



La Vespa

SOMMAIRE :

- ⇒ INTRODUCTION
- ⇒ 1^{ère} partie : CONSTAT
- ⇒ 2^{ème} partie : POURQUOI Y AT IL TANT DE VESPAS EN ITALIE ?
- ⇒ 3^{ème} partie : CONSEQUENCES ET EVOLUTIONS
- ⇒ CONCLUSION

LA VESPA

Depuis l'antiquité, l'Homme a toujours cherché à améliorer ses moyens de locomotion. Bien sûr, il a ses deux jambes !! Mais cela limite nécessairement l'amplitude de ses déplacements. Par ailleurs, il ne peut transporter que des charges également limitées. Enfin et surtout, il se fatigue vite. Alors il a domestiqué le cheval. Puis il a inventé les chevaux vapeurs. Puis est venu le moteur à explosion, pour aller toujours plus vite plus loin, plus fort....

Mais qu'en est-il pour les petits déplacements, notamment urbains ? Nos contemporains du Nord de l'Europe ont depuis longtemps adopté le vélo.

Par contre, nos amis Italiens, même s'ils brillent en compétition cycliste sur les grandes boucles, (tour de France, Giro et Vuelta...) ont fait un autre choix. Ils ont choisi la VESPA (la guêpe en français) autrement dit le scooter.

La VESPA est incontestablement l'un des symboles de l'Italie, avec les pâtes, les pizzas, les glaces, Ferrari

Dès que l'on pense à l'Italie et son soleil, on a cette image en tête. Dans un brouhaha indescriptible, on imagine un Italien se faufilant entre les voitures, gesticulant, vociférant, klaxon bloqué et le casque négligemment accroché au coude.

Dans une première partie, je proposerai un constat sur ce phénomène.

Dans un second temps, j'analyserai les raisons de cette omniprésence des VESPAS en Italie.

Enfin, je présenterai les conséquences et les évolutions de ce phénomène.

I. CONSTAT :

Cette présence des VESPAS n'est pas un phénomène récent. Les VESPAS appartiennent depuis longtemps à la culture italienne et y sont inéluctablement liées.

Les premières VESPAS ont été produites au lendemain de la guerre, en 1946 par la société italienne PIAGGIO.

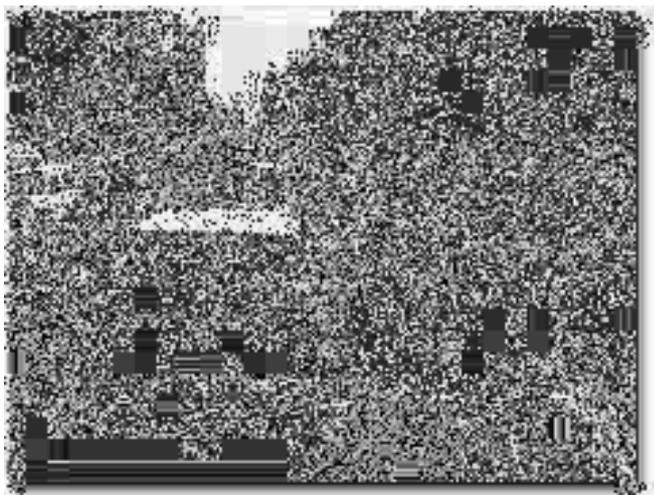
A l'origine VESPA n'était qu'un modèle, qu'un type de scooter. Puis elle s'est affirmée comme un nom à part entière.

Les VESPAS ont su traverser les décennies ainsi que les générations. Les jeunes aussi bien que les personnes plus âgées, conduisent des VESPAS. C'est un symbole fort qui unit la nation italienne.

Les chefs d'œuvre hollywoodiens des années 60 tournés en Italie, ont favorisé la diffusion des VESPAS à l'échelle mondiale.

En effet, dans tous les films réalisés après guerre en Italie, on rencontre toujours des VESPAS.

Ces superproductions en couleur ainsi que la beauté des images présentées ont généré la création d'une image poétique et sublime de l'Italie. L'image de la douceur de vivre à l'italienne s'est répandue dans le monde entier avec en même temps tous les symboles rappelant l'Italie (on parlerait à présent de clichés).



LA DOLCE VITA de Fellini (1960)

COME SEPTEMBER



VACANCES_ROMAINES
avec Audrey Hepburn et Gregory Peck (1953)

Dès leur plus jeune âge, les italiens chevauchent une VESPA.



On compte 5 millions d'habitants à Rome. Cette concentration importante de population implique un étalement de la ville. Ainsi, l'aéroport de Rome ' Leonardo da Vinci' ne se trouve pas à Rome mais à Fiumicino.

Fiumicino est une ville côtière, située à 30 kilomètres au Sud-ouest de Rome. Il est donc indispensable de disposer d'un moyen de locomotion rapide. Celui-ci doit permettre de franchir facilement les aléas de la circulation (embouteillage, travaux...). Il doit en outre répondre et correspondre à la topographie des lieux. La VESPA répond à tous ces critères.

Les VESPAS sont beaucoup utilisées par les jeunes, mais ce ne sont pas les seuls utilisateurs. Il n'est pas rare que ce soit le véhicule de toute la famille. Ainsi, il arrive de croiser toute une famille italienne chevauchant une VESPA. Le père conduit avec un enfant devant lui. La 'MAMA' assise derrière lui, maintient un autre enfant sur ses genoux.

Cette scène pour le moins pittoresque est néanmoins réelle et nullement anecdotique.

On peut la rapprocher d'une autre image, celle des Fiat 500 pleines à craquer : à 6 dedans, il ne faut pas être gros (surtout les passagers entassés sur la banquette arrière !!!!)

II. POURQUOI Y A T IL TANT DE VESPA EN ITALIE ?

La VESPA véhicule une image de liberté.

La VESPA est plus qu'un simple scooter. « VESPA » c'est un mythe, un phénomène, un courant de pensée, une manière de vivre, une certaine conception de la vie. Elle est intimement liée au monde urbain. Ce véhicule représente cette joie de vivre en ville et ceci à toutes les époques récentes.

C'est l'envie et la possibilité pour les citoyens de serpenter à droite, à gauche, sans aucune contrainte.

VESPA est synonyme de douceur de vivre, de croissance économique et d'évolution sociale.

En effet, le phénomène VESPA débute après la deuxième guerre mondiale. Il symbolise le retour de la joie de vivre et la fin des privations entraînées par la guerre. L'arrivée des soldats américains entraîne de multiples transformations au sein de la société. Un vent de nouveauté venu d'Amérique symbolisé par le chocolat, le chewing-gum, la marche vers une société de consommation, souffle sur l'Europe meurtrie.

Les nouvelles danses telles le SWING, le BE BOP etc. Le jazz de Louis Armstrong, Charlie Parker, Django Reinhard, Miles Davis, Duke Ellington, Billie Holiday, Benny Goodman, Count Basie etc... sans oublier les musiques de Glenn Miller, amenés d'Amérique par les GI font vibrer l'Europe.

VESPA représente l'esprit d'après guerre fait d'insouciance. Elle concrétise la volonté d'aller de l'avant. La relance de l'économie par la satisfaction des besoins des hommes et des femmes est une priorité. C'est dans cette période que va naître VESPA.

Il existe, tout particulièrement, en Italie un fort sentiment national. On est fier de son pays, de ses racines, de sa ville, de son quartier, de son club de foot (rivalités : Milan AC-INTER ou AS Rome-LAZIO Rome).

Nombreux sont les italiens qui portent des vêtements floqués du grand « ITALIA ». Plus récemment, après le succès de la SQUADRA AZURA en finale de la coupe du monde de football contre la France, on porte fièrement le T-shirt « CAMPIONI ». Celui-ci est floqué des 4 étoiles qui représentent les 4 succès de l'Italie en coupe du monde de football.

Les scooters font partie intégrante de ce sentiment d'appartenance et de fierté nationale. En effet, il existe de nombreuses marques italiennes de cyclomoteurs.

- ⇒ VESPA qui est devenue par extension le nom générique du scooter
- ⇒ PIAGGIO
- ⇒ LAMBRETTA
- ⇒ APRILIA
- ⇒ BUCATI

En Italie les champions sportifs sont de véritables icônes et des modèles pour les jeunes. C'est particulièrement le cas des champions motocyclistes. Ceci est vrai pour toutes les Cylindrés, sur les circuits professionnels de compétition : 125 centimètres cubes, 250 centimètres cubes et enfin la catégorie reine, celle de 500 centimètres cubes. Dans ce métier on trouve de nombreux pilotes italiens.

En 125 cc il y a 7 pilotes italiens : Mattia PASINI, Simone CORSI, Fabrizio LAI, Raffaele de ROSA, Lorenzo ZANETTI, Andrea IANNONE et enfin Federico SANDI.

En 250 cc il y a 6 pilotes transalpins : Andrea DOVIZIOSO, Roberto LOCATELLI, Marco SIMONCELLI, Andrea BALLERINI, Alex BALDOLINI, Franco BATTAINI.

En 500 centimètre cube il y a 3 pilotes de la péninsule : Valentino ROSSI, Marco MELANDRI, Loris CAPIROSSI.

Le plus célèbre et le plus capé est sans conteste VALENTINO ROSSI.



VALENTINO ROSSI est né le 16 février 1979 à Urbino (nord du pays). VALENTINO sera comme son père, GRAZZIANO ROSSI, pilote de moto. A noter, qu'il utilise exclusivement le même numéro que celui-ci, le 46.

Il commence à courir en compétition avec APRILIA, dans la catégorie 125cc en 1996. Il gagne son premier championnat l'année suivante. Il rejoint ensuite la catégorie 250cc, encore avec APRILIA. Il finit deuxième au mondial en 1998, puis triomphe en 1999.

VALENTINO passe dans la catégorie 500cc. Il termine deuxième en 2000, puis gagne en 2001 avec une HONDA. Il l'emporte dans la nouvelle classa Moto GP en 2002 et 2003 en chevauchant encore une HONDA.

En 2004, il rejoint l'écurie YAMAHA. Il garde son titre après sa huitième victoire d'une saison marquée par sa rivalité de plus en plus intense avec MAX BIAGGI.

Le public apprécie son palmarès à présent comparable à celui d'autres icônes, telles que MIKE HAILWOOD et GIACOMO AGOSTINI. Il s'extasie devant son apparent mépris du danger.

VALENTINO ROSSI est le pilote de course le plus doué de sa génération. C'est en outre, l'un des plus doués de toute l'histoire de la moto de vitesse.

VALENTINO ROSSI, en plus d'être un pilote d'exception est un homme très estimé du Public. Il est si proche de son équipe technique, qu'elle l'a suivi, fait extrêmement rare, lorsqu'il quitta HONDA pour rejoindre YAMAHA.

Bien que 7 fois champion du monde, VALENTINO n'a jamais porté le numéro 1, celui dédié au champion du monde en titre. Il préfère son numéro fétiche, le 46 de papa.

Son numéro 1 trouve quand même sa place...sur l'épaule droite de sa combinaison, visible seulement des autres pilotes, mais uniquement lorsque le DOCTEUR son surnom, est devant (suprême provocation).

Il y a aussi MAX BIAGGI, meilleur ami de ROSSI, MARCO MELANDRI et LORIS CAPIROSSI.



MAX BIAGGI est né le 26 juin 1971 à Rome.

Après un titre en 125cc dans le championnat italien à 18 ans, il débute directement en 250cc, dont il devient champion d'Europe et champion du monde en 1991, dans la catégorie 250cc.

Il remporte son premier grand prix dès la saison suivante, terminant ce championnat en 5^{ème} position.

Pour la saison suivante il quitte APRILIA (écurie italienne) pour HONDA il ne remporte qu'une seule nouvelle victoire, terminant la saison en 4^{ème} position.

Retourné chez APRILIA, il remporte le titre des 250cc en 1994, puis le titre mondial les deux saisons suivantes.

Il retourne chez HONDA en 1997 et remporte son quatrième titre consécutif en 250cc.

Passé en 500cc, il débute toujours chez HONDA, par une victoire lors de sa première course.

Dans cette catégorie majeure, il termine une brillante première saison à la deuxième place, devancé par MICHAEL DOOHAN.

Il passe alors chez YAMAHA pour la saison suivante, terminant finalement 4^{ème}. Puis il est à nouveau second la saison suivante, second derrière un nouveau rival, VALENTINO ROSSI.

Celui-ci, devient rapidement maître de la catégorie phare, dès sa deuxième saison. L'année suivante, pour la première saison de Moto GP, il termine à nouveau deuxième, toujours derrière son rival VALENTINO ROSSI.

Retourné chez HONDA en 2003, il termine troisième derrière ROSSI et SETE GIBERNEAU. Ce classement reste inchangé la saison suivante, malgré le défi que représentait pour ROSSI, le fait de passer chez YAMAHA.

Pour la saison 2005, BIAGGI se voit enfin offrir les moyens qu'il revendique depuis son retour chez HONDA. Il intègre enfin l'équipe officielle.

Le 10 janvier 2006, MAX BIAGGI annonce sur son site INTERNET qu'il renonce à courir, faute de n'avoir pu trouver un accord avec l'écurie HONDA.



MARCO MELANDRI

MARCO MELANDRI est né le 7 août 1982 à Ravenne (nord de l'Italie).

C'est en 1997 que MARCO MELANDRI débute en 125cc, lors du grand prix de la République Tchèque. En 1998 il intègre l'écurie HONDA pour une saison complète où il finit à la 3^{ème} place du championnat du monde. C'est en 1999 que MARCO MELANDRI échoue pour 1 point, face à Emilio ALZAMORA, dans sa conquête du titre mondial.

En 2000, il est recruté par APRILIA pour succéder à VALENTINO ROSSI dans la catégorie 250cc. Il termine cette saison à la 5^{ème} place.

En 2001, toujours chez APRILIA, il fait équipe avec TETSUYA HARADA et se classe 3^{ème}, derrière son coéquipier et DAJIRO KATO.

En 2003, il décroche le titre mondial en 250cc. Il devient le plus jeune champion du monde dans la catégorie 250cc.

En 2003, il rejoint YAMAHA, où il fait équipe avec CARLOS CHECA dans la catégorie Moto GP. Il est victime d'un terrible accident, lors des essais du premier grand prix.

En 2004, il change de "team" mais reste chez YAMAHA.

En 2005, il quitte YAMAHA pour rejoindre HONDA, où il est associé au vice champion du monde SETE GIBERNAU. Durant cette saison, il remporte de nombreuses courses et s'offre le titre honorifique de vice champion du monde.

En 2006, il continue avec HONDA dans la quête d'un titre en Moto GP.



LORIS CAPIROSSI

LORIS CAPIROSSI né le 4 avril 1973 à Bologne (nord du pays).
Il remporte le titre mondial dès sa première saison en 125cc en 1990. L'année suivante, il confirme son premier titre, en s'adjudgeant à nouveau le titre mondial 125cc. L'année suivante, il passe à la catégorie supérieure et termine 2^{ème} du championnat du monde.
Après être resté 2 ans en 500cc, il revient en 1997 en 250cc. Il remporte le titre mondial avec APRILIA l'année suivante.
Limogé par APRILIA, il passe chez HONDA et termine 2^{ème} du championnat avant de rejoindre la catégorie tant convoité des 500cc.
Après une première saison où il termine 7^{ème}, il s'adjuge la 3^{ème} en 2001.
En 2003, il rejoint l'écurie italienne DUCATI avec laquelle il réalise une superbe saison avec une victoire, la première pour son écurie. Il figure 3^{ème} au championnat du monde.
En 2004, il ne prend qu'une honorable 9^{ème} place.
En 2005, il progresse, mais ne peut faire mieux que 6^{ème}.

-Après cette longue énumération, revenons à Rome. La circulation y est très dense et ceci à tout heure de la journée, la nuit comme le jour.

Aussi, est-il judicieux de se déplacer en VESPA. Elle permet de circuler plus facilement qu'avec une voiture. En effet, dans la capitale italienne on trouve de nombreuses petites rues, qui présentent l'avantage non négligeable d'être merveilleusement ombragées. Elles

sont très agréables en plein après midi. Mais elles sont vraiment étroites et dangereuses à franchir, lorsque l'on croise une voiture en face.

La VESPA, elle, passe sans problème. Ceci aussi bien dans ces petites rues, qu'entre les files de voitures. Les Italiens sont de vrais prodiges dans l'art de se faufiler dans le trafic. Mais cela n'est pas permis à n'importe qui. Il faut en avoir la dextérité et une parfaite maîtrise de l'engin. On évite ainsi de rester des heures dans les bouchons. Le bouchon urbain peut se révéler particulièrement pénible, lors des canicules estivales et nécessite beaucoup de patience.

-De plus, VESPA véhicule une certaine image faite d'élégance.

Pour toutes les générations, VESPA est un symbole de classe et de raffinement. VESPA Véhicule aussi cette image du chic à l'italienne. Elle figure parmi d'autres symboles italiens, dans le domaine de la mode tels GIORGIO ARMANI, DOLCE ET GABANA...

Les gens qui choisissent VESPA la choisissent aussi pour cette image. En Italie, l'image et l'apparence sont rois ! Ainsi les Italiens assurent ils avec un soin tout particulier, l'entretien de leur bijou : VESPA et autre FIAT 500 !! Ils les personnalisent même, afin de se différencier de la masse des anonymes et ainsi s'affirmer.

III. CONSEQUENCES ET EVOLUTIONS :

Après avoir effectué un constat et examiné les causes, nous allons aborder les conséquences et cerner autant que possible les évolutions actuelles et à venir prévisibles.

Tout d'abord, penchons nous sur les conséquences.

En Italie comme en France, l'accidentologie routière provoque de nombreux morts. Les scooters sont également souvent impliqués dans ces accidents

On dénombre 92 morts pour 1 million d'habitants en France et 98 en Italie (chiffres 2004). On remarque une diminution faible du nombre de tués par rapport à 2003 (101 en France et 104 en Italie). Les chiffres restent donc comparables.

Pourtant, les Français et les Italiens n'ont pas les mêmes habitudes en matières de transports. La voiture est le moyen de communication routière le plus utilisé. Plus de 50% des Italiens en font leur principal mode de locomotion.

Viennent ensuite les transports en commun, puis les 2 roues motorisés et enfin le vélo. Les Italiens sont particulièrement séduits par les 2 roues motorisés : plus d'un Italien sur 5 les utilise (21%) contre 9% en France.

L'Italie a dû faire face à l'augmentation à la fois de son parc automobile, mais aussi des 2 roues, principalement scooter en milieu urbain.

Aussi les autorités ont dû développer les infrastructures destinées aussi bien aux automobiles qu'aux motos. Ceci s'est traduit par la création de nombreux parkings à l'usage exclusif des motocyclettes.

Face au nombre croissant d'accidents impliquant des 2 roues, les autorités ont décidé de prendre des mesures visant à améliorer très sensiblement la sécurité.

Elles ont d'abord décrété que les 2 roues, circulant hors agglomérations, devaient maintenir même en plein jour leurs feux de croisements allumés. Ceci permet d'attirer davantage l'attention des autres conducteurs. Cette nouvelle réglementation s'est traduite immédiatement par une diminution de 10% des accidents impliquant des cyclomoteurs.

Autre fait majeur, une loi fixe désormais l'obligation du port systématique du casque. Le non respect de cette obligation, entraîne immédiatement la confiscation de l'engin. Cette deuxième mesure se révèle particulièrement efficace et responsabilisante.

Pour conforter ces premiers résultats encourageants mais pas suffisants ; pour le long terme, les autorités italiennes, mais également européennes, ont engagé un processus didactique.

Le 1^{er} juillet 2003 est apparu en Italie le permis à points. Il s'agit de responsabiliser davantage les conducteurs. L'action pédagogique vise à faire prendre conscience de la dangerosité de la route. Le permis de conduire n'est pas un permis de tuer.

Cette mesure a entraîné une diminution de 18.6% des morts.

Il faut toutefois faire état d'un succès mitigé. Les gouvernants italiens vont devoir reprendre ce dossier. En effet, il s'avère qu'il est trop facile de récupérer ses points. De ce fait, l'impacte des sanctions infligées n'assure pas son plein effet.

Il y a eût, cependant de façon certaine, une prise de conscience générale des dangers que représente la route. Ce n'était pas le cas, auparavant. En outre, on a développé diverses actions, allant dans le sens d'assurer une meilleure sécurité routière.

L'Automobile Club Italien, qui compte 1 100 000 membres, a lancé un défi aux conducteurs italiens : LA JOURNEE SANS MORTS.

Dans ce pays, chaque jour 18 personnes perdent la vie sur la route.

La SIPSIVI (société italienne de psychologie de la sécurité routière) a été créée en 1994. Elle regroupe des chercheurs universitaires et des psychologues. Elle réalise des recherches sur la sécurité routière .Elle engage des campagnes de prévention et d'éducation auprès des écoles et des auto écoles. Elle a également un rôle de conseil auprès du ministère italien des transports.

La lutte contre l'insécurité routière n'est plus uniquement une affaire italienne ou nationale. C'est désormais une préoccupation européenne. Bruxelles fait pression sur tous les états membres. Il faut faire baisser par tous les moyens possibles, le nombre de morts en Europe, de façon rapide et importante. C'est dans ce cadre que se tiendra à Vérone du 3 au 5 novembre 2006 une réunion européenne. Il y sera abordé la question de la sécurité routière des véhicules motorisés à 2 roues notamment, ainsi que la gestion de la sécurité routière en sites urbains. D'ores et déjà, la Communauté Européenne met à la disposition des états membres des ratios comparatifs (nombre de morts par million de kilomètre de réseau routier).

Aujourd'hui en Europe et dans le monde se multiplient sans cesse les mouvements et les déplacements de tous ordres.

L'Italie aussi est témoin de cette mobilité des hommes. C'est le cas des flots de touristes qui débarquent sur son sol en été. Ceux-ci ont des habitudes différentes des mœurs italiennes.

En particulier, les résidents de l'Europe du nord, sont sensibilisés depuis plus longtemps à une conduite responsable.

Bruxelles souhaite instaurer une réglementation commune en Europe en matières de règles de sécurité et de répression. Il en est ainsi de l'obligation du port de la ceinture de sécurité mise en vigueur depuis le 9 mai 2006.

La question de l'alcoolémie au volant, aussi pose problème, avec des réglementations et des normes hétérogènes. J'en cite pour l'exemple la tolérance 0 en Tchéquie et le taux maximum de 0.8 d'alcool par litre de sang pratiqué au Royaume Uni, en Irlande et au Luxembourg. Le taux admis en Italie est le même qu'en France 0.5.

Une fois encore, il est difficile de déterminer de façon fiable la part de l'alcool dans les accidents en Italie. Le chiffre officiel de 1% paraît difficilement crédible, eu égard à une consommation d'alcool similaire à celle de la France.

Ceci résulte sans aucun doute d'un mauvais suivi en la matière des forces de police. Cette circonstance est aggravée par un manque de dépistage systématique du taux d'alcool contenu dans le sang, à l'occasion de tout accident ayant des conséquences corporelles.

Enfin, il n'est effectué aucun suivi au niveau national du résultat des prises de sang. Les services chargés de répertorier les accidents ne font pas remonter leurs statistiques.

Il n'existe, à ma connaissance, aucun suivi exhaustif des victimes circulant en 2 roues, dans la péninsule italienne.

Il faut signaler que 100 000 éthylo-tests sont effectués par an en Italie, alors qu'on en compte 9 000 000 en France.

Pour être complet, il convient aussi de mentionner les évolutions techniques et technologiques en matière de matériels et matériaux.

Elles permettent d'offrir encore plus de sécurité aux aficionados du 2 roues.

Ainsi, PIAGGIO créateur du Vespa produit depuis peu un scooter doté de 3 roues : le MP3.



le MP3

Ce concept assure ainsi plus de stabilité à l'engin. Il limite les déséquilibres rencontrés fréquemment par les cyclomotoristes dans les courbes prononcées. BMW avec la même préoccupation, à savoir conforter la sécurité, a créé un scooter doté d'une bulle et d'une ceinture de sécurité. Le casque devient alors presque inutile.



le C1

CONCLUSION

Aujourd'hui on nous parle sans cesse de mondialisation, voire de globalisation pour les Anglophones.

On a même l'impression, aux dires de certains, que celle-ci se serait développée et même accélérée de manière quasi exponentielle, mais seulement à la fin du 20^{ème} siècle. Ce serait donc un phénomène récent.

Or si l'on considère simplement, pour l'exemple, la diffusion de la VESPA. On s'aperçoit que son expansion est antérieure à cette fin de siècle.

VESPA s'est exportée dans le monde entier, et tout particulièrement dans les pays économiquement développés.

Certains penseurs critiquent actuellement la mondialisation. Ils dénoncent une sorte d'uniformisation des cultures, de manière de vivre, de penser, bref une homogénéisation des esprits sur les 5 continents.

La VESPA n'a pas suivi ce schéma.

Pendant les années 60, VESPA a déjà connu des heures de gloire. Il en fut ainsi dans certains pays qui lançaient les modes et pas seulement en Italie.

En la matière, les pays anglo-saxons occupaient le haut pavé. Puis ce phénomène de mode a progressivement régressé autour des années 70, en France et au Royaume-Uni notamment.

Bizarrement, seule l'Italie a maintenu sa confiance à cet engin et son intérêt ne s'est jamais démenti.

Et puis, le fameux scooter a resurgi entre autre en France, dans les années 80-90. Ses ventes continuent de progresser aujourd'hui. Des nouveaux constructeurs (japonais surtout) ont défini de nouveaux concepts.

La VESPA mania serait-elle de retour ?

Évidemment, il est réapparu avec de nouvelles lignes, plus racées, plus *design*. Ses performances ont été améliorées grâce à des bancs d'essai, des souffleries, de nouveaux matériaux. Mais on a surtout soigné son look, pour qu'il séduise les jeunes et notamment les jeunes filles.

Comme chacun sait, la jeunesse dispose maintenant de capacités financières non négligeables.

Et puis, ce peut être un cadeau royal, de la famille, à l'occasion de la réussite à un examen.

En tout cas, le scooter nouveau ne peut que séduire les jeunes. C'est un engin dynamique, convivial et pour tout dire un tantinet impertinent, voire provocateur.

On a produit 12 millions d'exemplaires de VESPA depuis 1946.

Il se confirme, qu'elle suscite un nouvel intérêt. J'en veux pour preuve la manifestation EUROVESPA, le 14 mars 2006 à Turin. Cette exhibition fut organisée pour fêter les 60 ans de la VESPA. Elle a rassemblé, excusez du peu, 8000 participants, de 20 nationalités différentes. Parmi ces 8000, on comptait 5000 VESPA.

C'est sans doute avec ce genre de célébration, que va se poursuivre la légende VESPA, qui sait, pour encore au moins 60 années !



EUROVESPA

NB :

Je tiens à remercier le district 1650 du ROTARY INTERNATIONAL et tout particulièrement son gouverneur Monsieur PERMAROLE, ainsi que Monsieur DAGUIZZAN sans qui je n'aurai pas pu vivre cette expérience unique et si enrichissante dont je garderai un souvenir exceptionnelle !!

Merci encore !