da un'acustica potentissima. Quattro minuti di grande intensità sui quali scorre la vita della Moto, fino a far comparire dal nulla il motore da 1400cc della California, la moto del prossimo futuro.

Una *deep vibration* micidiale, in grado di commuovere gli animi più sensibili che giungono a quel punto

studies on motor vehicles. Nearby is another surprise for Guzzists: the eye-catching Moto Guzzi California 90, the new limited-edition version celebrating both Moto Guzzi's ninety years and the California's forty years (V7 California 1971).

The third section is the "creative laboratory", where young artists interpret Moto Guzzi's distinguishing characteristics with the most disparate figurative techniques – from painting to comic strips to the spray paint creations of graffiti writers – in a sort of motorcycling "Triennale". The graffiti writers have also portrayed the past and present of Moto Guzzi

on an 80 metre long mural: mythical images applied with stencilling techniques combined with contemporary bikes, in a dazzling array of colours. And the future? The future is technology, sound and images in the "experience area", re-named the "magic box": an authentic movie theatre projecting huge high-definition images, accompanied by a powerful soundtrack. Four minutes at high intensity looking at the life of the motorcycle and culminating in the appearance out of nowhere of the 1400cc engine of the California, the bike of tomorrow. A formidable "deep vibration" that strikes the



ormai indifesi di fronte alle seduzioni del *flag e book store* allestito nella sala metrologica. Anche chi è immune dalla sindrome da shopping compulsivo, difficilmente ha resistito alla tentazione di acquistare qualche capo della nuova collezione Moto Guzzi 90th o l'irresistibile "Lario", l'orsetto Guzzista.

Abbiamo lasciato per ultimo la fabbrica vera, quella del montaggio motore e dell'assemblaggio veicoli. Strutture bonificate, nuovo ingresso e nuova portineria, logistica più efficiente: sta crescendo dentro queste

mura storiche a fabbrica nuova, che dovrebbe arrivare a regime a raggiungere lo sfidante traguardo delle diecimila unità prodotte.

GMG 2011: PEOPLE VIBRATION

Le GMG 2011 hanno portato a Mandello un coloratissimo esercito di oltre 20.000 persone provenienti da 52 Paesi. Erano italiani circa il 40% dei presenti, seguiti dai francesi giunti con oltre 2.000 Guzzisti. A seguire la Ger-

sensitives of the museum's visitors, who will be powerless to resist the temptations of the flag and book store in the metrological room. And even those immune to compulsive shopping syndrome are unlikely not to be swayed by the appeal of the items in the new Moto Guzzi 90th collection or the irresistible "Lario", the Guzzi teddy bear.

The last stopover is the factory proper, where the engines and vehicles are assembled. Renovated buildings, a new entrance and lobby, more efficient

logistics: inside these historic walls a new factory is taking shape, ready to meet the challenging goal of ten thousand vehicles once it is fully operational.

GMG 2011: PEOPLE VIBRATION

GMG 2011 brought to Mandello a brightly coloured army of more than 20,000 people from 52 countries. About 40% of the visitors were Italian, followed by the French with more than 2,000 Guzzi enthusiasts.



La galleria del vento Moto Guzzi nello stabilimento di Mandello: il primo impianto al mondo destinato agli studi aerodinamici sui motociccoli. / *The Moto Guzzi wind tunnel in the Mandello factory: the first system of its kind in the world used for aerodynamic studies on motor vehicles.*

mania, staccata soltanto d'un centinaio di motociclisti, l'Olanda a quota 1.200, la vicina Svizzera con oltre 1.000 appassionati e poi Belgio, Danimarca, Gran Bretagna e Austria con circa 800 Guzzisti ciascuno. A Mandello del Lario erano presenti tutti i Paesi europei – San Marino, Montecarlo e Andorra inclusi – oltre a numerosi motociclisti provenienti dalle Americhe, dall'Asia e dall'Oceania. Ed è proprio l'Australia il Paese extra-europeo in testa alle classifiche di partecipazione, con quaranta Guzzisti, davanti a USA, Giappone e Canada.

Next were the Germans, with a difference of only one hundred bikers, the Netherlands with 1,200, Switzerland with more than 1,000 and then Belgium, Denmark, Britain and Austria with about 800 bikers each. All the European countries were represented at Mandello del Lario – including San Marino, Monaco and Andorra – as well as strong contingents from the Americas, Asia and Oceania. Leading the ranks of non-European countries was Australia with 40 Guzzists, ahead of the USA, Japan and Canada.

I super Guzzisti premiati

Le Giornate Mondiali Guzzi sono state animate anche da premi e classifiche: *the Easy Rider*, in altre parole "il Guzzista proveniente da più lontano" è andato all'australiano Tony Horn, da Melbourne. Il "Guzzista con più esperienza" è Mario Crippa, nato a Monza nel 1932. Come "motociclista più giovane" è stata premiata Roberta Botta, da Borgo Vercelli, del 1991. La "motociclista proveniente da più lontano" è stata Heidi Rama di 36 anni, da Nuppulnir, Finlandia con la sua Brevia 750. Il "Guzzista più giovane" delle GMG 2011 è stato Stefano Maffezzini del 1992, arriva da Senago. Tra i premi di gruppo il trofeo per il "Moto club italiano più numeroso" è andato al Motorbike Guzzi Club da Senago, con 228 Guzzisti che ha vinto anche il premio per il più alto numero di motocicliste (45). Il "Moto club straniero più numeroso" premiato è stato il Club TLM, dall'Olanda con 229 membri. Il "gruppo italiano arrivato da più lontano" è stato i Guzzisti dell'Etna, con 1.500 km percorsi. Il gruppo straniero da più lontano è stato il Moto Guzzi Club of Victoria-Australia.

I premi speciali GMG Awards sono andati a Gianfranco Guareschi, pilota Moto Guzzi nel trofeo RC Classic Cup e a Mario Arosio, Presidente Moto Guzzi World Club.

Prize-winning super Guzzists

Awards and scoreboards were one of the highlights at Guzzi World Days: the "Easy Rider" award, for the biker who came from farthest away, went to Australian Tony Horn, from Melbourne.

The "Most Experienced Guzzist" was Mario Crippa, born in Monza in 1932, while the "Youngest Biker" award was picked up by Roberta Botta of Borgo Vercelli, born in 1991. The "Female Biker from Farthest Away" was Heidi Rama, 36, from Nuppulnir, Finland, on her Brevia 750.

The "Youngest Guzzist" at GMG 2011 was Stefano Maffezzini of Senago, born in 1992.

Among the group awards, the trophy for the "largest Italian Moto Club" went to the Motorbike Guzzi Club of Senago, with 228 members, which also won the prize for the largest number of bikers (45). The "largest International Moto Club" was the Club TLM of the Netherlands, with 229 members. The "Italian Group from Farthest Away" were the Guzzisti dell'Etna, who rode 1,500 km to come to GMG.

The international group from farthest away was the Moto Guzzi Club of Victoria-Australia.

The special GMG Awards went to Gianfranco Guareschi, Moto Guzzi rider in the RC Classic Cup, and Mario Arosio, President of the Moto Guzzi World Club.



Visti alle GMG. I modelli più originali



Piaggio Vietnam: 100 mila scooter



15 Luglio 2011: nello stabilimento Piaggio in Vietnam si festeggia il traguardo produttivo. In basso: il Presidente Costantino Sambuy dona lo scooter n. 100 mila alla Croce Rossa di Vinh Phuc.

15 July 2011: the Piaggio factory in Vietnam celebrates the production milestone. Below, Chairman Costantino Sambuy donates scooter no. 100,000 to the Vinh Phuc Red Cross.



di Graziella Teta

A soli due anni dall'inaugurazione dello stabilimento di Vinh Phuc, Piaggio Vietnam ha centrato un traguardo importante: 100 mila scooter prodotti. L'evento è stato festeggiato il 15 luglio 2011 alla presenza delle autorità vietnamite, tra le quali il Vice Presidente della Provincia di Vinh Phuc Ha Hoa Binh. Il veicolo n. 100 mila uscito dalle linee di montaggio – un modello Liberty 125 ie di colore bianco – è stato donato dal Presidente di Piaggio Vietnam Costantino Sambuy alla Croce Rossa di Vinh Phuc. Il traguardo produttivo segna una tappa importante della presenza Piaggio nel Paese asiatico, caratterizzata da un rapido percorso di sviluppo. Spiega Sambuy, a capo della Business Unit Asia Sea 2 Wheeler del Gruppo Piaggio: "In questi due anni la gamma Vespa prodotta nel nostro stabilimento vietnamita (LX 125/150 e Vespa S 125/150) ha riscosso un enorme successo in tutto il mercato asiatico, così come la nuova linea di prodotto con il brand Piaggio: il Liberty 125 e 150cc, lanciato a gennaio, è diventato in poco tempo un best-seller in Vietnam. Inoltre, per rispondere sempre meglio alle esigenze dei clienti, la rete nazionale dei dealer e dei service points si sta espandendo rapidamente, passando dai 34 punti vendita iniziali agli attuali 80 presenti in 43 province del Paese. Piaggio in Vietnam – aggiunge Sambuy – non solo ha creato e conquistato l'80% di quota di mercato nel settore degli scooter premium, ma ha incrementato continuamente e rapidamente i volumi di vendita. Anche il personale di Piaggio Vietnam è cresciuto: da 400 dipendenti nel 2009 a 750 nel 2011, e probabilmente raggiungerà quota 1.000 nel 2012 quando il nuovo progetto di espansione diventerà operativo".

Piaggio Vietnam: 100,000 scooters

Just two years after the opening of the Vinh Phuc factory, Piaggio Vietnam has reached an important production target: 100,000 scooters. The event was celebrated on 15 July 2011 in the presence of the Vietnamese authorities led by the Vice President of Vinh Phuc Province, Ha Hoa Binh. The 100,000th scooter to come off the assembly lines – a white Liberty 125 ie – was donated by the Chairman of Piaggio Vietnam, Costantino Sambuy, to the Vinh Phuc Red Cross.

The production achievement is an important milestone in Piaggio's operations in Vietnam, which have been expanding rapidly, as Sambuy, head of the Piaggio Group Asia Sea 2 Wheeler Business Unit, explains: "In the last two years, the Vespa range produced in our Vietnamese factory (LX 125/150 and Vespa S 125/150) has been a huge hit throughout Asia, as has the new product line for the Piaggio brand: the Liberty 125 and 150cc, launched in January, have rapidly become best-sellers in Vietnam. Furthermore, in order to respond even better to customer requirements, the national network of dealers and service points is growing fast, rising from the initial 34 sales points to the current 80, present in 43 Vietnamese provinces. In Vietnam – Sambuy adds – Piaggio has not only created and won an 80% market share in premium scooters, it has also continually and rapidly boosted its sales volumes. The Piaggio Vietnam workforce has also increased, from 400 employees in 2009 to 750 in 2011, and will probably reach 1,000 in 2012 when the new growth project becomes operational."

Aprilia Mana conquista la Polizia di Chongqing



di **Stefania Giorgioni**

Trenta Aprilia Mana 850 sono entrate a far parte della flotta della Polizia della città di Chongqing, municipalità cinese con status di provincia che conta oltre 32 milioni di abitanti.

L'occasione del debutto delle due ruote di Noale è stato il servizio di scorta all'ex Segretario di Stato americano e premio Nobel per la pace Henry Kissinger, nel luglio scorso, nell'ambito della sua prima visita ufficiale in Cina.

Aprilia Mana 850, caratterizzata dall'innovativo cambio automatico SportGear, è equipaggiata con un bicilindrico a V di 90° da 850cc a iniezione elettronica e raffreddato a liquido. Il cambio SportGear sequenziale a gestione elettronica offre la possibilità di cambiata manuale a sette marce o di marcia in modalità automatica Autodrive, con tre diverse mappature: Touring-Sport-Rain. Le 30 motociclette Aprilia Mana in dotazione alla Polizia della città di Chongqing sono state "customizzate" secondo le richieste delle autorità municipali per adattarle alle esigenze di servizio.

La flotta Aprilia Mana è stata fornita dalla *joint venture* Piaggio Zongshen Foshan Motorcycle Co. Ltd, che opera sul mercato cinese ed è partecipata pariteticamente al 45% da Piaggio e dal Gruppo motociclistico cinese Zongshen, mentre il rimanente 10% è detenuto dalla Municipalità di Foshan, nel Guangdong, dove la *joint venture* ha sede.

Aprilia Mana conquers the Chongqing Police

Thirty Aprilia Mana 850 bikes are now part of the fleet of the police force of Chongqing, a Chinese direct-controlled municipality with more than 32 million inhabitants, which enjoys the status of province. The Noale two-wheelers made their official debut in July, as the escort accompanying former US Secretary of State and Nobel Peace Laureate Henry Kissinger, during his first official visit to China.

Featuring the innovative SportGear automatic transmission, the Aprilia Mana 850 is equipped with an electronic-injection liquid-cooled 90° 850cc V-twin engine. The electronically controlled SportGear sequential gearshift offers a seven-gear manual mode or an Autodrive mode with three mappings: Touring-Sport-Rain. The 30 Aprilia Mana bikes used by the Chongqing city police have been customised in line with the municipal authorities' service requirements.

The Aprilia Mana fleet was supplied by the Piaggio Zongshen Foshan Motorcycle Co. Ltd, joint venture, which operates on the Chinese market and is owned by Piaggio and China's Zongshen motorcycle group with equal 45% shares; the remaining 10% is held by the municipality of Foshan, in Guangdong, where the joint venture is headquartered.



Le donne della polizia del Tibet in sella a Piaggio MP3

Cinque Piaggio MP3 hanno sfilato in Tibet in occasione della parata celebrativa nazionale, avvenuta il 24 agosto scorso. La polizia di Lhasa si è infatti dotata dei veicoli a tre ruote della Piaggio nella loro versione standard. I veicoli sono andati in dotazione al corpo femminile della Polizia della capitale tibetana.

Tibet policewomen ride Piaggio MP3

Five Piaggio MP3 scooters took part in the parade for the national celebrations in Tibet on 24 August. The Lhasa police force has acquired a fleet of the Piaggio three-wheelers, in the standard configuration.

The scooters are used by the women's corps of the Tibetan capital's police force.



Malaysia, Kuala Lumpur International Motorshow: il Ministro dei Trasporti Malese Datuk Seri Kong Cho Ha nello stand Vespa con Mark Franklin, Responsabile di Piaggio Asia Pacific.

Malaysia, Kuala Lumpur International Motorshow: Malaysia's Transport Minister, Datuk Seri Kong Cho Ha, at the Vespa stand with Mark Franklin, head of Piaggio Asia Pacific.



Evento a Taipei per il lancio di Vespa a Taiwan, con inaugurazione a Ximen del più grande *flagship store* dell'Asia. Event in Taipei for the Vespa launch in Taiwan, with the opening in Ximen of Asia's largest *flagship store*.

Yespa torna in Malaysia e a Taiwan

di **Graziella Teta**

Gia "oggetto di culto" sin dagli anni '60, Vespa sta vivendo una stagione di grande rilancio nell'intera area del Sud-Est Asiatico. Di particolare rilievo, negli ultimi mesi, due eventi di grande impatto. Il primo è il ritorno in Malaysia attraverso la partecipazione al Kuala Lumpur International Motorshow: il salone è stato inaugurato dal Ministro dei Trasporti Datuk Seri Kong Cho Ha, che ha visitato lo stand Vespa.

Un altro evento di notevole rilievo è stato il lancio a Taiwan, organizzato da Taikoo Motor Group (Yuntung Motors Limited) con grande partecipazione di giornalisti e di pubblico. E' stato inaugurato lo showroom Vespa di Ximen, il più grande *flagship store*

in Asia con uno spazio espositivo di 810 metri quadrati. In seguito, un corteo di 600 Vespa - guidate da appassionati provenienti da ogni contea dell'isola - ha attraversato in parata le strade della capitale Taipei per giungere a Hua-Sha Park, sede del *brand launch party*, una vera e propria festa *Italian Style*.

Hanno partecipato al Vespa day taiwanese Costantino Sambuy (a capo di Asia Sea 2 Wheeler del Gruppo Piaggio), Mario Di Maria (Responsabile Sales & Marketing), Mark Franklin (Responsabile di Piaggio Asia Pacific), insieme con il team di Taikoo: il general manager Ambrose Tung Lok Ng, Mike Hsieh (Executive Director) e Douglas Huang (Sales & Marketing Manager).

L'evento ha ricevuto grande attenzione dai media asiatici: in particolare "The China Post", il giornale più diffuso a Taiwan, ha dedicato un supplemento speciale al ritorno di Vespa.

Vespa returns to Malaysia and to Taiwan

Already a cult object as far back as the 1960s, the Vespa is enjoying a great revival throughout South East Asia. Two high-profile events have made an important contribution in recent months. The first was the Vespa's return to Malaysia with an appearance at the Kuala Lumpur International Motorshow: the exhibition was opened by Transport Minister Datuk Seri Kong Cho Ha, who visited the Vespa stand. The second major event was the Vespa launch in Taiwan organised by the Taikoo Motor Group (Yuntung Motors Limited), followed with great interest by the press and the public. The new Vespa showroom in Ximen is the largest *flagship store* in Asia, with an

exhibition space of 810 square metres. The opening was followed by a parade of 600 Vespa scooters - ridden by enthusiasts from all over the island - which wove its way through the streets of the Taiwanese capital Taipei to Hua-Sha Park, the venue for the brand launch party, organised in true Italian style.

The Taiwanese Vespa Day was attended by Costantino Sambuy (Piaggio Group Vice President for Asia Sea 2-Wheeler), Mario Di Maria (VP Sales & Marketing), Mark Franklin (General Manager Piaggio Asia Pacific), as well as the Taikoo team: General Manager Ambrose Tung Lok Ng, Mike Hsieh (Executive Director) and Douglas Huang (Sales & Marketing Manager).

Vespa Day attracted extensive coverage in the Asian media, with The China Post, Taiwan's most widely read daily, publishing a special supplement on the return of the Piaggio two-wheeler.

PIAGGIO STYLE

aprilia new COLLECTION
2011-2012



Viaggiare in moto alla scoperta di paesaggi illuminati dai colori dell'autunno, indossando l'abbigliamento giusto per sentirsi sempre a proprio agio e ben protetti.

Una scelta sicura è la nuova collezione Aprilia ispirata al mondo dello sport, del dinamismo e del design che contraddistingue le sue inconfondibili moto. Un mondo di passione che si traduce in capi tecnici con dettagli che ne valorizzano comfort, visibilità e protezione, da abbinare ai capi *casual* arricchiti da stampe con effetto carbonio e profili rifrangenti, per un look particolarmente *trendy* e sportivo. Tutta la collezione è giocata sui colori bianco, nero e rosso.

Per lui il capo-base indispensabile è la giacca tecnica con protezioni, realizzata in robusto tessuto di nylon canvas: completamente impermeabile, resistente all'aria, con protezioni certificate estraibili



043

(posizionate su gomiti, spalla e schiena) e dettagli rifrangenti ad alta visibilità. Il giacchino termico interno è imbottito e staccabile. È un *passerpartout* la giacca *softshell* tecnica elasticizzata, impermeabile, altamente traspirante (di grande vestibilità, disponibile in tutte le taglie, è adatta anche per donna). Immaneabile, poi, la felpa tecnica garzata full zip, da portare con i pantaloni sportivi coordinati. A pelle s'indossano le polo in piquet di cotone a manica corta o le t-shirt.

Per lei, invece, Aprilia ha creato nuovi deliziosi capi da indossare ogni giorno: felpa tecnica garzata full zip con cappuccio, t-shirt in tessuto jersey stretch con scollo a V, anche in versione canotta con profili in contrasto di colore.

Completano la collezione le novità del merchandising: zaino, marsupio, chiavetta USB da 4 GB e portachiavi con luce led.

Aprilia new collection 2011-2012

For bikers setting out to enjoy the autumn colours of the countryside, the right clothes for comfort and protection against the elements are essential. A failproof choice is the new collection from Aprilia inspired, like its unmistakable motorcycles, by sport, power and design. A dynamic world that translates into technical garments with details to optimise comfort, visibility and protection, to be worn with casual items enhanced with carbon-effect prints and light-reflecting trims, for a high-fashion sports look. The whole collection is produced in a white, black and red palette.

For him, the essential basic garment is the technical armoured jacket, in a robust nylon canvas fabric:

*completely waterproof, air-resistant, with pull-out certified armour (on the elbows, shoulders and back) and high-visibility reflective trim. The thermal inner jacket is padded and removable. The waterproof elasticised aerated technical softshell jacket is a *passerpartout* (very easy to wear, available in all sizes, and suitable for women too). The range also includes a full-zip brushed technical sweatshirt, to wear with coordinated sports trousers. Next to the skin, a short-sleeve cotton piqué polo shirt or a t-shirt. For her, Aprilia has created a range of irresistible garments to wear every day: a full-zip brushed technical hoodie, a stretch-jersey V-neck t-shirt, also available in a sleeveless version, with contrasting colour trim.*

The collection is completed with a selection of new gadgets and accessories: a backpack, a pouch, a 4 GB USB memory stick and a keyring with LED light.

Lifestyle Moto Guzzi 90th Anniversary



Alle Giornate Mondiali Guzzi 2011 è andata a ruba la collezione *limited edition* di abbigliamento e merchandising "Moto Guzzi 90th Anniversary". La linea esclusiva, creata per l'evento che ha festeggiato i 90 anni del brand di Mandello, comprende felpa, t-shirt, cappellino, bandana, portachiavi, taccuini e l'ormai celebre mascotte "orso Lario", il simpatico Guzzista di peluche.

At Guzzi World Days 2011 the "Moto Guzzi 90th Anniversary" limited-edition collection of clothing and merchandise sold like hot cakes. The exclusive range, created for the event celebrating the Mandello brand's 90th birthday, includes sweatshirts, t-shirts, caps, bandanas, key-rings, notebooks and the now famous "Lario bear" mascot, an irresistible Guzzist teddy bear.



BACKSTAGE



Aria di casa per Aprilia RSV4R APRC

Aprilia RSV4R APRC, ultima evoluzione della portentosa quattro cilindri a V di 65° vincitrice del mondiale SBK 2010, ha incontrato i più "veloci" giornalisti italiani ad Adria in tre sessioni di prova tra la fine di giugno e gli inizi di luglio. Il circuito veneto ha offerto 2.702 metri ricchi di difficoltà e varianti, che hanno messo in risalto le capacità di trazione in uscita di curva e la velocità d'inserimento in curva, due caratteristiche nelle quali l'Aprilia eccelle. Rispetto alla versione 2010 della moto di Noale, l'upgrade tecnologico è stato considerevole grazie all'inserimento del famoso pacchetto di controlli dinamici APRC, introdotto per la prima volta lo scorso anno sulla RSV4 Factory S.E. Max Biaggi. Altri dettagli del Model Year 2011, oltre al "cattivissimo" impianto di scarico della Factory, sono le nuove ruote a tre razze sdoppiate, l'ultima evoluzione della forcella Sachs con foderi anodizzati oro e nuovi registri e i comandi al manubrio per la gestione dell'APRC, con conseguente aggiornamento del display. In pista l'Aprilia RSV4R APRC ha messo in mostra il suo carattere da campionessa del mondo, stupendo ancora una volta per velocità e sicurezza di guida, ben supportata dai Michelin Power One di primo equipaggiamento. Su una pista resa scivolosa dal caldo e dai turni di guida auto, l'Aprilia RSV4R APRC ha danzato tra le curve con incredibile efficacia, dimostrando anche ai giornalisti meno avvezzi alle nuove tecnologie l'efficienza raggiunta dal sistema Aprilia Performance Ride Control. (Daniele Torresan)

Home run for the Aprilia RSV4R APRC

The Aprilia RSV4R APRC, the latest evolution of the mighty 65° V4 bike that won the 2010 World SBK championship, met Italy's "fastest" journalists at the Adria circuit for three test drive sessions between the end of June and early July.

The Adria raceway provided 2,702 metres of track, whose difficulties and variants highlighted the bike's traction control coming out of bends and its speed going into bends, two characteristics in which the Aprilia excels. Compared with the 2010 version of the Noale bike, the latest model presents a significant technological upgrade thanks to the famous APRC set of dynamic controls, introduced last year for the first time on the RSV4 Factory S.E. Max Biaggi. Other features on the Model Year 2011, in addition to the Factory's "mean" exhaust system, are the new wheels with three double spokes, the latest evolution of the Sachs fork with anodised-gold bushings and new adjusters and handlebar-mounted controls for the APRC, and an updated display. On the circuit the Aprilia RSV4R APRC flaunted its world champion status, turning in a consistently impressive performance for speed and driving safety, with excellent support from the Michelin Power One original tyres. On a track made greasy by the heat and the automobile test drives, the Aprilia RSV4R APRC sashayed nimbly round the curves, proving even to the journalists less familiar with the new technologies the efficiency of the Aprilia Performance Ride Control system. (Daniele Torresan)



Vacanza di una rockstar “guzzista”: Johnny Borrell

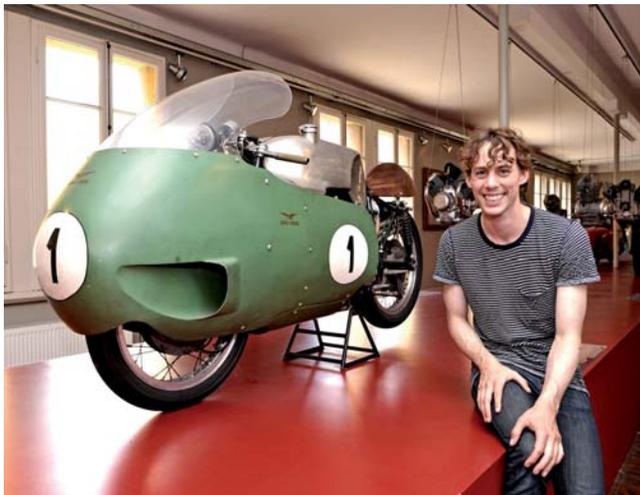
Dopo la V7 Racer di Billy Joel immortalata a Long Island, la V11 Le Mans di James Blunt vista su Top Gear e la V7 Classic del leader dei Subsonica Boosta, una nuova rockstar si è aggiunta alla scuderia delle celebrità Moto Guzzi: Johnny Borrell. Il front man dei Razorlight, una delle band più amate della scena indie-rock britannica, possiede due Moto Guzzi California Vintage di colore nero, l'ultima acquistata dopo una vicenda a dir poco rocambolesca. Il 5 luglio scorso Johnny si presenta all'ingresso della sede di Moto Guzzi, a Mandello del Lario, in sella alla sua vissuta California, stracarica di bagagli. È vestito da perfetto Guzzista “randagio”, con giacca di pelle nera e scarponi anfibio che spiccano su un fisico asciutto tipo Mick Jagger, ma senza quell'aria ribelle e dannata del leader dei Rolling Stones. L'impressione iniziale è confermata dai fatti: Johnny, che dimostra meno dei suoi trent'anni, più che un bad boy di Muswell Hill è un ragazzo dai modi garbati e gentili con una passione autentica per il marchio dell'Aquila. Scruta, osserva, acca-

The holiday of a “Guzzist” rockstar: Johnny Borrell

After Billy Joel's V7 Racer immortalised on Long Island, James Blunt's V11 Le Mans seen on Top Gear and the V7 Classic ridden by the leader of the Subsonica Boosta, a new rockstar has joined the ranks of Moto Guzzi celebrities: Johnny Borrell.

The front man of Razorlight, one of the best-loved bands in the British indie-rock scene, Borrell owns two black Moto Guzzi California Vintage models, the second purchased after a bizarre sequence of events. The story begins on 5 July, when Johnny arrives at the entrance to the Moto Guzzi head office in Mandello del Lario, on his well travelled and luggage-laden California. He's dressed like a typical “wildcat” Guzzist, a black leather jacket and Dr. Martens boots on a skinny Mick Jagger-like frame, but without the rebellious air of damnation of the Rolling Stones singer. Subsequent events confirm the initial impression: Johnny, who looks younger than his 30

BACKSTAGE



rezza moto nuove e d'epoca e si informa sulle prossime novità. Insomma, si diverte come un comune appassionato senza minimamente atteggiarsi da divo. Scattiamo qualche foto-ricordo e ci salutiamo con la promessa di tenerci in contatto. La mattina successiva ci richiama e con voce sommessina ci informa che si è messo nei guai: nella notte la polizia municipale di Bologna gli ha sequestrato la carta di circolazione per guida senza casco. Johnny, che non vuole perdere giorni preziosi di vacanza, ci chiede aiuto per trovare al più presto una nuova California Vintage da acquistare a Parigi oppure a Londra, città dove ha la residenza. Detto, fatto: troviamo una "Cali" Vintage nera da Squadra Motos, concessionaria di Saint Ouen l'Aumon a venti chilometri da Parigi. Informiamo Johnny, che lascia immediatamente

la sua camera al Grand Hotel Baglioni per volare a Parigi. Il mattino seguente, venerdì 8 luglio, è già di fronte alla serranda dell'incredulo concessionario con i bagagli e i soldi in mano per prendere possesso della sua nuova California Vintage. Sembra finita, ma il giorno dopo ci richiama nuovamente: temiamo qualche altra inimmaginabile situazione da risolvere e invece vuole solo informarci che è ritornato a Mandello del Lario per fare il primo tagliando di manutenzione, quello dei 1.000 km. Guarda caso, è anche la distanza tra Parigi e Mandello: Johnny l'ha percorsa in un giorno, tutta d'un fiato! E la sua vecchia California Vintage? Rimane mestamente parcheggiata al Grand Hotel Baglioni, in attesa che Johnny recuperi dalla polizia locale la carta di circolazione... (Daniele Torresan)

years, is less a bad boy from Muswell Hill than a pleasant, courteous young man with a real passion for the Eagle brand. He examines, observes and strokes the bikes, new and old, and asks about forthcoming developments. In short, a normal Guzzi devotee with no trace of the spoilt star.

We take a few photos and say goodbye, promising to keep in touch. He calls the next morning and tells us, in a subdued voice, that he's in trouble: the previous night the Bologna city police confiscated the bike's registration certificate because he was riding without a helmet. Johnny doesn't want to waste any of his precious holiday and asks us to help him find a new California Vintage he can buy in Paris or in London, where he is a resident. No sooner said than done: we find a black "Cali" Vintage at Squadra Motos, a dealer in Saint Ouen

l'Aumon twelve miles outside Paris.

We tell Johnny, who leaves his room at the Grand Hotel Baglioni immediately, to catch a flight to Paris. The next morning, Friday 8 July, he is already at the door of the dumbstruck dealer, luggage and money in hand, to take possession of his new California Vintage. A happy ending, we think, but the next day he phones us again: has he got himself embroiled in some other strange situation we wonder? No, he's calling to say he's back in Mandello del Lario to get his 1,000 km maintenance certificate: funnily enough, that's the distance between Paris and Mandello: Johnny's done the journey non-stop in just one day! And what about his other California Vintage? It's sitting sadly in the car park at the Grand Hotel Baglioni, waiting for Johnny to retrieve his registration certificate from the local police... (Daniele Torresan)



Successo di “Vespitalia 150” a Torino

Il grande raduno “Vespitalia 150” ha festeggiato i 150 anni dell’Unità d’Italia a Torino (1-2-3 luglio 2011). Oltre tremila Vespisti, italiani e stranieri, hanno vissuto tre giorni ricchi di emozioni: tour organizzati alla scoperta della città e dei dintorni (Castello di Racconigi, Reggia di Venaria Reale, Abbazia di Vezzolano, Sagra di San Michele), visite a musei e mostre, gare sulla pista parabolica del Lingotto, appuntamenti gastronomici. E poi le sfilate, applaudite da un gran pubblico: come quella di Assoarma dove la Vespa TAP, modello storico “avioanciable”, ha aperto il corteo dei paracadutisti. Si è visto anche un simpatico Ape giallo, in versione micro-taxi decappottabile. (Foto: www.gianmarcochinaglia.com).



Big turnout for “Vespitalia 150” in Turin The “Vespitalia 150” rally celebrating the 150th anniversary of Italian unification was held in Turin on 1-2-3 July 2011. More than three thousand Vespa enthusiasts from Italy and farther afield enjoyed three fun-packed days, with tours of the city and local sights (the Castle of Racconigi, the Venaria Reale royal estate, Vezzolano Abbey, the Sacra di San Michele religious complex), visits to museums and exhibitions, races on the Lingotto parabolic test track, gastronomic tastings. And of course the parades, which attracted an enthusiastic public: at the Assoarma parade, the Vespa TAP, the historic “parachutable” model, opened the parachutists’ pass-by. Another attraction was a convertible yellow Ape, equipped as a micro-taxi [Photo: www.gianmarcochinaglia.com].



A Miami, graffiti-tour in Vespa

Miami sdogana i graffiti, proponendoli come opere d’arte contemporanea. E lo fa con tour guidati a bordo di Vespa, alla scoperta dei *murales* più belli della città. Accade nel quartiere di Wynwood, uno dei più *trendy* della metropoli della Florida, dove un operatore turistico locale (Roam Rides) organizza visite guidate di due ore a bordo di scooter Vespa LX 50 e S 150. Durante il tour si possono ammirare i *murales* storici del quartiere ed anche gli artisti all’opera “live”.

A graffiti tour on the Vespa in Miami

Miami has legitimised graffiti, elevating them to the status of modern art. And it is doing so with guided tours on Vespa scooters, to see the city’s best murals. The graffiti tours are available in Wynwood, one of Miami’s trendiest districts, where a local tourist operator (Roam Rides) is organising two-hour guided tours on Vespa LX 50 and S 150 scooters. During the tour, visitors see the district’s historic murals and also watch local artists at work.

Guareschi stupisce al Mugello su Moto Guzzi V7 Racer

Gianfranco Guareschi, dominatore con la sua Moto Guzzi MGS01 della "Battle of Twins" di Daytona nel biennio 2006 e 2007, continua a stupire per le sue imprese sportive in sella alle bicilindriche di Mandello. La più recente il 28 agosto, nella terza prova della Roadster Cup (Coppa FIM 2011), sul circuito del Mugello. Il trofeo, dedicato alle moto "nude", unisce due classi distinte per potenza e raffreddamento del motore: fino a 110 CV e oltre 111 CV. In pratica, una potenza doppia rispetto a quella che può erogare lo "small block" da 750cc della "piccola" V7 Racer di Gianfranco Guareschi. Ma sfruttando con "mestiere" la leggerezza e l'agilità della sua V7 Racer, il parmense si è tolto la soddisfazione di superare bolidi ben più potenti, piazzandosi davanti a tutte le Triumph Thruxton in gara e arrivando a toccare punte di velocità di oltre 200 km/h. Una performance entusiasmante per la comunità Guzzista.

Guareschi impresses at Mugello on a Moto Guzzi V7 Racer

Gianfranco Guareschi, who dominated the Daytona "Battle of Twins" in 2006 and 2007 with his Moto Guzzi MGS01, continues to impress with his racing prowess on Mandello twin-cylinders. His latest performance was on 28 August, at the third heat of the Roadster Cup (2011 FIM Cup) on the Mugello track. The cup, for naked bikes, comprises two separate classes in terms of power and engine cooling: up to 110 hp and more than 111 hp. In practice, double the power delivered by the 750cc "small block" of Gianfranco Guareschi's "little" V7 Racer. But by carefully exploiting his bike's lower weight and agility, the Parma-born rider had the satisfaction of overtaking for more powerful competitors, coming in ahead of all the Triumph Thruxtons and reaching speeds of more than 200 km/h. An exciting performance for the Guzzi community.





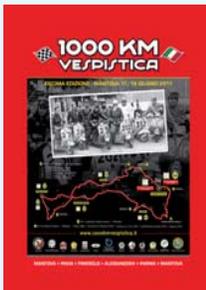
Parigi: Calessino mon amour



È boom dei veicoli Ape Calessino nella capitale francese, utilizzati per i tour alla scoperta dei luoghi più suggestivi della *Ville Lumière*. Il simpatico tre-ruote italiano piace tanto ai turisti quanto ai parigini. Con la capote abbassata, sul Calessino si viaggia attraverso *Place de la Concorde*, lungo l'avenue des *Champs-Élysées*, fino all'*Arco di Trionfo* e alla *Tour Eiffel*: è il modo più originale e "panoramico" di gustare Parigi. D'inverno la capote torna su e si va a fare shopping a bordo di un Calessino che sfoggia decorazioni natalizie. Il calessino può portare fino a tre passeggeri, ma l'ideale è viaggiare in coppia sul comodo sedile posteriore. Un viaggio davvero romantico, in ogni stagione.

Paris: Calessino mon amour

It's boom time for the Ape Calessino in the French capital, the vehicle of choice for tours to discover the main sights in the Ville Lumière. The cheerful Italian three-wheeler appeals to tourists and Parisians alike. With the capote pulled down, the Calessino takes them round Place de la Concorde, down the Champs-Élysées to the Arc de Triomphe and the Eiffel Tower: the most original and "panoramic" way to view Paris. In winter, the hood is pulled back up and the Calessino, with appropriate Xmas decorations, is a handy way to go shopping. The van can hold as many as three passengers, but the best way to travel is with a friend on the comfortable back seat, for a truly romantic ride, at any time of year.



Mille chilometri in 30 ore

A cross-country race, with the average speed set at 40 km/h, for competitively inclined Vespa lovers: the "1,000 km Vespistica" was held on 17 and 18 June (www.1000kmvespistica.it). Five stages (Mantua, Pavia, Pinerolo, Alessandria, Parma, and back to Mantua) completed non-stop in 30 hours by two hundred competitors riding Vespa scooters of all ages, including vintage vehicles like the "low lamp" model of the 1950s. There was great applause at the finishing line for the heroic and exhausted Vespists who took part in the tenth edition of the race, won by Marco Tomassini (Vespa Club Foligno), an Italian regularity trial champion. The event evokes the famous "Audax Vespistici dei 1.000 km" race, inspired by the "Mille Miglia" automobile race.



One thousand kilometres in 30 hours

Una gara di gran fondo a cronometro con media imposta a 40 km/h per i Vespisti più sportivi: è la "1.000 km Vespistica", che si è corsa il 17 e 18 giugno (www.1000kmvespistica.it). Cinque tappe (Mantova, Pavia, Pinerolo, Alessandria, Parma, con rientro a Mantova) percorse non stop in 30 ore da duecento concorrenti in sella a Vespa di ogni età, compresi gli esemplari d'epoca come la "faro basso" degli anni Cinquanta. Grande emozione all'arrivo per gli eroici e sfiniti Vespisti, protagonisti della decima edizione della gara vinta da Marco Tomassini (Vespa Club Foligno), pluricampione italiano di regolarità. La manifestazione rievoca i celebri "Audax Vespistici dei 1.000 Km", ispirati alla "Mille Miglia" automobilistica.



ONLINE NEWS
**foto, calendari
 raduni ed eventi**
*Event and rally calendars,
 photos and news are online*



WWW.VESPAWORLDCLUB.COM

WWW.VESPAclubITALIA.IT

WWW.MOTOGUZZIWORLDCLUB.IT

NEW

Piacere di guida e stile: il nuovo Scarabeo



Stampa internazionale
entusiasta per le nuove
versioni 125 e 200cc

di **Stefania Giorgioni**

Dal debutto nel 1993, il più trendy degli scooter a ruota alta ha raggiunto e superato le 750.000 unità prodotte. Ora Scarabeo 125/200 ie, il modello "medio" della famiglia, si rinnova. A partire dagli elementi di stile: nuovi lo scudo – con una griglia ovale che richiama gli stili classici della famiglia Scarabeo – e il disegno della copertura anteriore del manubrio, così come la forma del parafrangente. Le linee morbide dell'anteriore si raccordano ai tratti decisi del posteriore attraverso l'ovale della fiancata, elemento irrinunciabile del design di Scarabeo sin dal primissimo esemplare prodotto. Tutta la coda è stata rimodellata e alleggerita, come il di-

**Riding pleasure
and style: the new
Scarabeo**

Since its debut in 1993, the market's trendiest high-wheel scooter has reached and overtaken the 750,000 vehicles production threshold. Now the Scarabeo 125/200 ie, the line's "mid-range" model, has had a makeover, starting with its stylistic features: a new shield, whose oval grille is reminiscent of the classic Scarabeo family, the design of the front handlebar covering and the shape of the mudguard. The smooth lines of the front of the scooter are linked with the strong lines of the rear through the oval wing, an essential element of the

**Enthusiastic response from the international press
to the new 125 and 200cc models**

051



segno del fanale posteriore, e accoglie ora una nuova elegante sella sdoppiata in due sedute indipendenti. Protezione e comfort sono garantiti dal parabrezza, solidale con lo sterzo, e dalla comodissima pedana piatta che – con il portapacchi in alluminio e il pratico vano sottosella – consente una capacità di carico da “maxi”.

I motori 125cc (potenza 14,3 CV, guidabile con patente auto) e 200cc (oltre 19 CV) di Scarabeo sono stati progettati espressamente per questo scooter, con l’obiettivo di offrire il massimo in termini di leggerezza e prestazioni a fronte di consumi contenuti e di bassissime emissioni inquinanti. Entrambi raffreddati a liquido, questi propulsori adottano una distribuzione a quattro valvole con doppio albero e iniezione elettronica.

Inoltre, Scarabeo 125/200 si adatta alla personalità e alle esigenze di chi lo guida, offrendo l’esclusiva possibilità di scegliere tra due mappature. Dal manubrio è infatti possibile selezionare la modalità Eco – che riduce i consumi fino al 7% – o quella Sport, che ottimizza le prestazioni. Agilità e sicurezza sono garantite dall’adozione di cerchi da 16 pollici a cinque razze, mentre l’impianto frenante si compone di due dischi (260 mm all’anteriore e 220 mm al posteriore) accordati da un sistema di frenata integrale, in grado di ripartire l’azione tra le due ruote e di garantire spazi di arresto contenuti.

La gamma colori, coerente con l’immagine “modaiola” di Scarabeo, è composta da sei diverse tinte metallizzate: Nero Aprilia, Bianco Flair, Silver Crowd, Blu Couture, Rosa Silk e Rosso Luxury.

Scarabeo design from the very beginning. The whole tail has been remodelled and lightened, including the taillight, and now houses a smart new saddle divided into two separate seats. Protection and comfort are guaranteed by the windshield, integrated with the steering column, and by the flat footrest, which, combined with the aluminium luggage carrier and practical storage compartment below the saddle, provides maximum loading capacity. The Scarabeo engines – 125cc (14.3 HP, for which a normal driver's licence is sufficient) and 200cc (more than 19 HP) – were developed specifically for this scooter, with the intent of offering maximum agility and performance, together with fuel economy and minimal emissions. Both models are liquid cooled, with four-valve timing, double overhead camshafts and electronic fuel injection.

The Scarabeo 125/200 adapts to the personality and requirements of the rider, who has the choice of two mappings, an exclusive feature. Directly from the handlebar, the rider can select the Eco mode, which cuts consumption by up to 7%, or the Sport mode, which optimises performance. Agility and safety are guaranteed by 16" five-spoke wheels, while the braking comprises two discs (260 mm front disc, 220 mm rear disc) controlled by an integral braking system capable of distributing the action over both wheels and guaranteeing reduced braking distances. Consistent with its trendy image, the Scarabeo is available in six different metallic colours: Aprilia Black, Flair White, Crowd Silver, Couture Blue, Silk Pink and Luxury Red.



In Ape da Quito a Machu Picchu per beneficenza

di Francesco Palizzolo

Oltre 4.000 chilometri attraverso le Ande dell'Ecuador e del Perù, alla scoperta di una delle aree più ricche di biodiversità del pianeta. Tre giovani torinesi, nel mese di agosto, hanno intrapreso uno dei viaggi più memorabili degli ultimi tempi: un'avventura off limits tra località vergini ed ambienti naturali di rara bellezza per raccogliere fondi da destinare al Progetto Humanitas Onlus. Il tutto, incredibilmente, a bordo di un'Ape Piaggio.

Partita da Quito, capitale dell'Ecuador situata nella parte occidentale delle Ande ai piedi del vulcano Pichincha, la spedizione dei tre italiani è durata circa un mese ed ha raggiunto più di trenta località del Sud America. Sono luoghi nei quali i grandi spazi, l'aridità del deserto e l'immensità dell'Oceano Pacifico regalano emozioni mozzafiato, come nella Riserva Integrale Otonga, zona di notevole valore scientifico per la presenza di specie animali e vegetali già scomparse nel resto del Paese, o nell'area del vulcano del Cotopaxi – il secondo vulcano più alto dell'Ecuador dopo il Chimborazo e il terzo nel mondo tra quelli tuttora in attività – o ancora nella città di Latacunga, dove i tre avventurieri hanno portato medicine di ogni genere per i più bisognosi.

Il loro viaggio ha attraversato anche le rovine di Ingapirca – sito Inca della provincia del Cañar – in assoluto le più scenografiche rovine incaiche dell'intero territorio ecuadoriano, nonché la regione peruviana del Lambayeque, culla delle civiltà Moche e Chimù. Ed ancora Caraz – sulla Cordillera Blanca – raggiunta attraverso il Canyon del Pato e la capitale Lima, porta di ingresso dell'impero Inca: "la città dei re", per la ricchezza del suo centro e delle sue costruzioni che rimandano all'epoca della dominazione spagnola. Infine, la Riserva Nazionale di Paracas, famosa per i colori dei suoi meravigliosi tramonti, i geroglifici misteriosi del deserto di Nazca e le saline di Maras nella Valle Sacra degli Inca.

La tappa conclusiva di questo magnifico viaggio non poteva che essere Macchu Picchu, la "città perduta": un luogo incantato costruito tra le montagne, a circa 2.400 metri di altitudine, dove le costruzioni si integrano con la natura nella ma-

In an Ape from Quito to Machu Picchu for charity

More than 4,000 kilometres through the Andes in Ecuador and Peru, to discover one of the most richly biodiversity regions of the planet. In August this year, three Italian youngsters from Turin undertook one of the most memorable trips of recent years: an off-limits adventure through unexplored locations and areas of rare natural beauty to raise funds for the no-profit Humanitas Project. And, incredibly, they travelled in a Piaggio Ape.

The expedition started in Quito, the Ecuadorian capital located in the western Andes at the foot of the Pichincha volcano, and took about a month, travelling through more than thirty localities in South America. Places where the wide open spaces, the aridity of the desert and the immensity of the Pacific Ocean offer breathtaking experiences: places like the Otonga Strict Nature Reserve, an area of great scientific importance due to the presence of animal and vegetable species that have already disappeared in the rest of the country, or the Cotopaxi volcano – Ecuador's second highest volcano after the Chimborazo and the world's third largest active volcano – or the city of Latacunga, where our three travellers took all types of medicine for the needy.

The trip took them to the ruins of Ingapirca – an Inca site in the province of Cañar – the most spectacular Inca ruins anywhere in Ecuador, and to the Peruvian region of Lambayeque, the cradle of the Moche and Chimù civilisations. The trio also visited Caraz – in the Cordillera Blanca mountain range – reached through the Canyon del Pato, and the capital city of Lima, the gateway of the Inca empire: "the city of the kings" with its rich centre and buildings dating from the years of Spanish rule. Other stops included the Paracas National Reservation, famous for the colours of its wonderful sunsets, the mysterious hieroglyphics of the Nazca desert and the Maras salt pans in the Sacred Valley of the Incas.

The final leg of this memorable journey could only be Machu Picchu, the "lost city": an enchanted mountain location approximately 2,400 metres



I protagonisti dell'avventura: da sinistra, Ludovico de Maistre, Paolo Rignon e Carlo Alberto Biscaretti di Ruffia. Hanno fondato il Taurinorum Travel Team con l'intento di abbinare viaggi e reportage giornalistici a scopi umanitari.

The trio of adventurers: left to right, Ludovico de Maistre, Paolo Rignon and Carlo Alberto Biscaretti di Ruffia. They have created the Taurinorum Travel team to combine travel and humanitarian reporting.





Foto in alto: verso la frontiera peruviana. In basso: l'arrivo a Machu Picchu, dopo oltre 4.300 chilometri e 30 giorni di viaggio. / Above, towards the Peruvian border. Below, arriving in Machu Picchu, after more than 4,300 kilometres and 30 days on the road.



gnificenza di un territorio nascosto da tutti e da tutto. Il viaggio ha permesso ai tre giovani di scoprire non soltanto luoghi in grado di regalare suggestioni uniche, ma anche di incontrare persone che fanno della loro povertà una ricchezza speciale come pastori ospitali e gentili che hanno permesso loro di montare la tenda nei cortili delle loro case e delle scuole, disposti a condividere la loro cena in cambio di un sorriso.

Protagonista assoluta della spedizione è stata l'Ape City Passenger, che dopo aver affrontato un lungo percorso disseminato di insidie è stata oggetto di donazione da parte dei tre amici alla Fondazione Otonga di Quito, per sostenere l'impegno nella tutela della biodiversità dell'Ecuador. Un gesto che ha reso ancora più indimenticabile l'avventura dei tre italiani, alla scoperta di luoghi e culture che sembrano davvero appartenere ad un altro mondo.

above sea level, whose buildings merge with nature in a magnificent setting hidden away from the world. The trip was an opportunity for the three youngsters not only to discover places of unforgettable impact, but also to meet people who have turned their poverty into a special blessing, such as the courteous and hospitable shepherds who allowed them to put up their tent in the yards of their homes and schools, and shared their supper with them in exchange for a smile.

The star of the trip was, of course, the Ape City Passenger. After successfully taking on all the hazards of the route, the van was donated by the three friends to the Otonga Foundation in Quito, as a contribution to the ongoing work to safeguard Ecuador's biodiversity. A gesture that made the trio's adventure even more memorable, in their discovery of places and cultures that really do seem to belong to another world.

ON THE ROAD

055

Raid Mandello - Capo Nord

Un'avventura straordinaria in sella alla V7 Classic



MANDELLO
DEL LARIO

Stoccarda

Hannover

Kristiansand

Oslo

Trondheim

Mo i Rana

Harstad

Tromsø

Skaidi

NORDKAPP





1°
TAPPA
LEG

11 Luglio 2011 / July 11, 2011
Mandello del Lario/Stoccarda



2°
TAPPA
LEG

12 Luglio 2011 / July 12, 2011
Stoccarda/Hannover



3°
TAPPA
LEG

13 Luglio 2011 / July 13, 2011
Hannover/Kristiansand



di **Irene Saderini**

Metti diciotto giornalisti da tutta Europa pronti a percorrere 5.000 chilometri per mettere alla frusta le nuove Moto Guzzi Stelvio 8V e Norge GT 8V 1.200cc, passando per Italia, Svizzera, Germania, Danimarca fin su, in cima alla Norvegia. Dentro le due moto pulsa il nuovo motore V2 quattro valvole per cilindro da

102 cavalli, ovvero l'ultima evoluzione del bicilindrico lacustre. Ma oltre alle due protagoniste c'è una piccola guest star: una V7 Classic, 744cc, 48,8 cavalli, 54,7 Nm di coppia massima. Da quando la super-stilosa V7 color ciliegia si è fatta vedere, tra i compagni di viaggio serpeggiava un'unica domanda: ma questa ce la fa ad arrivare a Capo Nord?

Domanda legittima per chi cavalcava comodamente due titani da 500cc in più, con il doppio dei cavalli. Scetticismi a parte, sfiliamo davanti agli storici cancelli della Moto Guzzi a Mandello del Lario – è lo

From Mandello to the North Cape: an extraordinary adventure on the V7 Classic

Eighteen journalists from all over Europe ready to ride 5,000 kilometres from Italy through Switzerland, Germany and Denmark up to the northern tip of

Norway, in order to test the endurance of the new Moto Guzzi Stelvio 8V and Norge GT 8V 1,200cc. The two bikes are powered by the new eight-valve 102 hp V2 engine, the latest evolution of the Guzzi twin-cylinder. Accompanying the two lead players is a small guest star: a V7 Classic, 744cc, 48.8 hp, 54.7 Nm maximum torque. When the superchic cherry-red V7 makes its appearance, there is just one question on everyone's lips: can it make it to the North Cape? A legitimate question from the riders comfortably straddling the 500cc plus titans with double the



4
TAPPA
LEG

14 Luglio 2011 / July 14, 2011
Kristiansand/Oslo



5
TAPPA
LEG

15 Luglio 2011 / July 15, 2011
Oslo/Trondheim



6
TAPPA
LEG

16 Luglio 2011 / July 16, 2011
Trondheim/Mo I Rana



stesso stabilimento dove il “marchio dell’aquila” nacque nel 1921 – prima di cominciare ad arrampicarci in cima al Passo dello Spluga. Le curve tortuose portano a scollinare in Svizzera e la strada divertente dura troppo poco: senza accorgercene siamo già in autostrada. Un supplizio che segnerà i prossimi giorni, anche perché le previsioni meteo non sono clementi con il gruppo di Guzzisti: da Hannover in poi è prevista solo acqua.

Bagnati e “centrifugati”, raggiungiamo finalmente la Danimarca e l’imbarco con il traghetto a Hirshtals.

Del tempo a questo punto non si capisce più niente: si passa dagli 11 gradi con vento e pioggia ai confortanti 22 gradi con sole e cielo terso, mentre spunta la sagoma di Oslo. La mattina seguente ci si sveglia presto, alle 5.30, con una luce diurna costante decisamente surreale. In Norvegia è come se fosse sempre un giorno infinito perché la notte, in estate, è solo una versione pallida del giorno.

Eccoci di nuovo in formazione sulla E6, che ci porterà dritti a Capo Nord. Qui è considerata un’autostrada. Ma per noi europei meridionali il saliscendi di curve

horsepower. But the sceptics bite their tongues, and we parade in front of the historic gates of the Moto Guzzi factory in Mandello del Lario – the factory where the “eagle brand” was created in 1921 – before starting the climb up to the Splügen Pass. The hairpin bends take us over into Switzerland and too soon this ideal biker’s road comes to an end and we’re on the motorway. A torment that continues over the next few days, partly because the weather forecast looks gloomy for our group of Guzzists: from Hanover on, constant rain is expected.

Damp and “spun dry”, we finally reach Denmark and take the ferry to Hirshtals. From here the weather takes a completely unpredictable turn: from 11°C with wind and rain we move to a comforting 22° with sun and a clear sky, while the Oslo skyline comes into view. The following day, we wake up early, at 5.30, in decidedly surreal constant daylight: in Norway, it’s endless daytime, because the night, during the summer, is just a pale version of the day. Now we’re back in formation on the E6, which will take us straight to the North Cape. The road is

ON THE ROAD



7
TAPPA
LEG

17 Luglio 2011 / July 17, 2011
Mo I Rana/Harstad



e tornanti, i paesini con i Troll, i laghetti e i fiumiciattoli, le fattorie e il bestiame sulla carreggiata, possono essere tutto, tranne che un'autostrada. La E6 risale la costa norvegese per 2.000 chilometri e gli scorci somigliano un po' alla Pusteria, un po' alle Dolomiti, un po' alle valli Svizzere. Con la differenza che qui ci sono il mare e i fiordi.

Scalando altri quattro paralleli arriviamo a Trondheim, capitale della tecnologia del Paese con il secondo Pil pro-capite mondiale, ricco di petrolio, legno, pesce. Il gruppo è sempre più unito e, nonostante la stanchezza,

viene spontaneo raggrupparci per le foto di rito, tirando però in mezzo anche operatore e fotografo che fanno parte della combriccola... Quindi le foto chi le ha fatte? Non lo sapremo mai.

La sveglia al mattino continua a suonare presto, perché questo è un raid mica una scampagnata, e la media giornaliera prevede di macinare intorno ai 500 chilometri. Con il sole, 20 gradi e le tute senza membrana raggiungiamo Mo I Rana, seguendo la strada che ci porta a salire di quota. Sugli altipiani a stento crescono i muschi, ma

8
TAPPA
LEG

18 Luglio 2011 / July 18, 2011
Harstad/Tromsø



considered a motorway here. But for us southern Europeans, the winding climbs and descents, the tiny villages with their Trolls, the lakes and streams, the farms and the herds wandering over the carriageway could be anything, except a motorway. The E6 travels up the Norwegian coast for 2,000 kilometres, offering views that have something of the Puster Valley, something of the Dolomites, something of the Swiss valleys. With the difference that here you have the sea and the fiords. Moving up through another four parallels we reach Trondheim, the country's technology capital with the

9
TAPPA
LEG

19 Luglio 2011 / July 19, 2011
Tromsø/Skaidi



second-highest per capita GDP in the world, rich in oil, timber and fish. The group has become close and, although we're tired, we spontaneously line up for the ritual photos, even bringing in the cameraman and photographer who've been travelling with us... So who took the photos? We'll never know. The alarm continues to go off early, because this is a test ride, not a picnic, and the daily average is around 500 kilometres. In the sunshine, with a temperature of 20°, with the membranes removed from our riding gear, we reach Mo I Rana, following the ascending



10°
TAPPA
LEG20 Luglio 2011 / July 20, 2011
Skaidi/Nordkapp**I numeri del raid****The ride's figures**

5.320	Litri di benzina / litres of fuel
4.885	Km percorsi / kilometres
121,56	Euro di multa per divieto di sosta a Oslo Euro for a parking fine in Oslo
18	giornalisti / journalists
10	giorni / days
8	Moto Guzzi Norge GT 8V / Moto Guzzi Norge GT 8V bikes
6	Moto Guzzi Stelvio NTX / Moto Guzzi Stelvio NTX bikes
3	Moto Guzzi Stelvio 8V / Moto Guzzi Stelvio 8V bikes
1	Moto Guzzi V7 Classic / Moto Guzzi V7 Classic bike
3	guide / guides
0	Inconvenienti / problems

quelli che ci sono abbracciano tutte le tonalità dal verde al giallo, senza più mimetizzare le renne che si spostano numerose in branco. Prima di imbarcarci in un viaggio del genere ognuno di noi ha letto le guide e cercato le foto sul web. Ma giunti a cinquanta chilometri da Capo Nord scopriamo che nessuno è davvero preparato a questa esperienza, soprattutto perché siamo tra i pochi al mondo ad arrivarci con il sole.

Dove una volta si prendeva l'ultimo traghetto, ora si attraversa un gelido tunnel sottomarino fino a stu-

care sui curvoni che salgono per una trentina di chilometri. Arriviamo a Capo Nord trattenendo il fiato e senza rendercene conto parcheggiamo proprio sotto al suo simbolo, il Globo. I turisti, vecchi e antipatici, con le loro compatte digitali non scalfiscono la nostra idea romantica di arrivare dopo 5.000 interminabili chilometri nel punto più a Nord del vecchio Continente. Più su di così non possiamo andare. E la V7? Tutto quello che le è servito è stato solo un po' d'olio nuovo a metà strada. Ci è arrivata anche lei a Capo Nord, con le sue ruote.

road. Not much moss manages to grow in the highlands, but what there is is every colour from green to yellow, and no longer camouflages the large herds of reindeer. Before we left home, we all read the guides and looked for photos on the web. But now that we're fifty kilometres from the North Cape, we find that none of us is truly prepared for the experience, especially because we are among the fortunate few who get here in the sunshine.

Whereas previously you would catch the last ferry, now you go through a chilly underground tunnel until you

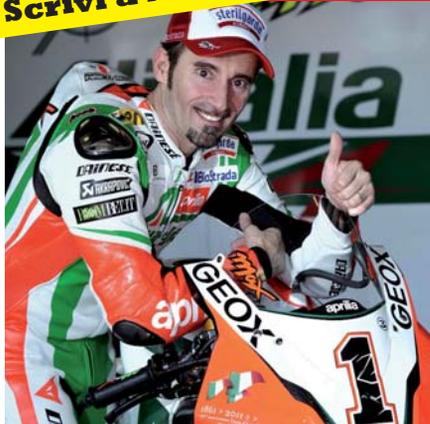
emerge on broad bends taking you upward for about 30 kilometres. We reach the North Cape holding our breath, and without realising it park our bikes right beneath the North Cape symbol, the Globe. The tourists, old and unfriendly, with their compact digital cameras, can't spoil our romantic idea of reaching the northernmost tip of the old Continent after 5,000 interminable kilometres. You can't get any higher.

So what about the V7? All it needed was some fresh oil at the halfway point. It got to the North Cape too, on its own wheels.

La posta di

Max

Scrivi a Max / Write to Max: max.wide@piaggio.com



■ Stefano Amarena (Udine)

L'incidente nelle prove del Nürburgring è stato determinante nel chiudere la tua corsa e quella di Aprilia nel Mondiale SBK. Che cosa hai provato in quel momento? Ti sei subito reso conto della gravità della situazione, oppure speravi di poter scendere ancora in pista?

«No, non mi sono subito reso conto di essermi fatto così male. Anzi, il venerdì dell'incidente al Nürburgring ho continuato le prove realizzando il miglior tempo della giornata. La situazione si è aggravata dal giorno seguente. La parte del piede sinistro colpita da un oggetto che non siamo mai riusciti a identificare, forse il pezzo di un'altra moto, è la zona che aziona il pedale del cambio. Dunque, è molto sollecitata. Un giornalista ha anche calcolato il numero delle cambiate durante le prove: molte centinaia. Tutto questo ha portato alla frattura del metatarso e mi ha costretto a rinunciare alle gare tedesche. Un pilota lotta sempre per la vittoria, fino all'ultimo metro dell'ultima gara... ma rinunciare a quella gara e, soprattutto, all'appuntamento di Imola è stato un colpo terribile!».

■ Andrea Cossu (Sassari)

L'Aprilia, pur rimanendo ai vertici del Mondiale SBK, quest'anno non è riuscita a dominare come nella stagione precedente. Che cosa è mancato al binomio Max Biaggi-Aprilia RSV4 rispetto al 2010?

«È mancata un po' di fortuna, ma sarebbe ipocrita nascondersi che non tutte le componenti tecniche quest'anno hanno funzionato come ci aspettavamo. Dobbiamo far tesoro dell'esperienza di quest'anno ed impegnarci ad essere più bravi per tornare a vincere nel 2012».

■ Jaroslav Jeliněk (Brno)

Anche nel 2011 ti sei aggiudicato la vittoria sul circuito di Brno: che cosa ha per te di così speciale questa pista?

«A Brno tutti aspettavano sempre una mia vittoria, soprattutto i miei tifosi locali che sono numerosissimi. Vincere è sempre difficile ma ripetersi così tante volte è davvero raro. Anzi, credo che le mie undici vittorie a Brno costituiscono un vero e proprio record nel motociclismo moderno! Non è un mistero che la pista di Brno mi piaccia moltissimo, i suoi saliscendi si addicono particolarmente alle mie caratteristiche di guida e qui ho trionfato in tutte le classi nelle quali ho corso: 250, 500, MotoGP e SBK. Ti do appuntamento al prossimo anno, vedrai che anche in quell'occasione sarà difficile starmi davanti...».

■ Stefano Amarena (Udine)

The accident at the Nürburgring heats was decisive in ending your bid and Aprilia's bid for the SBK title. How did you feel at the time? Did you realise immediately how serious the situation was, or did you hope to get back on the track?

«No, I didn't realise straightaway that I was so badly hurt. In fact, on the Friday the accident happened at Nürburgring I carried on, and made the day's best time. The situation got worse the following day. The part of my left foot hit by an object we've never managed to identify, possibly a piece of another bike, is the part that works the gear shift pedal. So it's under great stress. A journalist has calculated that you change gear many hundreds of times during the heats. All this caused a fracture to the metatarsus and forced me to withdraw from the German races. A rider always fights to win, right up to the last metre of the last race... but having to withdraw from that race, and, above all, from the Imola event, was a real blow!»

■ Andrea Cossu (Sassari)

Although Aprilia still ranks in the top places in the World SBK, it hasn't managed to dominate the championship as it did in 2010. What's been missing from the Max Biaggi-Aprilia RSV4 duo compared with 2010?

«We've been a little unlucky, but it would be hypocritical to hide the fact that not all the technical components that made up the winning package in 2010 worked the way we expected. We have to learn from this year's experience and to improve to be the best and come back to the victory in 2012.»

■ Jaroslav Jeliněk (Brno)

Once again this year, you won the Brno race: what's so special about this track for you?

«In Brno everyone was expecting me to win, especially my many local fans. Winning is always difficult, but repeating a victory so many times is a rarity, in fact I think my eleven victories in Brno is a record in modern motorcycle racing! It's no mystery that I really like the Brno circuit, its ups and downs really suit my riding style and I've won in all the classes I raced in there: 250, 500, MotoGP and SBK. Let's make a date for next year, and again you'll see it'll be difficult to get ahead of me...»



Wide: survey online

Gentile Lettore, la invitiamo a partecipare al sondaggio sulla rivista compilando il questionario online disponibile sul nostro sito Internet

Readers are invited to take part in the survey on the magazine by filling in the online questionnaire on our website

www.piaggio.com



SMALL ON THE OUTSIDE, BIG ON THE INSIDE.



NEW PORTER DIESEL D120.

BIG ON TECHNOLOGY, BIG ON PERFORMANCE, BIG ON SAVINGS.

Porter D120 kick starts your work with the new 1.200 cc turbo diesel common rail direct fuel injection Euro 5 engine. Rugged and reliable as always, with payload up to 1.100 kg. And, with consumption as low as 20 km per liter, it is even more economical.

PIAGGIO COMMERCIAL VEHICLES. BIG ON WORK, SMALL IN SIZE.

