



## DOSSIER PREMSA





La nova exposició temporal del **Museu Moto Barcelona** ens trasllada a la versió més propera, utilitària i urbana de la motocicleta: el scooter. Un concepte, el nom del qual en anglès significa "patinet" en base a la plataforma on es recolzen els peus, que va ser capaç de revolucionar la mobilitat personal.

El scooter va néixer als anys vint, es va popularitzar als cinquanta i és l'indiscutible líder del mercat actual, formant part inseparable del decorat urbà de qualsevol ciutat, especialment a Barcelona, on rodren diàriament més de 300.000 models.



Just quan es compleixen 100 anys de la creació del primer scooter – va ser l' Autoped, a Nova York, al 1916 – el Museu Moto Barcelona li ha volgut retre un especial homenatge. A través d'una curiosa selecció de 30 models, des dels primers intents de principis del segle XX fins als moderns models elèctrics, passant per les llegendàries Vespa i Lambretta, el visitant de *Scooters, un segle de moto urbana* podrà descobrir l'evolució viscuda per aquest vehicle, que ja s'ha consolidat com una de les millors solucions als problemes del tràfic actual.

L'exposició es podrà visitar **fins al Març del 2017**.





## 1. EL SCOOTER: LA MOTO ÚTIL

El seu nom en anglès significa “patinet” a partir de la plataforma on es recolzen els peus i que el distingeix de la resta de motocicletes. Aquest concepte va revolucionar la mobilitat personal, apropant-se com mai a l'ideal de combinar els avantatges del cotxe i la moto: agilitat, neteja, funcionalitat, facilitat d'ús, capacitat de càrrega i prestacions.

### Els precursors, d'autèntic patinet amb motor a scooters caiguts del cel

L' Autoped, fabricat a Long Island (Nova York) al 1916, està considerat com el precursor d'aquest tipus de vehicles, que va tenir la seva continuació a principis dels anys 20 en models britànics ja més evolucionats. La senzillesa mecànica i les seves reduïdes dimensions van trobar ràpidament una utilitat militar en la II Guerra Mundial, especialment per les tropes aliades. Es van crear models bàsics i robusts capaços de ser llançats amb paracaigudes, com l'italià Volúgrafo, els americans Cushman i Cooper o el britànic Corgi, que van servir com a font d'inspiració per a futurs scooters moderns.

**El scooter en una paraula:** Lleuger, Fàcil, trendy, cool, silencios, net, econòmic, automàtic, pràctic, versàtil, còmode, àgil, funcional, urbà.

### **ABC Skootamota, 123 cc, 1920**

Fabricat a Anglaterra, està considerat com un dels primers scooters de la història. Presenta ja algunes directrius que s'han mantingut fins als nostres dies, com l'àmplia plataforma plana pels peus, el motor al darrere de 4T amb transmissió directa sense canvi de marxes i les rodes de petit diàmetre.

### **BROCKHOUSE Corgi, 98 cc, 1944**

És la versió civil de la Welbike, una moto dissenyada i fabricada en secret l'any 1941 per la marca britànica Excelsior per a ser llançada en paracaigudes durant el desembarcament de Normandia (II Guerra Mundial) i assistir a les tropes de terra. Es podia muntar en qüestió de segons sense eines i la seva senzillesa arribava al punt de ni tan sols disposar de mecanisme d'encesca, que es feia empenyent.

### **HONDA Super Cub, 49 cc, 1971**

Amb el lema “una moto per a tothom”, Honda va llançar al 1958 aquest model, que no tan sols es convertiria en el més popular de la marca, sinó també en la moto de major producció a nivell mundial. Fabricada fins avui dia en més de 15 països i en cilindrades que van des dels 50 cc fins els 110cc, sempre amb motors 4T, canvi manual i embragatge semi automàtic.





### **ZERO SCOOTER, Motor elèctric, 2015**

El passat i el futur es fusionen en aquest curiós vehicle, que si bé s'allunya dels cànons tradicionals dels scooter, comparteix la seva filosofia purament urbana, a més de recuperar per a l'escut davanter la imatge de les Vespa clàssiques. De fet, la "carrosseria" pot adquirir-se en forma de "kit" per acoblar al model basculant fabricat per l'empresa NineBot. Pot arribar als 20 km/h amb una autonomia aproximada de 25 km.

## **2. EL "BOOM" DELS ANYS 50: VESPA I LAMBRETTA**

No van ser ni molt menys les primeres, però si les que van convertir el scooter en un fenomen universal. Amb pocs mesos de diferència, dues marques italianes dedicades a la indústria militar, que s'havien vist obligades a reorientar la seva producció, van presentar al gran públic unes noves motocicletes pràctiques i econòmiques. Dos models que van revolucionar el món de les dues rodes i que marcarien els preceptes del scooter modern.

### **VESPA Bachetta, 125 cc, 1948**

Aquesta unitat, fabricada a Itàlia amb el primitiu comandament de canvi mitjançant varetes a la vista, és una de les poques que es conserva en el nostre país. Es correspon amb el segon model de la marca que aportava, a més d'una cilindrada augmentada des dels 98 cc als 125 cc, millors de frens i suspensions.

### **VESPA N, 125 cc, 1953**

Aquesta unitat de Vespa és una autèntica peça històrica per dos potents motius: va ser la primera unitat venuda a la ciutat de Barcelona i va lluir l'autògraf que Salvador Dalí va estampar-li amb un pintallavis. Anys més tard, va ser subhastada en una galeria d'art i és de suposar que el preu original de 16.500ptes (uns 100€) es veuria multiplicat amb escreix gràcies a aquesta exclusivitat.

### **LAMBRETTA B, 125 cc, 1954**

La Lambretta B o "patinet", com se la coneixia popularment per la seva total absència de carrosseria, va sortir al mercat com alternativa econòmica i de forma casi simultània a la seva germana carrossada. Equivalent al model "D" italià, estava disponible en cilindrades de 125 i 150cc. Tot i que la fabricació de Lambretta a Itàlia va cessar en 1971, la producció espanyola, molt apreciada a tot el món, es va allargar fins al 1989.

### **LAMBRETTA A, 125 cc, 1958**

Tal i com que havia succeït un any abans amb Vespa, les Lambretta van passar ràpidament a ser fabricades a Espanya, concretament l'any 1954 a la localitat basca de Eibar. La producció es va iniciar amb aquest model denominat "A", que era equivalent al "LD" fabricat a Itàlia, dotat de carrosseria completa i que aquí podem observar en la seva segona versió.





### **VESPA 150S, 150 cc, 1963**

Al 1961 apareix la versió 150cc de la Vespa "S", un model que no tenia una equivalència directa a Itàlia, la qual cosa demostrava la flexibilitat de la marca per adaptar-se a les diferents exigències dels mercats. Allunyant-se del suposat caràcter esportiu de l'anterior 125 S, aquest augment de cilindrada li atorgava unes prestacions ideals per acoblar un sidecar, com és el cas d'aquesta unitat.

### **LAMBRETTA Special, 150 cc, 1974**

Les Vespa i Lambretta personalitzades van ser el símbol d'identitat del moviment "mod", una subcultura urbana nascuda a Londres en la dècada dels 60. Les van adoptar per ser el vehicle més econòmic que els oferia la llibertat de moviments que reclamaven davant la rigidesa dels horaris del transport públic. A partir d'una llei que hi obligava a muntar com a mínim un retrovisor, els "mods", com a burla enfront del sistema, les equipaven amb una gran quantitat d'ells.

### **VESPA Primavera ET3, 125 cc, 1979**

La petita Vespa Primavera es va convertir en un model realment popular entre els joves a la fi dels anys 70, que fins al moment s'havien mostrat bastant poc inclinats a aquest tipus de motocicletes. Gràcies a les seves reduïdes dimensions, així com a les prestacions del seu motor de 3 transfers - d'on deriva el nom ET3 - va servir també de base per a moltes preparacions, tant per a l'ús quotidià com per a la competició.

## **3. CAP MARCA SENSE EL SEU SCOOTER**

La inesperada popularitat que van aconseguir les Vespa i Lambretta va propiciar que moltes altres marques apostessin per aquests models. Unes per propi convenciment i altres obligades per la baixada de vendes que van sofrir les motocicletes convencionals davant l'èxit d'aquell fenomen, però la veritat és que fabricants del calibre de BSA, Harley-Davidson, NSU o BMW, per citar alguns exemples, s'apuntarien també a la moda scooter.

### **MV AGUSTA C.G.T, 125cc, 1953**

La mítica marca MV Agusta, especialista en motos esportives, també va explorar el segment del scooter, presentant aquest curiós model en 1950. La idea no va funcionar comercialment i tres anys més tard, es va tornar a intentar fabricant-lo en la filial espanyola, amb el mateix escàs èxit. A part de la seva estranya estètica, tècnicament destaca el motor a la vista ancorat al xassís, amb suspensió posterior de tipus convencional.





### **KTM Mirabell, 125 cc, 1957**

Aquesta prestigiosa marca austríaca de motocicletes offroad també ha comptat amb scooters al seu catàleg. Amb el nom del famós palau de Salzburg, el Mirabell, es va presentar al 1955 i va suposar un considerable èxit de vendes. Molt ben equipat i acabat, destaca com a curiositat la ubicació del dipòsit de benzina darrere del far i la suspensió davantera per basculant.

### **NSU Prima III, 146 cc, 1958**

Sota el nom de Prima, la prestigiosa marca alemanya NSU va començar a fabricar scooters sota llicència Lambretta a partir de l'any 1956, que amb el temps van acabar evolucionant en models propis, millorant diversos aspectes, tant tècnics com a nivell d'acabats. Destaca, per exemple, la luxosa instrumentació situada darrera de l'escut del davant o el sistema de suspensió davantera.

### **IWL SR59 Berlín, 143 cc, 1959**

A Alemanya de l'Est, com que les marques de motos autòctones (MZ, Simpson...) estaven sobre explotades, es va encarregar la producció del scooter "nacional" a l'antiga fàbrica d'aviació IWL, que al 1955 va llançar un primer model de 125cc denominat Pitty. Dos anys més tard va presentar el Berlín que, amb més de 110.000 unitats venudes entre 1958 i 1962, es va convertir en el major èxit de la marca.

### **HEINKEL Tourist, 174 cc, 1960**

Després de la II Guerra Mundial, a la prestigiosa fàbrica d'avions Heinkel se li va prohibir continuar amb la indústria aeronàutica, passant a produir vehicles de dues rodes. El seu model estrella va ser aquest scooter, realment sofisticat i luxós, fruit de l'alta tecnologia de la marca, que comptava fins i tot amb encesa elèctrica. Una dada curiosa és que va destacar també en competició, triomfant més d'una vegada enfront de motocicletes de major cilindrada.

### **MOTO GUZZI Galletto, 192 cc, 1964**

Ja en els anys 50, alguns fabricants buscaven combinar els avantatges del scooter amb els de la moto convencional. Moto Guzzi ho va intentar amb aquest model, dotat de rodes altes de 17" i canvi de tres velocitats accionat pel peu. Va ser un producte molt apreciat fabricat durant quinze anys i la seva cilindrada va augmentar progressivament amb el pas del temps, des dels 160 cc del primer model fins als 192 cc d'aquesta última versió.

### **HONDA Scoopy SH80, 80cc, 1985**

Les primeres unitats del Honda Scoopy van arribar a Espanya procedents de Bèlgica al 1983, aconseguint un insospitat èxit comercial. Tant va ser així, que tres anys més tard es va decidir la seva fabricació al nostre país. A partir de llavors, el model ha anat evolucionat en gran diversitat de cilindrades, mantenint les rodes de 16" i esdevenint sempre supervendes, curiosament amb la gran majoria de clients a la ciutat de Barcelona.





### **YAMAHA Jog, 50 cc, 1989**

El Jog 50 va ser el primer scooter fabricat a Espanya per Yamaha. Un vehicle de línies molt modernes i esportives, reduïdes dimensions i bones prestacions que van ser la base de futures evolucions, totes elles amb una molt bona acceptació per part del públic. Va ser el vehicle oficial de molts dels voluntaris dels Jocs Olímpics de Barcelona l'any 1992.

## **4. SCOOTERS MADE IN SPAIN**

El fet que tant les Vespa com les Lambretta fossin molt ràpidament introduïdes i fabricades al nostre país, va propiciar que les marques espanyoles del moment haguessin de reaccionar davant aquell fenomen comercial, creant amb més o menys encert els seus propis models.

### **RONDINE Scooter, 125 cc, 1951**

Primer model fabricat per l'empresa madrilenya Moto Scooter, que tenia la llicència de la italiana Rondine. No es va produir en un gran nombre d'unitats, ja que ben aviat Vespa iniciaria la seva producció a Espanya, amb models més econòmics i que el superaven tècnicament en detalls com, per exemple, la transmissió directa a la roda del darrera, que en el Rondine era per cadena.

### **HUSOR 201, 125 cc, 1953**

L'empresa Huarte i Cia. S.L va continuar el treball de la desapareguda Soriano creant la marca Husor, acrònim de HUarte i SORiano. A la seva curta existència tan sols va fabricar aquest model de scooter, una evolució del "Puma 2" de l'anterior marca equipat amb un motor Villiers de 2T i canvi a la mà de tres velocitats. Malgrat la seva aparença de monocasc, el xassís era de tubs d'acer.

### **IRUÑA 202, 125 cc, 1954**

L' Iruña 202, del que se'n van fabricar a Pamplona un miler d'unitats entre 1954 i 1957, estava derivat del Husor 201, presentant algunes actualitzacions i millores. La seva acceptació al mercat va ser bona, però la irrupció de les més competitives Vespa i Lambretta va provocar que l'empresa es centrés en la seva altra activitat, la del vehicle industrial, que li va ser més rentable, acabant així la història d'aquesta efímera marca.

### **ISO Isoscooter 125 cc, 1954**

Fabricat a Madrid amb llicència de la italiana Iso, aquest curiós model, a mig camí entre la motocicleta i el scooter, va obtenir una bona difusió comercial gràcies a la seva qualitat i robustesa. Entre les seves característiques tècniques destacava el peculiar motor de dos pistons amb un sol cilindre, el canvi de marxes al peu i les rodes, de radis i de major diàmetre que les dels scooters convencionals.





### **RIEJU Isard, 125 cc, 1959**

La marca catalana Rieju va tenir una efímera experiència a finals dels anys 50 amb el seu model Isard, que no era una altra cosa que la versió nacional del francès IRS Sulky. Es tractava d'un híbrid entre moto i scooter que no va acabar d'encaixar al nostre mercat, ja que la complexitat mecànica que suposava la seva fabricació i l'alta qualitat que es buscava van obligar a fixar un preu massa elevat.

### **MOTOBIC MTB, 75cc, 1960**

L'empresa basca Motobic va ser una de les més prolífiques en quant a varietat de models produïts, abastant tots els camps incloent el del scooter. D'aparença molt similar a la Lambretta "patinet", incorporava només carrosseria en l'escut davanter, però l'àmplia plataforma pels peus i el xassís obert li serveixen per entrar dins aquesta categoria, malgrat no comptar amb el motor basculant.

### **MONTESA Microscooter, 60 cc, 1963**

Les tres marques espanyoles regnants als anys 60 (Bultaco, Montesa i OSSA) no van prestar pràcticament atenció al fenomen scooter, més centrades en models esportius i de camp. Tot i així, Montesa va realitzar dos intents. El primer, el Fura, no va passar de l'estat de prototip. El segon va ser aquest petit model de 4T fabricat amb llicència de la italiana Laverda, que va gaudir d'una escassa penetració al mercat a causa de la seva limitada potència i al seu elevat preu.

### **DERBI Scotmatic, 49 cc, 1967**

Curiosament, ja en 1967, Derbi s'avançava al futur presentant un scooter automàtic de roda alta. Amb el motor situat sota la plataforma dels peus, el concepte no va tenir èxit en aquell moment, però deu anys més tard, repetiria l'aposta amb el Variant, model que sí es va convertir en un autèntic fenomen de vendes.

### **BULTACO GAVIOTA, 200 cc, 1970**

Encara que Bultaco mai va fabricar scooters, Don Paco Bultó sí va saber apreciar les qualitats d'aquest tipus de motocicleta i va encarregar un modela únic perquè la seva filla Inés pogués anar a treballar fins i tot amb faldilles, com obligaven els costums de l'època, sense haver de recórrer a una moto d'una altra marca. Batejat com a "Gaviota" i dissenyat per Daniel González i Lluís Carreras, podria ser qualificat com un precursor dels actuals maxi scooter de roda alta.

