

Vespa

kultovní skútr

Autor: Dr. Jiří W. Pollak, sc
Foto: Archiv autora, Vespas.ch
Odborný poradce a lektor: Jan Křemeček

Skútry byly velmi populární v 50. a 60. letech a s malou přestávkou jsou dodnes. Italský design a jednoduchá, spolehlivá technika Vespy se prosadily na celém světě. Zatímco desítky firem své produkce zastavily, Vespa se prodává vesele a s úspěchem dál.

Pro milovníky veteránů končí epocha „pravé“ Vespy na konci šedesátých let. Tehdy se ještě obešla bez elektrického startéru a byla vybavena většinou dvěma sedly. Typický rachot dvoutaktního motoru bylo slyšet daleko dříve, než se Vespa objevila za rohem...

Prakticky každý student měl kdysi svou Vespu nebo Lambrettu. Móda se vrací, a tak se Vespa-veterán stala zase vyhledávaným objektem nejen do sbírky, ale i pro každodenní provoz. Proč taky ne, vždyť na to byla dělaná.

...retrospektivně

První Vespa opustila brány továrny Piaggio v roce 1946. Byla to slaboučká stovka, měla 3 koně a byla sotva šedesátkou. Její konstruktér D'Ascario byl letecký inženýr a zvolil po válce dostupné materiály, jednoduchost ovládání a hospodárnost.



Za dobře renovované a vzácné Vespy, jako jsou typy U, SS 50, 90 nebo TAP 56, se dnes platí nehorázně vysoké ceny.

Další modely Vespy už byly svižnější; první model s motorem 125 ccm jezdil 75 km/h a 150 ccm stovkou... V roce 1965 byla prodána třímiliontá „vosa“! Od té doby se majitelé tohoto skútru rojí v klubech, které jsou na celém světě a téměř v každém městě. Všechny místní kluby se organizují centrálně ve „Vespa World Clubu“.

Technika

Motor je koncipován pro přímý náhon osy zadního kola a je dokonale schován pod karosérií, aby se nikdo neumazal... Výměna kol je jednoduchá jako u auta. Převodovka byla do roku 1955 mechanická, třístupňová s ručním řazením. Od roku 1955 dokonce čtyřstupňová, v roce 1970 přišel elektrický startér

V barvě poplatné 70. létům





Elisha Rüschi

a roku 1980 se objevila první Vespa s automatikou. ABS na přání zavedli u Piaggio v roce 1988. Od 2002 jsou do Vespy montovány i čtyřdobé motory s automatickou převodovkou Variomatic.

APE = včela, jako trojkolka se jí přezdívá „pilná včela“

Příbuzný model Vespy je trojkolka Ape, což znamená včela. Jako „pilná včela“ je rozšířena hlavně v Itálii, kde dodnes patří ke každodennímu silničnímu obrazu. Ve filmu La Strada dostala dokonce velkou roli... Vyráběna byla ve variacích s ložnou plochou, s kabinkou a bez ní, s vyklápěním, přívěsným i návěsným valníkem.

Ape Calessina – poslední výkřik?

Minulý rok se objevil na trhu retromodel Ape Calessina – čtyřtakt, řazení na řídítkách, samé dřevo a jemná kůže. Jezdí na balonových pneumatikách s bílými boky. Vyrobeno bylo jen 999 exemplářů a celá série je již vyprodaná.

Láska a podnikání à la suisse

Elisha Rüschi se vydal jako mladík ze švýcarského St.Gallenu na cestu po jihovýchodní Asii. Ve městě Ho-Či-Min poznal jednu vietnamskou krásku, a tak bylo nabídnuto, že když začne podnikat s Vespou, tak ve Vietnamu. Stále větší poptávka po renovované Vespě a stále menší nabídka na trhu vedly konečně k ultimativnímu rozhodnutí.

Rüschi založil nejprve rodinný podnik, v němž zpočátku vedl téměř bratrovražedný boj o kvalitu renovací.



Bicolor z roku 1963



Konfigurátor barev a výbavy

Nakonec jej vyhrál, a tak vyváží zdevastované Vespy do Vietnamu. Tam je „u Rüschtů“ kompletně rozeberou, vše zrepasují a zase složí. Rüscht je nejen seriózní podnikatel s příslovečným důrazem na kvalitu, ale jeho obchodní záměr je zároveň přínosem k nižší nezaměstnanosti v zemi.

Dnes firma zaměstnává přes 10 renovátorů, kteří pracují v dobrých podmínkách a dostávají velmi slušné platy (cca pětinasobek průměrné mzdy v zemi). Všichni zaměstnanci jsou firmě oddáni a jinak běžnou a vše paralyzující fluktuaci v továrničce u Rüsche neznají.

Na www.vespas.ch se Rüschova firma prezentuje atraktivním způsobem: každý návštěvník jeho stránek a zájemce o Vespu-veterána si může jed-



Skupinové foto z Vietnamu

noduše sestavit barvy a vybavení pomocí počítačového programu – konfigurátoru. Konečná cena po kompletní renovaci je předem známa a je fixní (necelých 90 000 Kč).

Největší starostí mladého podnikatele není odbyt, ale nedostatek k renovaci vhodných objektů. Američané totiž vykupují Vespy ve velkém stylu a platí nerealistické, spekulativní ceny. Rüscht už má ale za lubem další projekt – chce do Švýcarska na oplátku dovážet staré mustangy... ■

Na popularitě Vespy se přizívají i jiné značky, např. Habana Aprilia

