Vespa®

Valerio Boni, Azzurra Della Penna

PRESTEL
München · London · New York

© für die Originalausgabe: Mondadori Electa S.p.A, 2012
© für die deutsche Ausgabe: Prestel Verlag, München · London · New York, 2014

Auf dem Umschlag: Eine Vespa 90 SS, das sportlichste Smallframe-Modell aus dem Hause Piaggio, 1965 entwickelt (vgl. S. 203).

Bildnachweis siehe Seite 245

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://www.dnb.de abrufbar.

Prestel Verlag, München
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Neumarkter Straße 28
81673 München
Tel. +49 (0)89 4136-0
Fax +49 (0)89 4136-2335

www.prestel.de

Beiträge von Valerio Cometti, Franco La Cecla und Giannino Malossi

Projektleitung der deutschen Ausgabe: Claudia Stäuble
Übersetzung aus dem Italienischen: Gabriele Krause
Projektmanagement der deutschen Ausgabe, Satz und Lektorat:
VerlagsService Dr. Helmut Neuberger und Karl Schaumann GmbH, Heimstetten
Gestaltung: Leftloft, Mailand
Herstellung Prestel: Friederike Schirge
Druck und Bindung: Elcograf S.p.A., Verona

ISBN 978-3-7913-4890-2

Inhalt

Einleitung 6

1. KAPITEL
Modelle, die Geschichte schrieben 10

2. KAPITEL
Auto, Motorrad, Flugzeug – von allem etwas 64

3. KAPITEL
Italien kommt wieder in Fahrt 76

4. KAPITEL
Hintergründe einer Erfolgsgeschichte 100

5. KAPITEL
Vespa-Werbung im Wandel der Zeit 120

6. KAPITEL
Ein Roller wird Filmstar 152

7. KAPITEL
Der Vespa-Kalender – alle Jahre wieder 160

8. KAPITEL
Der verrückteste Roller der Welt 174

9. KAPITEL
Ein Roller mit vielen Gesichtern 202

10. KAPITEL
Ein Konzept – viele Modelle 226

ANHANG
Das Piaggio-Museum 232
Vespa-Revival oder die ewige Wiederkehr.
Industriedesign als verkannter Träger kultureller Werte von *Giannino Malossi* 238
Die Vespa-Designstory *von Valerio Cometti* 240
Vespa verbindet *von Franco La Cecla* 243

Einleitung

Die Gesetze des Marktes sind hart und unerbittlich. Selbst das beste Konzept kann heute nur bestehen, wenn es den realen – nicht den vermeintlichen, von der Mode diktierten – Bedürfnissen der anvisierten Zielgruppe gerecht wird. Daher müssen auch Produkte, die den aktuellen Bedürfnissen ihrer Zielgruppe in idealer Weise entsprechen, in Technik und Design ständig weiterentwickelt werden, damit sie ihre Spitzenposition nicht verlieren.

Nach über 60 Jahren ununterbrochener Fertigung erweist sich der Kultroller aus Italien auch heute noch als Erfolgskonzept, was unter anderem daran zu sehen ist, dass viele seiner charakteristischen Merkmale über all die Jahre hinweg praktisch unverändert beibehalten wurden. Dies ist eine geradezu unglaubliche Entwicklung, wenn man bedenkt, dass die Vespa dank ihrer außergewöhnlichen Anpassungsfähigkeit viele Generationenwechsel überstanden und damit bewiesen hat, dass sie unterschiedlichste Bedürfnisse befriedigen, Trends setzen, mit der Mode gehen, Krisen überstehen und sich bei alledem durchaus selbst treu bleiben kann.

In den Fünfzigerjahren stiegen die Absatzzahlen erstmals deutlich an, was vor allem der damals innovativen Idee zu verdanken war, ein motorisiertes zweirädriges Nutzfahrzeug für den Alltag zu bauen, und das zu einem für viele – quasi für jedermann – erschwinglichen Preis. Damals hatten alle Anbieter mehr oder weniger ähnliche Vorstellungen, und so stand der Roller aus Pontedera lange Zeit in harter Konkurrenz zu der für den gleichen Zweck konzipierten, aber keinesfalls baugleichen Lambretta. Es war die Zeit des hartnäckigen Bemühens um Weiterentwicklung und Leistungssteigerung mit dem Ziel, ein alltagstaugliches Fahrzeug zu bauen und gleichzeitig zu den klassischen Motorrädern aufzuschließen.

Zunächst wurde der Hubraum vergrößert. Zu Beginn der Sechzigerjahre erkannten die Ingenieure dann, dass es an der Zeit war, die Produktpalette auch nach unten zu erweitern. Die Vespa hatte sich eigentlich immer großer Beliebtheit erfreut, wirkte aber aufgrund ihres relativ großen Rahmens und der beiden Seitenhauben ziemlich behäbig und damit schon fast wie ein Familienfahrzeug. Eine epochale Wende wurde mit der Änderung der italienischen Straßenverkehrsordnung und der damit verbundenen Einführung von Kleinkrafträdern mit maximal 50 ccm Hubraum und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit eingeläutet, die sogar ohne Kennzeichen und Führerschein von Jugendlichen ab 14 Jahren

Während andere motorisierte Zweiräder auf Leistung setzen, wurde die Vespa vor allem dank ihres innovativen Konzepts, das seit 1946 nahezu unverändert geblieben ist, unsterblich, so auch die Vespa 50 in typischer Smallframe-Bauweise.

Vespa

gefahren werden durften. Damals bestand nicht einmal Helm- und Versicherungspflicht. Vor diesem Hintergrund erschien 1963 die Vespa 50 auf dem Markt, der man den Spitznamen »Vespino« (kleine Vespa) gab, um sie von den anderen Piaggio-Modellen, den sogenannten »Vesponi« (großen Vespas), zu unterscheiden. Dies erwies sich als genialer Schachzug, mit dem sich das Unternehmen endgültig auf dem Markt durchsetzte, unter anderem auch dank der raschen Erweiterung der Smallframe-Palette, 1965 bis 1971 zunächst mit der Vespa 90 SS, dem Sportroller schlechthin, und 1968 schließlich mit der Vespa 125 Primavera.

Die Größe änderte sich, die technischen Eigenschaften entsprachen jedoch weiter der von Corradino D'Ascanio entwickelten Ur-Vespa – mit einem einzigen Unterschied: Die großen Modelle hatten abnehmbare Seitenhauben, um den Zugang zu Motor, Getriebe und Reserverad zu erleichtern, während die Backen bei den kleinen Modellen fest mit der Karosserie verschweißt waren. Über eine Klappe kam man an die Zündkerze, wenn diese gereinigt oder ausgewechselt werden musste. Ansonsten war alles gleich: vom Zweitaktmotor über die Lenkerschaltung und das Fußpedal zur Betätigung der Hinterradbremse bis hin zu den 10-Zoll-Rädern.

Trotz allem schlug über 30 Jahre nach Einführung der ersten Vespa auch für die »reiferen« Modelle die Stunde der Modernisierung, und so wurde 1977 im Pirelli-Turm zu Mailand die neue Vespa-Generation vorgestellt, erkennbar am P in der Modellbezeichnung und je nach Hubraum gefolgt von einem X oder einem E. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Binnen Kurzem setzte sich die PX in Italien an die Spitze der Verkaufsstatistik, in der damals noch nach Motorrollern und Motorrädern unterschieden wurde. Zugegebenermaßen handelte es sich hier um ein sehr spezielles Marktsegment, in dem seit Einstellung der Lambrettafertigung 1972 ausschließlich Roller aus dem Hause Piaggio vertreten waren. Noch war man konkurrenzlos. Denn Roller mit Kunststoffkarosserie und automatischem Getriebe wie etwa der Peugeot Metropolis drängten erst Anfang der Achtzigerjahre auf den Markt.

Mindestens vier Jahrzehnte lang konnten sich die Vespabauer entspannt zurücklehnen, zumal die Konkurrenz ohnehin früher oder später beim selben technischen Konzept landete und jeder Versuch, neue Wege zu beschreiten, zwangsläufig zum Scheitern verurteilt war. Allerdings konnte dieser Erfolg nicht ohne Weiteres ins neue Jahrtausend hinübergerettet werden. Es folgten zehn Jahre, in denen das Unternehmen mit schweren Krisen zu kämpfen hatte, die es im Gegensatz zu früher nicht einfach so abzuschütteln vermochte. In dieser Zeit schwierigen Zeit wurde die PK-Serie – K für kompakt – auf den Markt gebracht. Als neue Smallframe-Generation sollten diese Modelle das PX-

Die Entscheidung der Konstrukteure für eine selbsttragende Stahlblech-Karosserie blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Fertigung. In der Tat erinnerte das Werk in Pontedera eher an eine Automobilfabrik denn an eine Rollerschmiede.

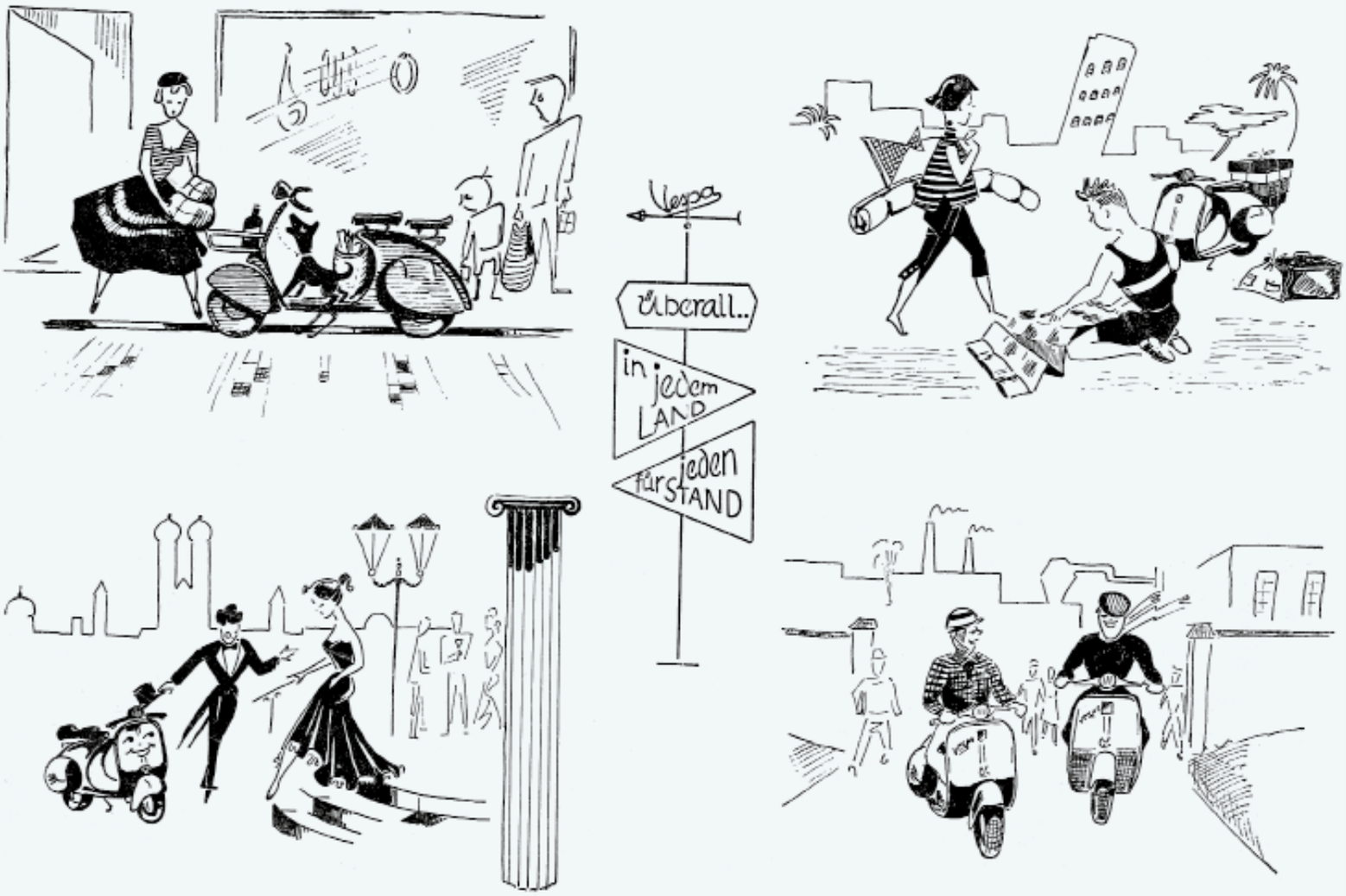
Das Jahr 1963 brachte bahnbrechende Neuerungen: Der bis dahin nur für Erwachsene zugelassene Roller durfte in der 50ccm-Version in Italien ohne Kennzeichen und Führerschein auch von Jugendlichen ab 14 gefahren werden. In Deutschland benötigte man dafür die Führerscheine Klasse 5 für die gedrosselte und Klasse 4 für die Kleinkraftradversion.

Das zunächst nur als alltagstaugliches Nutzfahrzeug gedachte Zweirad aus dem Hause Piaggio wurde bereits ab den Fünfzigerjahren zum Kultobjekt, wie aus den Werbekampagnen der damaligen Zeit hervorgeht.

Konzept wieder aufleben lassen, konnten jedoch nicht an dessen Erfolg anknüpfen, obwohl sich die Ingenieure technisch der immer beliebteren japanischen Konkurrenz angenähert hatten, angefangen beim Elektrostarter bis hin zum Automatikgetriebe anstelle der traditionellen Drehgriffschaltung. Das Unternehmen geriet in eine gefährliche Schieflage, die für kurze Zeit das Ende des berühmtesten Rollers der Welt befürchten ließ. Nach einem erfolglosen Versuch mit der im Design eng an D'Ascanios Ur-Vespa angelehnten Vespa Cosa ging es dann glücklicherweise rasch wieder aufwärts.

Doch erst in den Neunzigerjahren gelang es Piaggio, sich von den asiatischen Marken – allen voran Honda, Yamaha und Kymco – sowie den ihnen nacheifernden nationalen Konkurrenten abzuheben. Das 50-jährige Firmenjubiläum bot eine gute Gelegenheit, mit der neu entwickelten Vespa ET ein Comeback zu versuchen. Diese Baureihe erfüllte alle Erwartungen an ein modernes Fahrzeug, ohne jedoch mit der 1946 begründeten Tradition zu brechen. Piaggio lancierte damit quasi eine kompakte Vespa 125 mit selbsttragender Karosserie aus stellenweise kunststoffverkleidetem Stahlblech, erstmals auch mit Viertaktmotor und Variomatikgetriebe. Die Vespa ET gab es als 50ccm-Modell in unterschiedlichen Versionen: mit Zweitaktmotor, mit zukunftsweisendem Einspritzmotor – nicht gerade ein Verkaufsschlager, dafür aber extrem sparsam im Verbrauch, ein Liter Benzin reichte für fast 60 km – und mit einem umweltfreundlicheren Viertaktmotor.

Auf die ET folgte die LX-Serie, zu der sich 2003 die GT-Modelle gesellten, »Largeframe«-Roller des neuen Jahrtausends mit 300 ccm Hubraum. Es gab viele Neuerungen, aber auch eine Konstante, denn Krisen, dramatische Umwälzungen und Generationenwechsel konnten die gute alte PX nicht verdrängen, die auch 35 Jahre nach ihrer Premiere weiterhin gebaut und verkauft wird – noch dazu mit großem Erfolg. In der heutigen Version mag sie eine Vorderrad-Scheibenbremse und bessere Abgaswerte haben, dennoch stammt sie unverkennbar in direkter Linie von der Ur-Vespa ab, die vor langer Zeit, im Frühjahr 1946, im italienischen Pontedera das Licht der Welt erblickte. ■



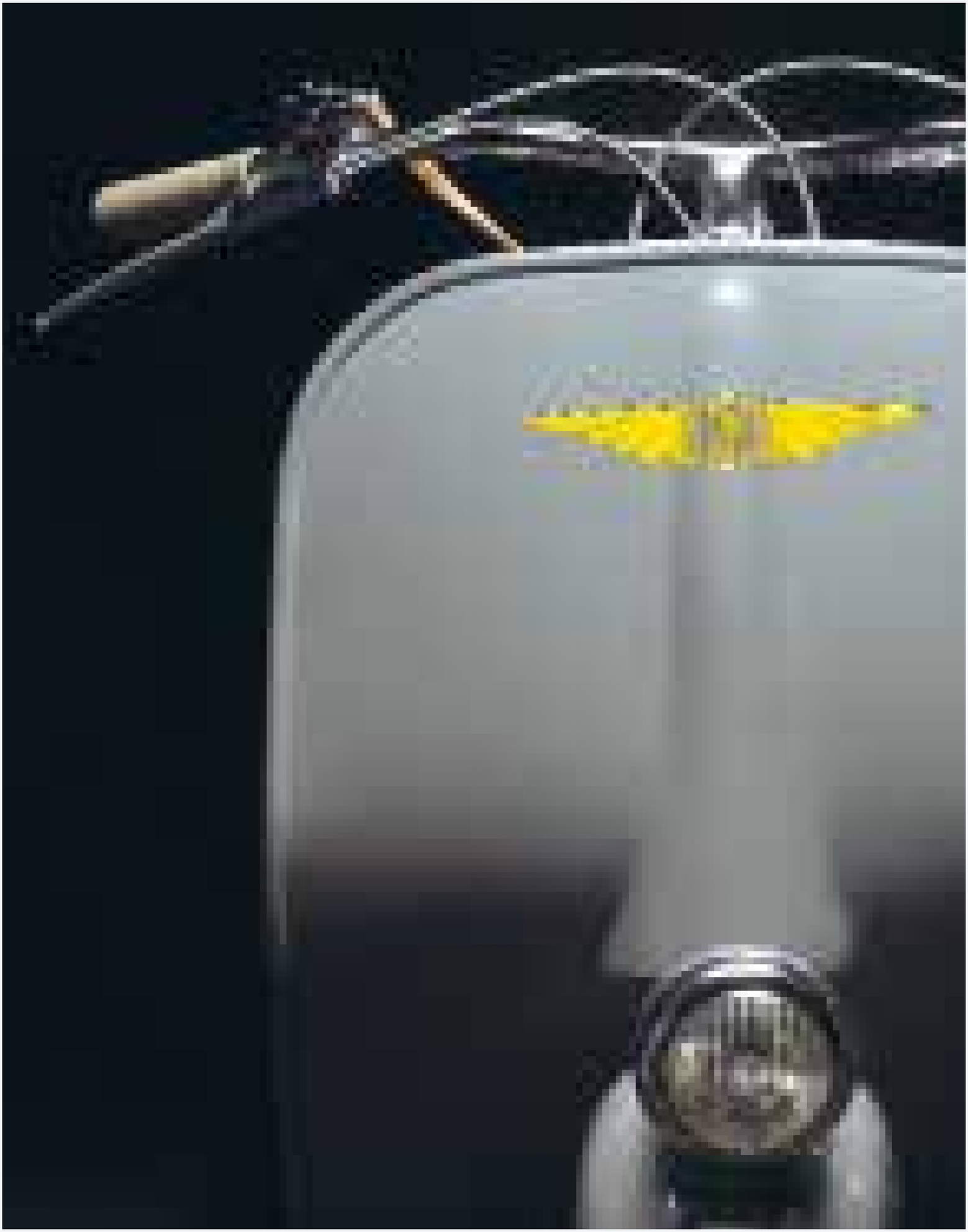
Modelle, die Geschichte schrieben

Die verschiedenen Ausführungen, Hubraumgrößen, Ausstattungsmerkmale sowie Auslands- und Sondermodelle machen es schwierig, die zahlreichen Vespa-Varianten, die seit der Geburtsstunde des Rollers bis heute auf den Markt kamen, genau zu beziffern. Immerhin läuft die Vespa seit April 1946 ununterbrochen vom Band. Dass der Roller, der in seinen technischen Eigenschaften heute zum Teil erheblich vom Urmodell abweicht, nach wie vor unter demselben Namen verkauft wird, ist keinesfalls nur eine Marketing-Strategie. Die Behauptung, die Vespa-Modelle des neuen Jahrtausends hätten nichts mehr mit dem Original gemein, entbehrt jeder Grundlage; denn neben den jüngeren Serien, die mit Blick auf die Anforderungen eines Marktes im Wandel entwickelt wurden, ist nach wie vor – als Bindeglied zwischen den Jahrtausenden – auch die PX-Serie im Handel, die sich seit 1977 kaum verändert hat.

Die Hunderte von Vespa-Modellen, die im Laufe der Jahrzehnte gebaut wurden, gliedern sich im Wesentlichen in zwei Hauptkategorien: die wuchtigeren Largeframe-Modelle mit größeren Hubräumen und die 1963 eingeführten kleineren, wendigeren Smallframe-Roller mit Hubräumen von zunächst 50 und 125, später dann auch 150 ccm. Innerhalb dieser Kategorien kristallisierten sich im Laufe der Zeit immer wieder einzelne Modelle als zeitlose Klassiker heraus. Hier unabhängig von Vorlieben und Erinnerungen eine den Baureihen gerecht werdende Auswahl zu treffen, ist nicht ganz leicht. Dennoch soll im Folgenden die Geschichte der Vespa in groben Zügen skizziert werden.

Zu den Prototypen zählt natürlich auch der erste Versuch, ein innovatives Massenverkehrsmittel zu bauen. Schon während des Zweiten Weltkriegs, 1943/44, nahm das erste Konzept konkrete Gestalt an: Moto Piaggio 5 – MP5 in der Kurzbezeichnung – wurde vor allem unter dem Spitznamen »Paperino« bekannt. Der Roller, der an die kleinen Motorräder erinnerte, die Piaggio für die italienischen Luftlandetruppen baute, stieß bei den Entscheidungsträgern, allen voran dem damaligen Unternehmensleiter Enrico Piaggio, auf wenig Gegenliebe. Was dessen Missfallen erregte, kann man rückblickend leicht nachvollziehen: Die Karosserie verlief in gerader Linie vom Sattel zum Beinschild. Hier schuf der mit der Neuentwicklung beauftragte Ingenieur Corradino D'Ascanio sofort Abhilfe. Auf die MP5 folgte die MP6, der erste und bis heute sowohl in Design als auch in Technik richtungsweisende Prototyp. So ist etwa die Vorderradaufhängung über die

Mit diesem Prototyp aus dem Jahr 1945 begann die Geschichte der Vespa. Er stellte die Weichen für das, was im weiteren Verlauf ein Synonym für den Motorroller schlechthin geworden ist.



Jahre hinweg die gleiche geblieben. Dann kam mit der Vespa 98 die erste »echte« Vespa auf den Markt. Von der Linienführung her erinnerte sie zwar stark an die Vorversion aus dem Jahr 1945, war aber im Gegensatz zu dieser dank technischer Modifikationen tatsächlich serienreif. Neu war unter anderem das Lüfterrad, das bei luftgekühlten Motoren auch heute noch für Frischluft sorgt.

Drei Jahre später wurde mit der Vespa 125 das Nachfolgemodell und damit ein weiterer Klassiker lanciert. Dieses Modell zeichnete sich zum einen durch den größeren Hubraum aus, zum anderen aber auch durch die völlig neuartige Triebsatzschwinge, die dafür sorgte, dass nicht allein die Sattelfederung für Fahrkomfort sorgen musste.

In der 125ccm-Klasse ist ein weiteres Modell zu erwähnen, das sich zwar auf dem Markt nicht durchsetzte, aber nicht in dieser Aufstellung fehlen sollte: die 1953 vorgestellte Vespa 125 U. Das »U« stand für »utilitario« (praktisch) und bezeichnete ein Sparmodell, bei dem auf verchromte Bauteile und den hydraulischen Stoßdämpfer in der Vorderradschwinge verzichtet wurde. Außerdem kürzte man den Rahmen. Die Kunden aber bevorzugten die »echte« Vespa. Immerhin wies die Vespa 125 U aber auch eine Neuerung auf, die sich bei allen Nachfolgemodellen durchsetzte: den vom vorderen Kotflügel an den Lenker gewanderten Scheinwerfer.

Lange vor der Studentenrevolte sorgte Piaggio für eine Revolution: 1963 wurde die erste Smallframe-Vespa vorgestellt. Sie war ein Volltreffer, wie drei Millionen in einem halben Jahrhundert verkaufte Exemplare belegen. Zuvor hatte Piaggio ausgereifte, hubraumstarke Roller für Erwachsene gebaut. Mit einem in jeder Hinsicht abgespeckten Modell glaubte man, zusätzliche Marktanteile gewinnen zu können. Und wieder einmal – ein letztes Mal – war es Corradino D'Ascanio, der sich der Sache annahm und einen kompakten Roller mit weniger wuchtigen Seitenhauben entwarf. Diese waren im Gegensatz zu denen der Largeframe-Modelle fest mit dem Rahmen verschweißt, aber sonst hatte die kleine Schwester alles, was eine echte Vespa ausmachte. Der Erfolg war so überwältigend, dass man sich nach kurzer Zeit zur Weiterentwicklung gezwungen sah. Auch Smallframe-Modelle zählen mittlerweile vielfach zu den Klassikern, beispielsweise die Vespa 125 Primavera, die sich in den Sechziger- und Siebzigerjahren zur Lifestyle-Legende mauserte, oder die Vespa 90 SS, ein wahrer Bolide in ihrem Segment. Noch größere Triumphe feierte die Vespa 50, als sich 1969 zur klassischen Version die Vespa 50 Special gesellte, erkennbar an der aufwendigeren Verarbeitung, an dem eckigen Scheinwerfer, an der Kaskade in der Mitte des Beinschildes und später auch an den größeren Rädern. Die Special war ihrer Zeit weit voraus, denn Ende der Sechzigerjahre gab es mit Ausnahme des Elestart-Modells keinen einzigen Motorroller mit Elektrostarter.

Das Jahr 1972 brachte den nächsten Quantensprung, als Piaggio mit der Vespa 200 Rally einen neuen Hubraumrekord aufstellte. Hervorgegangen aus der wegweisenden Vespa 180 Rally war die 200er-Version mit elektronischer Zündanlage ausgestattet und auf Wunsch auch mit Getrenntschmierung erhältlich. Letzteres hatte den Vorteil, dass man nicht mehr von 2-Takt-Gemischen abhängig war, sondern an jeder Tankstelle normales Benzin tanken konnte und dann lediglich in Abständen den Öltank unter der Sitzbank auffüllen musste. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 110 km/h war die Vespa 200 Rally das bisher schnellste Modell der Vespa-Flotte.

Nach fast dreißig Jahren technischer Weiterentwicklung war irgendwann auch ein moderneres Design fällig. Das neue Gesicht der Vespa wurde der Öffentlichkeit 1977 mit der in großem Stil lancierten Nuova Linea –

besser bekannt unter der Abkürzung PX – vorgestellt. Erhältlich in den bekannten Hubraumgrößen 125, 150 und 200 ccm, konnte die neue Serie mit den bewährten technischen Eigenschaften punkten, hob sich aber von den bisherigen Modellen durch ihre deutlich modernere und schlankere Optik ab, die vor allem den weniger bauchigen Seitenhauben zu verdanken war. Die Vespa PX zeichnete sich durch verbesserte Bremsen und Radaufhängungen aus, wodurch das Bremsnicken spürbar verringert wurde. Sie wurde nicht nur binnen Kurzem zu einem Verkaufsschlager, sondern blieb mit minimalen Modifikationen bis ins neue Jahrtausend im Programm. Lediglich die 200ccm-Version fiel den immer strengeren Umweltnormen zum Opfer. Noch heute bildet sie das Bindeglied zwischen den Vespa-Generationen.

Zum 50-jährigen Firmenjubiläum wurde 1996 bei ungebrochener Beliebtheit der PX die Vespa der Zukunft auf den Markt gebracht. Die klassischen Modelle waren mittlerweile die einzigen, die noch mit Lenkerschaltung erhältlich waren, während der Markt bereits seit einiger Zeit von technisch moderneren japanischen Konkurrenzprodukten mit Kunststoffkarosserie und Automatikgetriebe überschwemmt wurde. Piaggio stand unter Zugzwang. Zum einen wurde das Angebot um die modischeren Modellreihen Sfera, Zip und Quartz erweitert, zum anderen suchte man nach einem neuen Konzept, ohne jedoch mit der bisherigen Tradition zu brechen. So entstand die ET-Serie, die an die Stelle der bisherigen Smallframe-Modelle treten sollte. Erhältlich war sie in den traditionellen Hubraumklassen 50, 125 und 150 ccm – die 50ccm-Version wahlweise mit klassischem Zweitaktmotor oder – ab 2000 –mit einem deutlich moderneren Viertakt-Einspritzmotor. Alle Baureihen hatten ein modernes Variomatikgetriebe. Damit wollte Piaggio mit der asiatischen Konkurrenz gleichziehen. Das war allerdings die einzige Konzession an den Zeitgeist, denn grundsätzlich hatten sich die Ingenieure bemüht, den bestmöglichen Kompromiss zwischen Tradition und Moderne zu finden. So wurde zwar die selbsttragende Stahlblech-Karosserie beibehalten, aber zum Teil mit Kunststoff verkleidet. Auch die typische Einarmschwinge zur Führung des Vorderrades blieb erhalten.

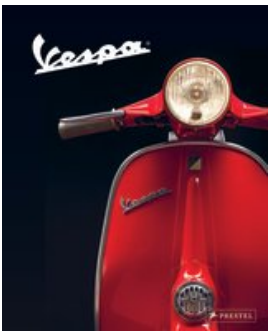
Einige Jahre später, genauer gesagt 2003, war es dann auch an der Zeit, den Largeframe-Modellen ein neues Gesicht zu geben. Das Ergebnis war die Granturismo-Serie, die im Grunde die Linienführung der ET übernahm, allerdings in größerem Maßstab. Die ET wurde ihrerseits weiterentwickelt. Ihre Nachfolger sind die auch heute noch verkauften LX- und S-Modelle, die zur Verringerung des Benzinverbrauchs und Erzielung besserer Abgaswerte in den größeren Hubraumversionen mit 3-Ventil-Viertaktmotoren ausgestattet sind.

Mit der Granturismo-Serie ist Piaggio quasi über sich selbst hinausgewachsen, denn mit den GTS-Modellen präsentierte das Unternehmen die leistungsstärksten und schnellsten Vespa-Roller aller Zeiten, zunächst in der 250ccm-Hubraumversion, später auch als Vespa GTS 300 i.e. mit 22 PS.

Doch bei Piaggio bleibt die Zeit nicht stehen, und so wurde im Herbst 2011 überraschend der Prototyp Vespa 46 vorgestellt. Das Design orientiert sich weitgehend an historischen Modellen wie der MP6, wobei sowohl bei den Abmessungen als auch bei der technischen Ausstattung dem gewandelten Zeitgeist Rechnung getragen wurde. Immerhin sind seit der MP6 über 65 Jahre ins Land gegangen. Rein äußerlich zitiert die Vespa 946 die Formensprache des Jahres 1946 – heute aktueller denn je –, doch unter der Karosserie verbirgt sich modernste Motortechnik aus dem Hause Piaggio. Die neue Baureihe kam 2013 in einer limitierten Kleinserie zu einem sehr ambitionierten Preis zu den Händlern. ■

Prototyp MP6

UNVERKÄUFLICHE LESEPROBE



Valerio Boni, Azzurra Della Penna

Vespa
Kult auf zwei Rädern

Gebundenes Buch, Pappband, 248 Seiten, 22,5 x 28,0 cm
250 farbige Abbildungen, 100 s/w Abbildungen
ISBN: 978-3-7913-4890-2

Prestel

Erscheinungstermin: März 2014

Eine Vespa ist nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sie ist ein Lebensgefühl. Schon beim Klang des Namens Vespa – italienisch für Wespe – hat man das Bild des Motorrollers vor Augen, der unter leuchtend blauem Himmel mit lässiger Eleganz durch malerische Altstädte kurvt. Nachdem Audrey Hepburn 1953 in "Ein Herz und eine Krone" zusammen mit Gregory Peck auf einer Vespa durch Rom brauste, war der Siegeszug des Rollers nicht mehr aufzuhalten. Die Vespa erlangte Kultstatus und wurde zum Symbol für Freiheit und Leichtigkeit. Eine Renaissance erlebte die Vespa in den letzten Jahren. Neben den neuen Modellen wurden vor allem die Oldtimer-Gefährte aus den 60er- und 70er-Jahren zurück auf die Straße geholt: Sie bringen neben Fahrvergnügen auch noch die richtige Prise kosmopolitischer Coolness. Der Weg wird zum Ziel und der Fahrer zum Vespista, der sich ein Leben ohne seinen Roller nicht mehr vorstellen mag. In Kooperation mit der Herstellerfirma Piaggio, die bereitwillig ihre Archive öffnete, präsentiert "Vespa" in zehn Kapiteln alle wichtigen Informationen zu Geschichte, Gegenwart und Zukunft des italienischen Kult-Rollers, darunter Konstruktionspläne, historisches Bildmaterial, legendäre Werbekampagnen und natürlich jede Menge glamouröse Farbaufnahmen, die den Star mit Wespentaille in allen Varianten und stets im Mittelpunkt zeigen.

Der Titel im Katalog