

TRAMA ARQUITECTURA Y DISEÑO DESDE ECUADOR

[Imprimir]



La moto Vespa

Actualidad

Un éxito del diseño industrial de la post-guerra. La Vespa, fue diseñada en la década del 40, por un ingeniero diseñador de aviones... Arq. Rómulo Moya

Existen dos ejemplos inmortales en la historia del diseño industrial destinado a la movilización, ambos ya convertidos en protagonistas del imaginario popular en todo el mundo. Uno es VW Beetle, o más conocido como el Volkswagen Escarabajo y el otro es la moto Vespa Piaggio.



La Vespa ("avispa" en italiano) fue diseñada en la década del 40, en abril de 1946 para ser más exactos, por un ingeniero diseñador de aviones. Lo curioso es que a este diseñador aeronáutico no le gustaban las motos, e incluso jamás se había subido a una de ellas, sobre todo detestaba la relación cadena de transmisión y rueda, pues vuelve muy difícil el cambio de neumático. Para eliminar la cadena, diseñó una moto con una carcasa que soportara la tensión y engranaje directo; la misma carcasa servía además para proteger al conductor.

Su diseño, le tomó muy pocos días y el 23 de abril de 1946 fue patentada: "motocicleta con un complejo racional de órganos y elementos con una carcasa combinada con el guardabarros y un capó recubriendo las piezas mecánicas."

En 10 años la Vespa superó barrera del millón unidades producidas. Para entonces era copiada e imitada de mil maneras. En 1960 la Vespa rebasó los dos millones, en 1970 los cuatro millones, y en 1988 los diez millones, convirtiéndose en un fenómeno único en el sector de las motos, habiendo vendido más de 17 millones de unidades hasta la fecha.

Esta moto, fue la precursora de los actuales scooters. Todos los modelos comparten el compacto chasis de acero, un distintivo que ha diferenciado a Vespa a lo largo de su historia y que se caracteriza no sólo por su gran rigidez sino también por la precisión de la dirección.



En el diseño priman los criterios de ergonomía para la conducción. El bloque cambio-motor-rueda, hace más ágil la postura del conductor, proporciona una mejor visibilidad cuando viaja a velocidad de crucero, y el cuello asume una postura más erguida que la "alargada" tan típica de la conducción convencional.

Moda: "Según la RAE, se refiere al "Uso, modo o costumbre que está en alza durante algún tiempo, ó en determinado país, con especialidad en los trajes, telas y adornos, sobre todo los recién introducidos."

Moda sería lo actual, o lo que está en vigor e interesa a una mayoría en un momento determinado. Aplicada a la indumentaria es aquel atuendo, estilo, prenda, color o complemento, que se lleva por parte del grupo socialmente más importante o hegemónico, que es el capaz de influir en los demás". (Wikipedia).

Si nos atenemos a las definiciones antes anotadas la moto Vespa es todo lo contrario a un símbolo de moda. Y es que pocas motos desde que se inventaron (principios de siglo XX), han logrado perdurar casi intactas por 60 años cautivando a generación tras generación.

La moto nace a la par de otros inventos importantes: el ferrocarril, la electricidad y el cine. Con el advenimiento de la generalización de la mecánica y el motor a explosión, la moto y en particular la Vespa se imponen además como parte de una estética, "de máquina" con una tecnología que le es propia a la cultura moderna. Libertad y movilidad, conceptos propios de la posguerra propiciarán la aparición de la moto como instrumento que permitía huir del anonimato de la sociedad de la época.

Sin embargo tras millones de vehículos fabricados, el tema de la identidad resurge, pues tiene que ver con la necesidad intrínseca al ser humano de desarrollarse y surgir como individuo. Las personas necesitan para su desarrollo, ciertas certezas y sentidos de pertenencia que lo validen como sujeto social con autoestima. Entonces los millones de ejemplares producidos empiezan a ser transformados e individualizándolos, de allí a un paso, este objeto de diseño se convierte en objeto de culto.

LA VESPA DEL FUTURO YA ES DEL PRESENTE

Dos ruedas delanteras - un concepto revolucionario.

Fuente: www.mp3.piaggio.com

Piaggio ha presentado otro producto revolucionario: la PIAGGIO MP3, un vehículo totalmente innovador de tres ruedas con dos ruedas delanteras. La PIAGGIO MP3 ofrece niveles de seguridad, estabilidad y adherencia a la carretera que no se pueden comparar con los ofrecidos por los vehículos de dos ruedas. Potencia, comportamiento y facilidad de manejo al servicio del usuario.

Las dos ruedas delanteras de la PIAGGIO MP3 redefinen el propio concepto de la estabilidad en la conducción para ofrecer una experiencia sin precedentes.

La unidad frontal, con dos ruedas basculantes independientes, es mucho más estable que la de cualquier scooter. La PIAGGIO MP3 se adhiere a la carretera incluso cuando sigue a otros vehículos, ofreciendo un comportamiento inmejorable de total seguridad.

El alcance total de la estabilidad de esta moto de tres ruedas se puede probar en asfalto mojado o en condiciones difíciles de conducción que pondrían sin duda en tela de juicio la estabilidad de una moto tradicional de dos ruedas.

En el tráfico urbano, la PIAGGIO MP3 no tiene competencia en lo que a seguridad se refiere. Supera calles adoquinadas, asfalto irregular, etc. con la mayor facilidad, permaneciendo segura y estable durante todo el trayecto.

ALGUNOS ARTICULOS EN DEFENSA DE LA MOTO

Sí a la moto!

<http://www.sialamoto.org>

opina@sialamoto.org

A pesar de su importancia social y económica -y a los esfuerzos realizados por la prensa especializada-, en la actualidad la moto y su mundo son todavía apreciados negativamente por la sociedad, y su problemática específica no es tomada en cuenta en absoluto.

1.- La moto y la movilidad

«La moto es una solución, no un problema»

La moto es una alternativa óptima, viable y libre, para el transporte individual.

Frente a los problemas causados por otros medios de transporte, y la falta de libertad del transporte colectivo, la moto da, ofrece y permite un transporte libre, individual y «sostenible».

Los motociclistas favorecemos la circulación, dejamos más espacio para los demás y facilitamos con el uso de la moto un diseño de las ciudades más favorable a la creación de espacios convivenciales.

Por ello...

La moto merece ser potenciada y aceptada como solución óptima al tráfico urbano y el ocio:

Uso motociclista del carril bus y-o creación del carril moto.

Creación de aparcamientos moto.

No a las «zonas azules moto».

No a la prohibición indiscriminada de aparcar en las aceras.

La moto debe recibir las contraprestaciones -exenciones impositivas y de cargas, trato fiscal...- adecuadas a esta prestación social:

-Seguros justos

-Plan achatarramiento

-Equivalencia Carnet B-A 1 como en otros países europeos.

2.- La moto en el tráfico

«La moto merece el respeto y la atención de todos»

El automóvil supone el grueso del tráfico pero, al igual que los camiones, furgonetas, etc, la motocicleta - aunque esté en minoría-, merece atención específica a sus características y necesidades en la normativa de tráfico y en el diseño de la vialidad y de las señalizaciones.

Dicha atención dará prioridad a su seguridad, y contemplará asimismo la máxima potenciación y desarrollo de sus capacidades y ventajas.

Por ello...

Se deben diseñar y acondicionar las carreteras y vías urbanas pensando en ella:

-Guardarraíles.

-Señalización horizontal antideslizante.

-Señalización vertical.

-Elección y conservación de trazados y firmes.

3.- La moto como elemento de ocio.

«La moto es positiva»

Además de ser un útil e imprescindible medio de transporte, la moto ofrece importantísimos valores en cuanto a libertad y satisfacción en su uso, etc... que deben ser valorados como aportación al bienestar personal de sus usuarios, y por ello de la sociedad.

Por ello...

Estos valores propios deben convertir al uso de la moto en una actividad protegida y favorecida. La normativa no debe condicionar estos valores, sino difundirlos, resguardarlos y potenciarlos.

-Legislación y regulación correctos del uso de la moto de campo.

-Colaboración en concentraciones, etc.

-Colaboración en formación motociclista y seguridad vial.

4.- El motociclista en la sociedad.

«El motociclista es un ciudadano integrado»

Olvidemos la marginación -provocada por los demás o autoimpuesta- y mostremos que estamos orgullosos de montar en moto y de formar parte de la sociedad.

Por ello...

Reivindicamos su uso, tanto práctico como de ocio.

No hay motivo para estar a la defensiva. Somos más de un millón de motociclistas en España, suficientes como para ser tomados muy en cuenta tanto por los políticos como por la sociedad en general.

La forma de reaccionar y de proclamar y defender nuestros derechos forma parte esencial del mensaje positivo de la moto, lo que descarta cualquier tipo de reacción asocial hacia el resto de los ciudadanos:

-Campaña «Sí a la moto».

-Apoyo a las reivindicaciones del sector.

-Coordinación con F.E.M.A. (Federation of European Motorcyclists Associations) y otras asociaciones motociclistas.

Textos y Fotografía: Rómulo Moya Peralta

www.trama.ec

info@trama.ec

[[Cerrar ventana](#)]

Desarrollo Inter-DEC

Jueves, 19 de Abril de 2007