



DOSSIER PRENSA





La nueva exposición temporal del **Museo Moto Barcelona** nos traslada a la versión más cercana, utilitaria y urbana de la motocicleta: el scooter. Un concepto, cuyo nombre en inglés significa “patinete” en base a la plataforma en la que se apoyan los pies, que fue capaz de revolucionar la movilidad personal.

El scooter nació en los años veinte, se popularizó en los cincuenta y es el indiscutible líder del mercado actual, formando parte inseparable del decorado urbano de cualquier ciudad, especialmente en Barcelona, donde ruedan a diario más de 300.000 motocicletas.



Justo cuando se cumplen 100 años de la creación del primer scooter – fue el Autoped, en Nueva York, en 1916 – el Museo Moto Barcelona ha querido rendirle un especial homenaje. A través de una curiosa selección de 30 modelos, desde los primeros intentos de principios del siglo XX hasta los modernos modelos eléctricos, pasando por las legendarias Vespa y Lambretta, el visitante de *Scooters, un siglo de moto urbana* podrá descubrir la evolución vivida por este vehículo, consolidado sin lugar a dudas como una de las mejores soluciones a los problemas del tráfico actual.

La exposición se podrá visitar **hasta Marzo del año 2017**.





1. EL SCOOTER: LA MOTO ÚTIL

Su nombre en inglés significa “patinete” en base a la plataforma en la que se apoyan los pies y que le distingue del resto de motocicletas. Este concepto revolucionó la movilidad personal, acercándose como nunca al ideal de combinar las ventajas del coche y la moto: agilidad, limpieza, funcionalidad, facilidad de uso, capacidad de carga y prestaciones.

Los precursores, de auténtico patinete con motor a scooters caídos del cielo

El Autoped, fabricado en Long Island (Nueva York) en 1916 está considerado como el precursor de este tipo de vehículos, que tuvo su continuación a principios de los años '20 en modelos británicos ya más evolucionados. La sencillez mecánica y sus reducidas dimensiones encontraron rápidamente una utilidad militar en la II Guerra Mundial, especialmente por las tropas aliadas. Se crearon modelos básicos y robustos capaces de ser lanzados con paracaídas, como el italiano Volúgrafo, los americanos Cushman y Cooper o el británico Corgi, que sirvieron como fuente de inspiración para futuros scooters modernos.

El scooter en una palabra: Ligero, Fácil, trendy, cool, silencioso, limpio, económico, automático, práctico, versátil, cómodo, ágil, funcional, urbano.

ABC Skootamota, 123 cc, 1920

Fabricado en Inglaterra, está considerado como uno de los primeros scooter de la historia. Presenta ya algunas directrices que se han mantenido hasta nuestros días, como la amplia plataforma plana para los pies, el motor trasero de 4T con transmisión directa sin cambio de marchas y las ruedas de pequeño diámetro.

BROCKHOUSE Corgi, 98 cc, 1944

Es la versión civil de la Welbike, una moto diseñada y fabricada en secreto en 1941 por la marca británica Excelsior para ser lanzada en paracaídas durante el desembarco de Normandía (II Guerra Mundial) y asistir a las tropas de tierra. Podía ser montada en cuestión de segundos sin herramientas y su sencillez llegaba al punto de no disponer siquiera de mecanismo de puesta en marcha, que se hacía empujando.

HONDA Super Cub, 49 cc, 1971

Con el lema de “una moto para todos”, Honda lanzó en 1958 este modelo, que no tan solo se convertiría en el más popular de Honda, sino también en la moto de mayor producción a nivel mundial. Fabricada hasta la fecha en más de 15 países y en cilindradas que van desde los 50 hasta los 110cc, siempre con motores 4T, cambio manual y embrague semi automático.





ZERO SCOOTER, Motor eléctrico, 2015

El pasado y el futuro se fusionan en este curioso vehículo, que si bien se aleja de los cánones tradicionales de los scooter, comparte su filosofía puramente urbana, además de recuperar para el escudo delantero la imagen de las Vespa clásicas. De hecho, la "carrocería" puede adquirirse en forma de "kit" para acoplar al modelo basculante fabricado por la empresa NineBot. Puede alcanzar los 20 km/h con una autonomía aproximada de 25 km.

2. EL BOOM DE LOS AÑOS 50: VESPA Y LAMBRETTA

No fueron ni mucho menos las primeras, pero si las que convirtieron el scooter en un fenómeno universal. Con apenas unos meses de diferencia, dos firmas italianas dedicadas a la industria militar, que se habían visto obligadas a reorientar su producción, presentaron al gran público unas novedosas motocicletas prácticas y económicas.

VESPA Bachetta, 125 cc, 1948

Esta unidad, fabricada en Italia con el primitivo mando del cambio mediante varillas a la vista, es una de las pocas que se conserva en nuestro país. Se corresponde con el segundo modelo de la marca que aportaba, además de una cilindrada aumentada desde los 98 cc a los 125 cc, mejoras en frenos y suspensiones.

VESPA N 125, 125 cc, 1953

Esta unidad de Vespa es una auténtica pieza histórica por dos potentes motivos: fue la primera unidad vendida en la ciudad de Barcelona y lució el autógrafo que Salvador Dalí le estampó con un pintalabios. Años más tarde, se subastó en una galería de arte y es de suponer que el precio original de 16.500pts (unos 100€) se vería multiplicado con creces gracias a esta exclusividad.

LAMBRETTA B, 125 cc, 1954

La Lambretta B o "patinete", como así se le conocía popularmente por su total ausencia de carenado, salió al mercado como alternativa más económica y de forma casi simultánea a su hermana carrozada. Equivalente al modelo "D" italiano, estaba disponible en cilindradas de 125 y 150cc. Aunque la fabricación de Lambretta en Italia cesó en 1971, la producción española, muy apreciada en todo el mundo, se alargó hasta 1989.

LAMBRETTA A, 125 cc, 1958

Al igual que había sucedido un año antes con su rival Vespa, las Lambretta pasaron rápidamente a ser fabricadas en España, concretamente en 1954 en la localidad vasca de Eibar. La producción se inició con este modelo denominado "A", que era equivalente a la versión italiana "LD", dotada de carrocería completa y que aquí podemos ver en su segunda versión.





VESPA 150 S, 150 cc, 1963

En 1961 aparece la versión 150cc de la Vespa "S", un modelo que no tenía una equivalencia directa en Italia, lo que demostraba la flexibilidad de la marca para adaptarse a las diferentes exigencias de los mercados. Alejándose del supuesto carácter deportivo de la anterior 125 S, este aumento de cilindrada le otorgaba unas prestaciones ideales para acoplarle un sidecar, como es el caso de esta unidad.

LAMBRETTA, Special, 150 cc, 1974

Las Vespa y Lambretta customizadas fueron el símbolo de identidad del movimiento "mod", una subcultura urbana nacida en Londres en la década de los 60. Las adoptaron por ser el vehículo más económico que les ofrecía la libertad de movimientos que reclamaban ante la rigidez de los horarios del transporte público. A partir de una ley que obligaba a montar como mínimo un retrovisor, los "mods", como burla frente al sistema, las equipaban con una gran cantidad de ellos.

VESPA Primavera ET3, 125 cc, 1979

La pequeña Vespa Primavera se convirtió en un modelo realmente popular entre los jóvenes de finales de los años 70, que hasta el momento se habían mostrado bastante reacios a este tipo de motocicletas. Gracias a sus reducidas dimensiones, así como a las prestaciones de su motor de 3 transfers - de donde deriva el nombre ET3 - sirvió también de base para muchas preparaciones, tanto para el uso cotidiano como para la competición.

3. NINGUNA MARCA SIN SCOOTER

La inesperada popularidad que alcanzaron las Vespa y Lambretta propició que muchas otras marcas apostaran por estos modelos. Unas por propio convencimiento y otras obligadas por la bajada de ventas que sufrieron las motocicletas convencionales ante el éxito de aquel fenómeno, pero lo cierto es que firmas del calibre de BSA, Harley-Davidson, NSU o BMW, por citar algunos ejemplos, se apuntarían también a la moda scooter.

MV AUGUSTA C.G.T, 125 cc, 1953

La mítica marca MV Agusta, especialista en motos deportivas, también exploró el segmento del scooter, presentando este curioso modelo en 1950. La idea no funcionó comercialmente y tres años más tarde, se volvió a intentar fabricándolo en la filial española, con el mismo escaso éxito. Aparte de su extraña estética, técnicamente destaca el motor a la vista anclado al chasis, con suspensión trasera de tipo convencional.

KTM Mirabell, 125 cc, 1957

Esta prestigiosa firma austríaca de motocicletas offroad también ha contado con scooters en su catálogo. Con el nombre del famoso palacio de Salzburgo, el Mirabell, se presentó en 1955 y supuso un considerable éxito de ventas. Muy bien equipado y acabado, destaca como curiosidad la





ubicación del depósito de gasolina detrás del faro y la suspensión delantera por basculante.

NSU Prima III, 146 cc, 1958

Bajo el nombre de Prima, la prestigiosa firma alemana NSU comenzó a fabricar scooters bajo licencia Lambretta a partir del año 1956, que con el tiempo fueron evolucionando en modelos propios, mejorando diversos aspectos, tanto técnicos como a nivel de acabados. Destaca, por ejemplo, la lujosa instrumentación situada detrás del escudo delantero o el sistema de suspensión delantera.

IWL SR59 Berlín, 143 cc, 1959

En Alemania del Este, como las marcas de motos autóctonas (MZ, Simpson...) estaban sobre explotadas, se encargó la producción del scooter "nacional" a la ex fábrica de aviación IWL, que en 1955 lanzó un primer modelo de 125cc denominado Pitty. Dos años más tarde presentó el Berlín que, con más de 110.000 unidades vendidas entre 1958 y 1962, se convirtió en el mayor éxito de la marca.

HEINKEL Tourist, 174 cc, 1960

Tras la II Guerra Mundial, a la prestigiosa fábrica de aviones Heinkel se le prohibió continuar con la industria aeronáutica, pasando a producir vehículos de dos ruedas. Su modelo estrella fue este scooter, realmente sofisticado y lujoso fruto de la alta tecnología de la firma, que contaba incluso con arranque eléctrico. Un dato curioso es que destacó también en competición, triunfando más de una vez frente a motocicletas de mayor cilindrada.

MOTO GUZZI Galletto, 192 cc, 1964

Ya en los años '50, algunos fabricantes buscaban combinar las ventajas del scooter con las de la moto convencional en un solo vehículo. Este es el caso de Moto Guzzi con su Galletto, dotado de ruedas altas de 17" y cambio de tres velocidades accionado por el pie. Fue un producto muy apreciado y fabricado durante quince años y su cilindrada fue aumentando progresivamente con el paso de los años, desde los 160 cc del primer modelo hasta los 192cc de esta última versión.

HONDA Scoopy SH80, 80cc, 1985

Las primeras unidades del Honda Scoopy llegaron a España procedentes de Bélgica en 1983, logrando un insospechado éxito comercial. Tanto fue así, que tres años más tarde se decidió su fabricación en nuestro país. A partir de entonces, el modelo ha ido evolucionando en gran diversidad de cilindradas, manteniendo las ruedas de 16" y convirtiéndose siempre en superventas, curiosamente con la gran mayoría de clientes en la ciudad de Barcelona.





YAMAHA Jog, 50 cc, 1989

El Jog 50 fue el primer scooter fabricado en España por Yamaha. Un vehículo de líneas muy modernas y deportivas, reducidas dimensiones y buenas prestaciones que fue la base de futuras evoluciones, todas ellas con una muy buena aceptación por parte del público. Fue el vehículo oficial de muchos de los voluntarios de los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992.

4. SCOOTERS "MADE IN SPAIN"

El hecho de que tanto las Vespa como las Lambretta fueran muy rápidamente introducidas y fabricadas en nuestro país, propició que las marcas españolas del momento tuvieran que reaccionar ante aquel fenómeno comercial, creando con más o menos acierto sus propios modelos.

RONDINE Scooter, 125 cc, 1951

Primer modelo fabricado por la empresa madrileña Moto Scooter, licenciataria de la italiana Rondine. No fue producido en un gran número de unidades puesto que poco más tarde Vespa iniciaría su producción en España, con modelos más económicos y que lo superaban técnicamente en detalles como, por ejemplo, la transmisión directa a la rueda trasera, que en el Rondine era por cadena.

HUSOR 201, 125 cc, 1953

La empresa Huarte y Cia. S.L. continuó el trabajo de la desaparecida Soriano creando la marca Husor, acrónimo de HUarte y SORiano. En su corta existencia tan solo fabricó este modelo de scooter, una evolución del "Puma 2" de la anterior marca equipado con un motor Villiers de 2T y cambio a la mano de tres velocidades. Pese a su apariencia de monocasco, el chasis era de tubos de acero.

IRUÑA 202, 125 cc, 1954

El Iruña 202, del cual se fabricaron en Pamplona un millar de unidades de 1954 a 1957, estaba derivado del Husor 201, presentando algunas actualizaciones y mejoras. Su aceptación en el mercado fue buena, pero la irrupción de las más competitivas Vespa y Lambretta provocó que la empresa se centrara en su otra actividad, la del vehículo industrial, que le era más rentable, acabando así la historia de esta efímera marca.

ISO Isoscooter, 125 cc, 1954

Fabricado en Madrid con licencia de la italiana Iso, este curioso modelo, a medio camino entre la motocicleta y el scooter, obtuvo una buena difusión comercial gracias a su calidad y robustez. Entre sus características técnicas destacaba el peculiar motor de dos pistones con un solo cilindro, el cambio de marchas al pie y las ruedas, de radios y de mayor diámetro que las de los scooters convencionales.





RIEJU Isard, 125 cc, 1959

La marca catalana Rieju tuvo una efímera experiencia a finales de los años 50 con su modelo Isard, que no era otra cosa que la versión nacional del francés IRS Sulky. Se trataba de un híbrido entre moto y scooter que no llegó a encajar en nuestro mercado, ya que la complejidad que suponía su fabricación y la alta calidad que se buscaba obligaron a fijar un precio demasiado elevado.

MOTOBIC MTB, 75 cc, 1960

La empresa vasca Motobic fue una de las más prolíficas en cuanto a variedad de modelos producidos, abarcando todos los campos incluyendo el del scooter. A imagen y semejanza con la Lambretta "patinete", contaba tan solo con carrocería en el escudo delantero, pero la amplia plataforma para los pies y el chasis interrumpido le valen para entrar en esta categoría, a pesar de no contar con el motor basculante.

MONTESA Microscooter, 60 cc, 1963

Las tres marcas españolas reinantes en los años 60 (Bultaco, Montesa y OSSA) no prestaron prácticamente atención al fenómeno scooter, más centradas en modelos deportivos y de campo. Aun así, Montesa realizó dos intentos. El primero, el Fura, no pasó del estado de prototipo. El segundo fue este pequeño modelo de 4T fabricado con licencia de la italiana Laverda, que disfrutó de una escasa penetración en el mercado debido a su limitada potencia y su elevado precio.

DERBI Scotmatic, 49 cc, 1967

Curiosamente, ya en 1967, Derbi se adelantaba al futuro presentando un scooter automático de rueda alta. Con el motor situado debajo de la plataforma para los pies, el concepto no tuvo éxito entonces, pero diez años más tarde, repetiría la apuesta con el Variant, modelo que sí se convirtió en un auténtico fenómeno de ventas.

BULTACO Gaviota, 200 cc, 1970

Aunque Bultaco nunca fabricó scooters, Don Paco Bultó sí que supo apreciar las cualidades de este tipo de motocicleta y encargó un modelo único para que su hija Inés pudiera ir a trabajar incluso con faldas, como obligaban las costumbres de la época, sin tener que recurrir a una moto de otra marca. Bautizado como "Gaviota" y diseñado por Daniel González y Lluís Carreras, podría ser calificado como un precursor de los actuales maxi scooter de rueda alta.

