



VESPAMANÍA

“SIGUIENDO A PITÁGORAS A LA MANERA ESPAÑOLA, LOS 12 LADOS DEL DODECAEDRO, LOS 12 SIGNOS DEL ZODIACO, LOS 12 APÓSTOLES, LOS 12 MESES DEL AÑO, **LLEGAN A LA CIBELES A LAS 12 EN PUNTO...**” DALÍ, 1964

Con estas palabras, Salvador Dalí dedicó las guardas de la primera edición del libro *“Vuelta al mundo en Vespa en 79 días”*, de Santiago Guillén y Antonio Veciana. Publicado en 1964, narra las peripecias de dos jóvenes estudiantes españoles durante la vuelta al mundo que ambos realizaron a lomos de una Vespa 150 en 1962. Este volumen, un clásico dentro del mundo Vespa, refleja las enormes posibilidades que ofrecía uno de los vehículos más demandados y, a la vez, más de moda en la España de los años 60: Vespa, un nuevo concepto de utilitario, urbano y familiar.

Esa vuelta al mundo fue real, y se realizó en un día menos que la que imaginó Julio Verne para Phileas Fogg, en la que se emplearon 80 días. Los viajeros vespistas salieron de Barcelona el día 25 de julio del 62 y, tras 79 días y 18.937,2 kilómetros, entraban en Madrid a las 12 horas del día 12 de octubre de 1962. El propio Dalí

contribuyó a dar la máxima difusión del viaje, ya que decoró a “Dulcinea” (así bautizaron a la Vespa 150) y la firmó en su carrocería, incrementando notablemente la popularidad de la moto.

Para nosotros, como empleados de MAPFRE, este viaje toca nuestra fibra más sensible, ya que nuestra compañía contribuyó, en 1962, a esta aventura de la mejor manera en que lo podía hacer: asegurando tanto a la Vespa como la vida de los dos viajeros, y de forma totalmente gratuita.

Pequeña historia de la “avispa” italo-española, mítica protagonista del cine de los 50 y vehículo dirigido a mujeres que podían conducir ¡con falda!

Originaria de Italia, donde se comenzó a fabricar en los años 40, no fue sino hasta 1953 cuando la producción de la Vespa 125 se inició en España, en la madrileña fábrica de la calle Julián Camarillo, que mantuvo la fabricación de ciclomotores y motos hasta 1999.



Por Jorge Garrandés Asprón



Sin embargo, Vespa, dentro del mundo de la moto, ha supuesto mucho más que un tipo diferente de moto. Ha significado un **concepto diferenciador** del resto de vehículos de dos ruedas, basado fundamentalmente en su diseño y en la resistencia de su motor.

Es una moto más **atemporal** que muchas de sus competidoras, propiciando que aún se encuentren muchas Vespas circulando por nuestras ciudades y carreteras, y entre ellas, un número muy elevado son antiguas y clásicas.

A los amantes de las motos, les cuesta mucho desprenderse de vehículos con particularidades especiales, o de aquellos otros que, de alguna manera, han formado parte de su vida, independientemente de su valor real, primando, en estos casos, su valor sentimental.

Muchos aficionados, aun disponiendo de otra moto moderna, conservan, sin embargo, la primera con la que aprendieron a conducir, o la que supuso su primer vehículo a motor, incluso, aquella perteneciente a su padre o abuelo y que, tras muchas vicisitudes, pudieron recuperar. Y entre estas motos

sentimentalmente conservadas en muchos garajes españoles, la Vespa figura en los puestos de cabeza. Tanto es así, que cuando hicimos un recuento entre los empleados de CESVIMAP que teníamos una, llegamos a la cifra de ¡doce Vespas! desde la más pequeña, de 50 centímetros cúbicos hasta las que más cubican, de 200. ¡Más del 10% de la plantilla posee una!

► "Dulcinea", 1962 (imágenes cedidas por Antonio Veciana)





► Teresa sobre su 125N de 1961

Doce Vespas

Cincuenta años, medio siglo motociclisticamente hablando, es la separación generacional entre nuestra Vespa más veterana, una 125 N del año 1961, hasta la más moderna, 125 LX I.E. de 2011.

La directora de nuestra revista CESVIMAP, **Teresa Majeroni**, de ascendencia transalpina, igual que nuestra protagonista de dos ruedas, es la orgullosa poseedora de la Vespa 125 N de 1961 que, junto con su marido Alfonso,

► Paco con su 125 FL Elestart de 1992



LA “AVISPA” ITALO-ESPAÑOLA FUE LA MÍTICA PROTAGONISTA DEL CINE DE LOS 50, DIRIGIDA A MUJERES QUE PODÍAN CONDUCIR ¡CON FALDA!



rescataron, medio abandonada (y sin poner en marcha desde hacía más de dos décadas) de un garaje –en un lamentable estado–. Con mucha paciencia y un año de trabajo, quedó restaurada y funcionando ¡a la perfección!

Esta preciosidad de asientos separados, que monta las pequeñas ruedas de 8”, y cuya carrocería se compone de chapas de acero moldeadas y ensambladas, tuvo que rehacerse completa, tanto mecánicamente como en “chapa y pintura”, sin olvidar el saneado total del apartado eléctrico, por supuesto, de 6 voltios.

De vez en cuando, y siempre que el tiempo y el engrase de la bujía Firestone F90F lo permiten, se puede ver a la familia Hernández Majeroni disfrutando de su Vespa por las calles de Salamanca. Saltando 50 años en el tiempo, nos subimos ahora en la benjamina del grupo vespista de CESVIMAP, una 125 LX I.E. de 2011 con la que su propietario, **Curro Rodríguez**, acude diariamente al Centro para desempeñar su trabajo como ingeniero dentro del departamento de peritación.

Esta moto en concreto, fue estudiada, baremizada y sometida a pruebas y ensayos en CESVIMAP. Sus diferencias con la 125 del ‘61 son abismales: peso y tamaño más reducidos, abundancia de materiales plásticos, gestión electrónica del motor, arranque eléctrico, freno de disco, motor cuatro tiempos, etc.

¡Dos mundos diametralmente diferentes!

Tras más de 11.000 kilómetros, Curro está encantado con ella, y la ha customizado con la tradicional cúpula alta, que nos recuerda a las antiguas de los "carteros de Correos" y el top case trasero, tipo "mensajero", muy habituales en Vespas, y otras motos urbanas.

Ambas motos, además del logo de la marca, solo comparten otra cosa, la señal más característica de esta moto a lo largo de su historia: su chasis-carrocería monocasco, formado por varias piezas de acero soldadas, que les confieren ese diseño inconfundible.

En CESVIMAP, además de las motos de Teresa y Curro, tenemos dos Vespas más de los años 60, la 150 S del '62 que **Juan Carlos de la Iglesia** recuperó de la antigua flota del ejército de tierra, y la 150 con sidecar que nuestro mecánico **José Ignacio Jiménez** devolvió a la vida, tras heredarla y rescatarla de un abandono de docenas de años.

También procedente de la experimentación en CESVIMAP es la 125 FL Elestart de **Paco Livianos**, otro veterano ingeniero de CESVIMAP, que se mueve a diario por Salamanca en su pequeña FL del 92.

Completamos la saga PK con otra 125 Elestart de 1989 que **Juan Carlos Hoyos** ha adicionado a su colección de coches clásicos, la más exótica PK 125 Tropic del '88 que **Lourdes Familiar**, nuestra abogada, conserva impecable desde que se la regalaron por su cumpleaños, y la

▶ Vespa 150S del '62 de Juan Carlos de la Iglesia



▶ Vespa 125 LX/I.E. de Curro Rodríguez

PK125 XL del '89 con la que **Dani Tapia** se desplaza cada día hasta su puesto de trabajo como tasador técnico de Cesvi Recambios.

Compartiendo el mismo tipo de chasis Vespa grande, nuestro antiguo jefe de taller, **Justino Rodríguez**, disfruta por Ávila de su 200 del '91, muy similar a la TX 200 del '89 de otro ingeniero del centro, **Armando Clemente**, quién se encargó de reconstruirla pacientemente tras rescatarla de debajo del camión que la machacó, que también utiliza a diario por ciudad.

Podríamos seguir con muchas más historias de otras Vespas de familiares y conocidos, pero dentro de CESVIMAP concluimos con las mías: Verano del '82, el siglo anterior, tuve la fortuna de que me regalaran una P 150 CL por aprobar la Selectividad, y que aún conservo totalmente original, compartiendo garaje con mi pequeña Vespita 50 LX de 2008 ■



LA SEÑAL MÁS

CARACTERÍSTICA DE

ESTA MOTO ES SU

CHASIS-CARROCERÍA

MONOCASCO



PARA SABER MÁS

✉ Área de Vehículos Industriales
vindustriales@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap

📖 En 79 días vuelta al mundo en Vespa. S. Guillén y A. Veciana 1964 - 2005