

FENOMÉN

Motorky Vespa daly po válce Italům svobodu pohybu a od té doby se staly legendou městského designu. Nic neladí k letnímu obleku tak jako její oblité tvary.

Lítáme na

VOSE

To je sranda. S Vespu je vždycky sranda," pochvaluje si dokonale čestnou a s pusou od ucha k uchu Achille Bucci focení za plného provozu na pražské magistrále, když si kolega fotograf vyleze na kapotu (!) našeho auta pomaloučku sunoucího se kolonou. Italský manažer žije v Praze už dvanáct let a bez svého skútru si život neumí představit. Stejně jako miliony jeho krajanů. A stále většího počtu nadšenců v českých ulicích.

Nebýt geniálního nápadu dědice jedné společnosti, která vyráběla letecké motory a železniční vagony, Italové by ale chodili hezky dlouhou pěšky. Když ve válku zničené zemi stála před krachem i firma Piaggio, Enrico Piaggio zoufale přemýšlel: Co teď potřebuje Itálie ze všeho nejvíc?

Tři měsíce od chvíle, kdy pověřil leteckého inženýra Corradina D'Ascania vyprojektováním levného dopravního prostředku určeného širokým vrstvám, už nadšeně volal: „Vypadá jako vos.“ Mimo



V Praze je blaze. Až na ty opraváře. „Víte, jaký je rozdíl mezi italským a českým mechanikem? Italský má v dílně jednu dvě Vespy, maximálně pět. Český jich tam má padesát,“ říká Achille Bucci, který i navzdory těmto skutečnostem jezdí na své osmdvacet let staré Vespe PX 200 denně.



Sladká chuť jihu. „My Češi jsme takový zatáhlý a smutný. Když jedu na Vespě, ty emoce jsou takový jižanský. Dostaneš chuť na kafe,“ popisuje Lucie Másnerová jízdu na oblíbeném skútru PX 50 předělaném na „osmdesátku“. Na jednu nádrž za tři stovky navíc jezdí klidně čtrnáct dní.

Ital, který jezdí vždycky včas

V Praze pracuje čtyřiatřicetiletý vystudovaný chemik Achille Buccì (na snímku na předchozí straně) už dvanáct let – nejprve jako generální ředitel italské firmy prodávající syntetická vlákna a teď jako obchodník ve firmě na rostlinné tuky. Vespu si **přivezl s sebou**. Jeho osmadvacet let starý stroj, který nemá variátor, takže se řadí mechanicky levým zápěstím, ani startér, takže se „**nakopává**“, vystačí s běžnou údržbou. „Ježdění do práce na Vespě je ideální, zvláště když je na té trase velký provoz. A ještě lepší na schůzky a vyřizování. Na rozdíl od auta tam vždycky budete včas,“ říká italský manažer, který jezdí i **v obleku** a za každého počasí. „Stačí nepromokavá bunda. Nemusíte řešit boty, ty jsou schované, v zimě existují **Vespa deky**, které jsou přivázané k tomu štítu, a rukavice. Jezdím celý rok.“ Achille je i členem třicetiletého českého **Vespa Clubu**, se kterým jezdí na mezinárodní sjezdy a který chystá 29. července sraz na Džbáně: „Češi se neradi sdružují. Vespa Club je ale něco jiného než běžný klub nebo motoklub. Dokážete si představit, že harlejáři dělají piknik nebo se zúčastní pražského **karnevalu** v benátských maskách?“

Dokážete si představit, že harlejáři dělají piknik nebo se zúčastní pražského karnevalu v benátských maskách?

Rychlejší než metro

„Vespu mám přesně dva měsíce. Je to moje první. Když jsem byla loni **ve Španělsku** na stáži a viděla jsem ji jezdit všude po měsících, tak jsem se úplně zamilovala. A chtěla jsem vyloženě starý model, ostatní nejsou **tak hezké**,“ říká Lucie Másnerová (29). Studentka VŠUP a majitelka módní značky Katarze Lucie Másnerová je ideálním potvrzením skutečnosti, že na Vespě jezdí výhradně **kreativní** lidé jako umělci, novináři, fotografové či architekti. „Je to zážitek jet na Vespě, ty emoce jsou hrozně takový **jižanský**. Je to pohodička, dostaneš chuť na kafe.“ Když se chystá jet na Vespě, Lucie zjistila, že se podvědomě i jinak obléká – barevněji a trošku retro, volí například puntíky, běžně jezdí i **v sukni nebo šatech**. Auto Lucie vytahuje pouze v případě, že veze něco těžkého do ateliéru, jinak vyhrává Vespa na celé čáře i po praktické stránce. „Je dokonce rychlejší než metro. Jeli jsme za normálního provozu z Jiřího z Poděbrad na Dejvickou. Motorka **vyhrála** o pět až deset minut.“

jiné právě tento příběh na Vespě neboli Vose fascinuje i jejího oddaného fanouška Achilla Buccìho: „D’Ascanio si kladl otázku, proč lidi, kteří nemají peníze na auto, nejezdí na motorce, a udělal si seznam důvodů. Zjistil, že je problém déšť. Tak vymyslel široký přední štít. Protože se musí mazat řetěz a je špinavý, vynechal řetěz. Protože byly špatné cesty a často se píchalo, schoval dovnitř rezervu a kolo udělal tak, že ho vymění každý.“

Úspěch to byl totální. I když mu Piaggio musel pomoci tím, že zavedl splátkový kalendář. Už za pět let mělo Vespu, jež z pohledu shora – a samozřejmě bzučením – připomíná svým tvarem opravdu vosu, na 60 tisíc lidí. Celosvětovou mánií odstartovali pak Gregory Peck a Audrey Hepburnová svou romantickou projížďkou v Prázdinách v Římě před osmapadesáti lety. Od těch dob si jednoho z nejslavnějších italských výrobců prodalo víc než 17 milionů kusů.

Na noc předtím, než dostal ke čtrnáctým narozeninám svou první Vespu za 1 800 000 lir (cca 800 eur, jeden a půl tehdejšího italského platu), Achille Buccì nezapomene. „Byla to událost, která pro mě znamenala svobodu a nezávislost. Mohli jsme jet k moři, jeli jsme v kratáscech, osušku vzadu na nosiči. Nebyla registrační značka, nemusel být řidičský průkaz, pojištění ani přilba. Nemuseli jsme přemlouvat rodiče, aby nás někam odvezli, nebo čekat na autobus. Vespu měl každý, jinak by se nikam nedostal,“ vypráví a zasněně se dívá na svůj osmadvacet let starý stroj – lepší dopravní prostředek do dnes neobjevil.

KDYŽ NEMÁTE NA VESPU,
KUPTE SI ... TŘEBA FICHTLA

Pionýr a babeta

Opavská firma Motoscoot začala před čtyřmi lety prodávat pod označením **Jawa New Pionýr** stroj, který provázal dospívání většiny kluků v socialistickém Československu. Říkalo se mu pincek, dachl nebo fichtl. Retro dachl montuje firma, která získala licenci od Jawy, v partnerské továrně v Číně a stojí 24 990 Kč. Stejným způsobem ožila i stará známá Babetta pod názvem **Betka 50**, která se prodává za 19 900 bez startéru a 20 990 Kč se startérem.



Dívej se mi do očí

Zatímco Evropu motorizoval Piaggio, v Asii podobnou roli převzala Honda. V 90. letech začala firma s výrobou skútrů i pro Evropu. ZENU se nejvíc líbí jednoduchý trubkový skútr se dvěma kulatými světly **Honda Zoomer** za 59 900 Kč.



Byl odhalen

A teď něco silnějšího. Nejprodávanějším skútreem japonské Yamahy je **Yamaha BW s 125** za 59 900 Kč. Velké pneumatiky do všech terénů nabízí skvělou přilnavost za každého počasí, a i když je odhalený rám lehký, je také velmi pevný.

I když si v osmnácti pořídil auto a skútr skončil v garáži, nikdy ho neprodal. A brzy se k němu pokorně vrátil. „V 90. letech, to jsem na ní jezdil jenom párkrát za rok k moři, měla hodnotu nulovou. Teď by stála 2 až 3 tisíce eur. Ale teď na ní jezdím pořád,“ naráží na fakt, že ve stále ucpanějších městech jsou výhody legendárního dopravního prostředku čím dál zřetelnější pro stále víc lidí a po boomu aut nabrala nezníitelná Vespa druhý dech. V provozu jsou dodnes původní stroje, a i když začalo Piaggio vyrábět nové zdařilé retro verze, jednoduchost a dokonalý design původních Vespů už žádný skútr nepřekoná – i proto jej de facto všichni kopírují.

Vespa je ale mnohem víc než skútr. Na Vespě jezdil na natáčení westernu John Wayne, stejně jako Steve McQueen, který se na pak na plátně proháněl na harleyi. Vespa stojí v Muzeu moderního umění v New Yorku. Italského umělce Maurizia Lampaniho Leopardiho inspirovala k vytvoření řídicí lampičky, kterou rozsvítíte tak, že vezmete za „plyn“. Portugalský tesař Carlos Alberto zase vytvořil ze sedmi druhů dřeva funkční Vespu s původním motorem z roku 1957. Vespa PX 200 dojezdila v roce 1980 do cíle rallye Paříž–Dakar. Na Vespě zahynul nedaleko Turína slavný designér Ferrarri Andrea Pininfarina. A sbírce záhřebského Muzea zničených vztahů, kterou tvoří exponáty, jež ústavu věnovali zhrzení milenci, protože jim připomínaly bolestivé rozchody, věnoval žlutou Vespu jeden zoufalec, který na ní chtěl jezdit s přítelkyní jako v Prázdninách v Římě, ale dostal kopač-

Češi neradi platí za dobrý, kvalitní
a ještě k tomu dobře vypadající výrobek



Jiný skútr není

Pro brand managera Lukáše Prokopa (33) je skútr ideální **dopravní prostředek** – „a jiný skútr než Vespa není“. V tramvajích Lukáš trpí, nemá rád metro, protože nerad zalezá dolů pod zem, autem to po Praze nemá cenu a zlodějskou Opencard sabotuje. Nejvhodnější není ani kolo. „Nemůžeš přijet na pracovní mítink **úplně zpocenej**, podívej se na ty kopce,“ říká Lukáš před sídlem reklamní agentury Euro RSCG, kde pracuje. „Mě ta Vespa baví, teď jsem ji měl měsíc v servisu a úplně jsem se blahem rozplýval, když jsem na ní zase jel, je to fakt **zážitek**.“ Lukáš, který jezdí samozřejmě denně a za každého počasí, dokonce obléká boty, **koženou bundu** i přilbu značky Vespa (viz snímek vlevo). Nedávno byl na dovolené v Indonésii a nestačil se divit. „V Asii je to podobné jako v Evropě po válce, potřebují se přepravovat a na auto nemají. Viděl jsem, jak jede celá rodinka a maminka **za jízdy kojí**. A ještě mají naloženo.“

I v Praze Lukáš potkává skútrů čím dál víc, ale často „hranatejch, barevnejch, polepenejch a **levnejch čínskejch**“. Většinu rozšíření Vespů podle něj brání vyšší cena a to, že „Češi neradi platí za dobrý, kvalitní a ještě k tomu dobře vypadající výrobek“. (nejlevnější Vespa stojí 59 900 Kč, nejdražší 144 900 Kč). V současné době vlastní Lukáš retro stopětadvacítku, ale rád by si pořídil i „**starou voňavku** na víkend“.