

*Die Ur-Vespa wurde von einem Flugzeugingenieur konstruiert. Enrico Piaggio, Sohn des Firmengründers, staunte: „Sembra una Vespa“ - es sieht aus wie eine Wespe.*

## DieWespentaille

**60 Jahre alt. Jung wie am ersten Tag. Nicht einfach nur ein Fortbewegungsmittel. Aber ein Lebensgefühl: die Vespa.**

Von Henrik Mortsiefer

Das italienische Gefühl hat drei Gänge und einen Zweitaktmotor. Man kann es inzwischen auch stufenlos automatisch und als Viertakter haben. Wer in seinem Leben das Glück hatte, eine echte Vespa zu fahren, weiß, worum es geht. Die Straßen, die man mit dem Roller befährt, führen alle nach Rom. Kein Vespa-Fahrer, der es nicht erlebt hätte: An einem warmen Sommerabend über die Straßen zu rollen, die Arme entspannt am Lenker, die Beine bequem auf dem Trittbrett, den Wind unterm Hemd spüren, das Knattern der Vespa im Ohr und den öligen Zweitaktduft der Vorausfahrenden in der Nase. „Centauri“ nennt man die Vespisti in Rom, wo mehr Vespas unterwegs sind als in den gesamten USA. Mensch und Roller scheinen wie die Sagengestalt zusammenzuwachsen.

In diesem Jahr wird die Vespa 60 Jahre alt. Und wenn man sich die frühsummerlichen Straßen der Stadt ansieht, scheint der Roller von Jahr zu Jahr beliebter zu werden. In großen Schwärmen ist das bauchige Insekt auf Rädern unterwegs. Überall ist die klassische Silhouette mit der Wespentaille, dem Beinschild und dem Scheinwerfer am Lenker jetzt zu sehen. Piaggio, der italienische Hersteller, hat aktuell sechs Rollervarianten in seinem Sortiment. Blickfang aber bleibt die Urform, die Ikone, das Kultobjekt - die Vespa. Ob restauriert oder fabrikneu, mehr als zehn Millionen Exemplare sollen in 150 Ländern um den Erdball rollen. In sechs Jahrzehnten ist die Vespa nicht aus der Mode gekommen. Sie ist Emotion auf Rädern. Millionenfach geklont, kopiert und modernisiert, aber nie erreicht.

Was wurde diesem Roller nicht alles zugeschrieben: die „Taille des Jahrhunderts“ sei Erotik pur, schrieben ihre Bewunderer. „Dolce Vita aus dem Handgelenk.“ Vespa, das ist Bewegung, Jugend, Freiheitsdrang. Symbol des Wiederaufbaus, Gefährt der Rebellion, Modeschmuck der Schönen, praktischer Packesel. So pathetisch wie ihr Zweirad aussieht, so gefühlvoll sind Vespisti damit unterwegs. Und immer ist Vespa-Fahren auch eine Frage des Stils. Um den Preis des höheren Risikos meiden Vespa-Fahrer Leder und geschlossene Helme. Der Wind muss ins Gesicht. Und kommt man an der Ampel neben einem Motorrad zum Stehen, gilt: Augen geradeaus! Wen kümmert der Spott? So lange du dein Tempo kennst, macht die Vespa dich glücklich.

Einmal wäre es um den Roller fast geschehen. Vor Jahren rutschte die Traditionsfirma aus dem toskanischen Pontedera in eine schwere Krise. Die Billigkonkurrenz aus Asien machte den hoch verschuldeten Italienern zu schaffen. Plastikscooter ohne Stil und Charme überrollten den europäischen Markt. Zugleich sank die Nachfrage nach Zweirädern. Ein Nachkomme der Piaggio-Gründer hatte die Firma an den Schwiegersohn Umberto Agnelli übergeben, der wiederum an einen Investmentfonds der Deutschen Bank verkaufte. Die Vespa zehrte von ihrem legendären Image - drohte aber den Anschluss an den technischen Fortschritt zu verlieren. Doch der Mythos überlebte. 2003 brachte ein neuer Eigentümer, der ehemalige Telecom-Italia-Eigner Roberto Colaninno, frisches Geld mit. Die Vespa wurde renoviert, technisch verjüngt und kam wieder in Schwung.

Im Jubiläumsjahr präsentiert sich Piaggio selbstbewusster denn je. Im vergangenen Jahr wurden allein in Deutschland mehr als 9000 Zwei- und Dreiräder des Herstellers neu zugelassen. Ein Großteil der Produktion geht ins Ausland - vor allem über die Alpen nach Norden. Piaggio ist wieder die Nummer eins unter den Rollerproduzenten. Roberto Colaninno, der inzwischen mit Piaggio, Gilera, Aprilia, Guzzi und Laverda einen Zweiradkonzern zusammengekauft hat, kündigte unlängst an, das Unternehmen in diesem Sommer an die Börse zu bringen. Spekulationen über einen Börsengang gibt es schon länger. Doch der wirtschaftliche Erfolg der Marke macht die Italiener jetzt mutig. Colaninno bekennt selbstbewusst: „Ich bin noch nie Motorrad gefahren.“ Mit seinen neuen Vespa-Modellen zeigt Piaggio, wo es lang geht: zurück in die Zukunft. Die „Show-Bikes“ erinnern - ähnlich wie die zum 50. Firmenjubiläum eingeführte ET-Serie - an die Ursprünge der Marke und sind voll gepackt mit moderner Antriebstechnik und Elektronik. Echte Vespisti rümpfen die Nase, haben die fabrikneuen High-Tech-Vespas doch nur noch wenig gemein mit den von Hand geschalteten Blechgefährten früherer Jahrgänge, die im Winter angeschoben werden müssen. Was die Vespa aber für alte und neue Rollerfans immer noch unwiderstehlich macht, ist ihr auf der ganzen Welt wiedererkennbares Design. Die Taille ist heute schlanker geworden, aber die typischen Kotflügel sind noch sichtbar. Und für die Traditionalisten hat Piaggio bis heute ein handgeschaltetes Modell im Look der späten 70er Jahre im Programm. Die „PX“ ist direkter Nachfahre der Vespa von 1946 und wird im aktuellen Design schon seit 1978 gebaut.

In Pontedera hält man viel auf die Tradition. Im Firmenmuseum lässt sich die wechselvolle Geschichte der 1884 gegründeten Firma zurückverfolgen. 1946 springt erstmals eine Vespa an. Der Flugzeughersteller Piaggio, der während des Krieges Faschistenführer Mussolini als Flugzeugbauer gedient hatte, musste sich eine neue Geschäftsidee einfallen lassen. Die Alliierten hatten dem Unternehmen die Herstellung von Jagdbombern und jedweden anderen Fluggeräts verboten. Auch die vor 1945 gefragten Schnellboote und Schiffe durfte Piaggio

nicht mehr bauen. Notgedrungen entschloss man sich, aus den Aluminiumresten der Kriegsproduktion Töpfe, Pfannen und Kaffeekannen zu fertigen.

Und um als Konstrukteure nicht in Vergessenheit zu geraten, ließen sich die Flugzeugbauer etwas Besonderes einfallen. Enrico Piaggio, Sohn des Firmengründers Rinaldo, ahnte, was in den harten Nachkriegsjahren gebraucht wurde: ein unkompliziertes, robustes und preiswertes Fahrzeug für jedermann. Eine Art Autoersatz. Piaggio beauftragte den berühmten, aber arbeitslos gewordenen Helikopter-Ingenieur Corradino D'Asciano, einen Prototyp zu entwerfen. Die Vorgaben: Das Gefährt sollte einen vor Verschmutzung geschützten Motor haben, eine bequeme Sitzhaltung mit großer Beinfreiheit ermöglichen, ein Ersatzrad bei sich führen und auch von einer Frau im Rock benutzt werden können.

D'Asciano, der Motorräder wegen des fehlenden Wetterschutzes nicht mochte, versuchte sich in einer gewagten Kombination aus Zweirad und Auto. Ein Kunstwerk: Angeblich nutzte der Konstrukteur auch Bauteile aus dem Flugzeugbau, wie den 98-Kubikzentimeter-Motor der Propellermotoren oder die einseitige Aufhängung der kleinen Räder. So ließen sich anfangs Vorräte aus den Piaggio-Fabriken ebenso verwenden wie die vorhandenen Blechpressen. Auch die blaugraue Lackierung der ersten Roller zeugte noch vom früheren Betätigungsfeld der Firma Piaggio. Schon der erste Vespa-Prototyp MP5 aus D'Ascianos Werkstatt wies alle Merkmale der späteren Serienmodelle auf: die freitragende, bauchige Blechkarosserie, den Heckmotor sowie das charakteristische Trittbrett und Beinschild. Ein „Motorrad mit rationaler Verbindung von Aggregaten und Bauteilen“, wie es im Antrag für das Patentamt hieß.

Die Konstrukteure taufte die Ur-Vespa „Paperino“ (italienisch für Donald Duck), weil die geschwungene Form sie an Comiczeichnungen dieser Zeit erinnerte. Zur „Vespa“ wurde der Roller erst durch einen Geistesblitz des Piaggio-Chefs: Enrico Piaggio soll beim Anblick der Roller-Taille begeistert ausgerufen haben: „Sembra una Vespa“ (Es sieht aus wie eine Wespe). Die Legende, die die Zweiradwelt verändern sollte, war geboren. Am 15. April 1946 fand sich die Vespa zum ersten Mal auf dem Titel der Zeitschrift „La Moto“, elf Tage später begann die Produktion.

Es ging gemächlich los. 2500 Roller liefen im Geburtsjahr vom Band. Im Museo Piaggio Giovanni Alberto Agnelli in Pontedera ist der Vespa-Urahn mit seinem 3,6 PS starken gebläsegekühlten 98-ccm-Einzyliermotor noch zu bewundern. Doch schon im Jahr nach der Premiere vervierfachte Piaggio die Produktion, 1948 wurden 20000 Stück gefertigt, ein Jahr später 45000. Schnell hängte Piaggio mit der Vespa die kleine auf dem Markt vorhandene Roller-Konkurrenz ab. Das Gefährt machte neugierig und kam an. Statt Nibbio oder MV Augusta zu fahren, stiegen immer mehr Italiener auf die schöne Runde aus Pontedera um. Für wenig Geld und zu niedrigen laufenden Kosten war der Autoersatz auf zwei Rädern für viele erschwinglich.

Und die Vespa war in den kargen Jahren nach dem Krieg nicht nur praktisch. „Willst du erholt zur Arbeit kommen? Nimm eine Vespa!“ - In der Werbung verkaufte Piaggio den Roller als eine Mischung aus Nutztier und Spaßmobil. Kleine Lasten ließen (und lassen sich noch heute) auf dem Trittbrett leicht transportieren, Gepäckträger hinten und vorne schaffen zusätzlichen Packraum. Das Geniale: Die Vespa gerät auch im beladenen Zustand nicht aus der Form. Die schlanke Taille lässt sich nicht verbauen. Die Vespa sei, so schreibt das Handelsblatt 1950, „der geglückte Versuch, das Motorrad damenfähig zu machen“.

Die Erfolgsfahrt um den Globus beschleunigten die Italiener, indem sie Lizenzen an andere Hersteller vergaben. 1950 entstand so auch die erste deutsche Vespa bei den Hoffmann-Werken in Lintorf bei Düsseldorf. Die Typenbezeichnung Vespa 125 Hoffmann wird zu einem Synonym für das Wirtschaftswunderland, zum Symbol der Nierentisch-Ära und später zum begehrten Sammlerobjekt. Tutta la famiglia saß in den 50ern auch in Deutschland auf- und die ersten Alpenüberquerungen mutiger Vespisti machten Schlagzeilen. Im Land, wo die Zitronen blühen, wurden die Weitgereisten wie Familienmitglieder empfangen. Und bei den Daheimgebliebenen weckte der Roller Sehnsucht nach dem Süden. Mit einer Vespa raste man nicht, man reiste - im hellen Trenchcoat und mit Lederkappe, die Liebste als Sozia, im Handschuhfach die Straßenkarte. Die Konkurrenz von Lambretta? Nur etwas für Spießer.

Früh und erfolgreich bemühte sich Piaggio, die Vespa zum Kultfahrzeug aufzubauen - mit prominenter Unterstützung. In der Werbung posierten Gary Cooper, Danny Kaye oder William Holden am Lenkrad des Rollers. Der französische Lizenznehmer ließ Chansonnier Gilbert Becaud eine Hymne auf die Vespa anstimmen: C'est formidable! Später kurvten Marlon Brando und Henry Fonda damit über die Leinwand, Ursula Andress rälkelte sich im Leopardemantel auf der Sitzbank, Elke Sommer im Nerz und auf Stilettoabsätzen. Die Auflage des italienischen Vespa-Kalenders mit Badenixen und Pinups erreichte in den 50er Jahren eine Auflage von 275000. Das bauchige Zweirad avancierte mehr und mehr zum Gefährt der Stars und Lebenskünstler und ließ seine graue Nachkriegsgeschichte hinter sich. Salvatore Dali hob die Vespa sogar in den Rang eines Kunstwerks, als er ein paar Pinselstriche auf der Karosserie hinterließ. Die Dali-Vespa steht heute im Piaggio Museum. Selbst der Papst half beim Verkauf: Als „süße Hilfe“ für seine Priester segnete Pius XII im Jahr 1953 auf dem Hof des apostolischen Palastes 20 Motorroller.

Ein Traum der toskanischen Marketingprofis ging 1952 in Erfüllung als Hollywood der Vespa eine Hauptrolle im Film „Ein Herz und eine Krone“ gab. Formvollendet sind darin Gregory Peck und die junge Audrey Hepburn Vespa fahrend auf den Straßen Roms unterwegs. Kein Film danach rückte die Vespa so ins Zentrum des Geschehens, keiner definierte so charmant den Dresscode der Vespisti. Audrey sitzt im flatternden Petticoat und Nikkitüchlein im Damensitz hinter Gregory, dessen Outfit - Anzug, weißes Hemd und Krawatte - für eine ganze

Vespa-Generation stilbildend wurde. Audrey Hepburn bekam für ihre Rolle 1953 den Oscar. „Eigentlich“, so schrieb damals das US-Magazin „Forbes“, „hätte er an Vespa gehen müssen“. Genau 40 Jahre später, 1993, verhilft Nanni Moretti der Vespa zu einem ähnlich prominenten Filmauftritt. In „Liebes Tagebuch“ dreht der Regisseur und Schauspieler 100 Minuten lang auf einem Vespa-Roller seine Runden durch das sommerlich verlassene Rom.

Wie der VW Käfer ist die Entstehung der Vespa mit dem Zweiten Weltkrieg verbunden, ähnlich wie das Auto aus Wolfsburg huldigt der Roller aus Pontedera dem organisch-femininen Design. Und wie der Käfer bildet auch die Vespa die Plattform für eine große Produktfamilie. Mehr als 100 Versionen der Vespa wurden seit 1946 gebaut. Darunter Schönheiten wie die Rally 200, die 150 GS oder die SS 180. Auch etliche Exoten schlichen sich mit den Jahren in die Produktlinie ein und machten die antimilitaristische Entstehungsgeschichte vergessen. Zum Beispiel die eigens für die Luftwaffe konstruierte „Vespa paracadutista“, die von Fallschirmspringern eingesetzt wurde. In Tarnfarben lackiert tat die Vespa Dienst im Koreakrieg, diente als Fortbewegungsmittel zahlreicher Armeen und Polizeieinheiten. Der Schah von Persien schaffte für seinen berüchtigten Geheimdienst eine eigene Piaggio-Flotte an. Die französische Armee rüstete in den 50er Jahren einige Roller mit Raketen aus und ließ sie in den Algerienkrieg ziehen.

Zu einem zivilen Stilbruch kam es Mitte der 60er Jahre, als sich im englischen Brighton Jugendgruppen blutige Auseinandersetzungen lieferten - und die Vespa zum gestylten Gefährt der Mods wurde. Bizarr gestylt mit Chromleisten, Spiegeln und Scheinwerfern dienten die Roller den Mittelstandskindern als Schlachtrösser gegen die wilden Arbeiter-Rocker auf ihren schweren Motorrädern. „The Who“ setzten der Rebellion in Brighton mit der Rockoper „Quadrophenia“ ein musikalisches Denkmal.

„Kult beginnt, wenn die eigentliche Zeit des Verehrten zu Ende gegangen ist. Er gut der Welt der Götter, der Ahnen und der Toten“, schreibt Peter Roos, Autor des Roller-Romans „Vespa Stracciatella“. „Bis in ihre Überhöhung dient die Vespa den Bedürfnissen ihrer Benutzer und Verehrer, selbst den seelischen, den intimsten. Natürlich ist der historische Blechroller tot. Aber die alte Vespa lebt, zumindest in unser aller Erinnerung.“