

Gefunden unter folgendem Link:

<http://www.vespaonline.de/offtopic/15244-flitzer-mit-wespentaille/>

Sollte der Topiceröffner mit dieser PDF-Datei nicht zufrieden sein sollte er sich bitte melden und ich entferne ihn wieder.

Flitzer mit Wespentaille

VESPA ■ Die Erfolgsgeschichte begann vor 60 Jahren / Von Heiko Haupt

Es ist wohl ein gutes Zeichen, wenn ein Fahrzeug mit einem Kosenamen aus der Tierwelt versehen wird. Ein rundliches Auto aus Wolfsburg wurde Käfer genannt - und schaffte es, das meistgebaute Fahrzeug zu werden. Ein kleiner Wagen aus Frankreich bekam den liebevollen Namen Enten und gilt heute als automobiler Legende. Doch die Sache funktioniert allem Anschein nach nicht nur dann, wenn vier Räder Bodenkontakt halten. In Italien wurde vor 60 Jahren ein Zweirad geschaffen, das schon vom Hersteller den Namen Vespa, also Wespe, mit auf den Weg bekam - und eine neuartige Fahrzeugkategorie zum Erfolg brachte: den Motorroller.

Man nehme einen Konstrukteur, der eigentlich Hubschrauber entwickeln will, eine vom Krieg ziemlich mitgenommene Fabrik und einen Fabrikbesitzer, der den Laden wieder in Schwung bringen möchte. Das ist das Rezept, aus dem im Endeffekt die Vespa entstand. Im Werk des Enrico Piaggio waren während des Zweiten Weltkriegs noch Flugzeuge gebaut worden, doch nach dem Ende der Kämpfe musste etwas anderes her, um wieder Geld in die Kassen zu bringen. Weil gerade Geld aber auch nicht im Überfluss vorhanden war, sollte es etwas sein, das man ohne riesige Investitionen für neue Maschinen in diesem Werk im italienischen Pontedera in der Region Pisa bauen konnte - zum Beispiel ein einfaches und problemlos zu fahrendes Zweirad.

Den Auftrag zur Entwicklung eines solchen Gefährts gab Piaggio an Corradino D'Ascanio. Der war von Beruf Luftfahrtkonstrukteur - und hatte für Motorräder nicht viel mehr als ein paar abfällige Blicke übrig. Wie es heißt, lässt sich D'Ascanios Meinung über die motorisierten Zweiräder schnell zusammen fassen: schmutzig, unhandlich und gefährlich.

An die Arbeit machte er sich trotzdem. Und im Grunde konnte von Anfang an klar sein, dass dabei nichts herauskam, das an gewöhnliche Motorräder erinnerte. Hinzu kam, dass es in der Nachkriegszeit ohnehin notwendig war, manchen ausgetretenen Pfad zu verlassen. So übernimmt bei Motorrädern bis heute die Kette die Aufgabe, Kraft vom Motor auf das Hinterrad zu übertragen. Nur ist so eine Kette aus Metall - und das war in der Nachkriegszeit teuer und nicht überall zu bekommen.

D'Ascanio löste das Problem auf ebenso simple wie geniale Weise: Warum den Motor nicht einfach direkt am Hinterrad platzieren? Was zusätzlich den Vorteil hatte, dass niemand mit einer glitschigen Antriebskette in Kontakt kommen und keine Zahnräder oder anderen beweglichen Teile für zusätzliche Gefahren sorgen konnten. Dass der Motor noch versteckt unter dem Blech der Karosserie arbeitete, brachte zusätzlichen Schutz.

Auch an anderer Stelle ging der Konstrukteur eigene Wege. Zum Beispiel bei der Befestigung des Vorderrades. Das steckte nicht in einer Gabel, sondern hatte eine einseitige Aufhängung, was Montage und Demontage erleichterte. Quasi als Dreingabe gab es eine ungewohnte Rahmenkonstruktion aus Blech. Diese Karosserie war so ausgeformt, dass sie den Fahrer vor Straßenschmutz und Wind und Wetter schützte

- jedenfalls im unteren Körperbereich.

Einen Namen erhielt das Gefährt während der Entwicklungszeit noch nicht - was sich änderte, als Enrico Piaggio die Neuschöpfung erstmals zu Gesicht bekam. Mag sein, dass er zunächst auf die massive hintere Hälfte des Zweirads schaute, dann die Schmutz abweisende Blechwand an der Front betrachtete und schließlich den schmalen mittleren Bereich in Augenschein nahm. Am Ende jedenfalls soll er den Satz gesagt haben: „Sembra una Vespa“ - sieht aus wie eine Wespe.

Dabei blieb es dann - und im Jahr 1946 wurden die ersten Exemplare des Zweirads fertig. Für Leistungshungrige war diese Ur-Vespa nicht die richtige Wahl - immerhin hatte man aber aus den 98 Kubikzentimetern eine Leistung von 3,2 PS geholt, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern reichte.

So ungewöhnlich die Vespa auch war - bei der Kundschaft kam sie gut an. Noch im ersten Jahr wurden rund 2500 Exemplare verkauft, danach produzierte man jährlich fünfstelligen Zahlen. Die Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf: 1948 erschien bereits die zweite, stärkere Vespa-Variante, die mit 4,5 PS aus 125 Kubikzentimetern auf nunmehr 70 km/h beschleunigte. Und bald schon interessierte man sich auch im Ausland für das günstige Zweirad.

Um 1950 wurde die Vespa in Deutschland angeboten, in den Jahren danach auch hier gefeiert. Zu zusätzlichem Ruhm verhalf der Vespa Hollywood: Gregory Peck, Audrey Hepburn und eine Vespa in „Ein Herz und eine Krone“ - diese Kombination schrieb ein Stück Filmgeschichte.

Doch die Karriere der Vespa bekam später auch den einen oder anderen Knick. Schließlich ist sie ein Produkt der Nachkriegszeit - und als es den Menschen in den sechziger Jahren finanziell wieder besser ging, stand ihnen der Sinn nicht mehr so sehr nach einem günstigen Motorroller.

Man wollte ein Dach über dem Kopf und mehr Komfort - schlicht gesagt ein Auto. Trotzdem verschwand die Vespa nicht. Immer mal wieder erlebte sie Comebacks, wurde von Jugendlichen zum Kultobjekt erkoren, machte dann wieder als pfiffiges Gefährt für überfüllte Großstädte von sich reden. Mit der Folge, dass bis heute mehr als 17 Millionen Exemplare der vielen Vespa-Generationen gebaut wurden - und die Wespentaille hat sie auch im Alter nicht verloren.



Foto: dpa