



## Vespa World Days 2017 – in Celle

## Pressemappe (3)

### Nicht zur Veröffentlichung: Redaktionshinweis zur Akkreditierung zu den Vespa World Days 2017

Die Vespa World Days 2017 finden vom 22. - 25. Juni in Celle unter der Schirmherrschaft von Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil, MdL, statt. Eröffnet wird das internationale Treffen, zu dem fünftausend (oder mehr) Vespa-Fans aus nahezu allen Staaten Europas sowie allen Kontinenten erwartet werden, am Donnerstag, dem 22. Juni, um 14 Uhr.

Wenn Sie über die Vespa World Days 2017 in Celle berichten wollen, können Sie ab sofort per E-Mail – [press@vespaworlddays2017.com](mailto:press@vespaworlddays2017.com) – Ihre Akkreditierung beantragen. Wir bitten dazu um Übersendung einer Kopie des Presseausweises sowie um die Mitteilung, für welches Medium Sie berichten.

Selbstverständlich können wir Ihnen/Ihrer Redaktion fachkundige Gesprächs- oder auch Interviewpartner vermitteln. Wir bitten in diesem Fall um eine verbindliche Terminabsprache.

Eine Pressestelle ist in der Zeit vom 22. - 25. Juni im Eingangsbereich des „Vespa-Village“ – auf dem Gelände der CD-Kaserne, Hannoversche Str. 30 B, 29221 Celle – eingerichtet. Einzelheiten zur Erreichbarkeit vor Ort sowie einen Lageplan (inklusive Hinweis auf Parkmöglichkeiten) erhalten Sie mit der Akkreditierungsbestätigung.

*Bitte beachten: Zufahrt für die Presse (-Parkplätze): Im Werder 5, 29221 Celle*

Im „Vespa-Village“ finden – von der Eröffnungsfeier über diverse Abendevents bis hin zum Abschluss – alle Veranstaltungen statt. Das gilt auch für die Händlermeile. Einzige Ausnahme ist das Vespa-Museum, das nur wenige Minuten zu Fuß von der CD-Kaserne entfernt im Niedersächsischen Landgestüt Celle sich aufzusuchen lohnt.

**Für Ihre Berichterstattung senden wir Ihnen heute eine dritte  
Pressemitteilung zu  
– „Nicht nur die Mona Lisa – auch die Vespa ist jetzt ein Kunstwerk“ –  
(Text und Fotos siehe Seite 2 ff)**





## Vespa World Days 2017 (eine kleine Vespa-Historie)

# Nicht nur die Mona Lisa – auch die Vespa ist jetzt ein Kunstwerk

*CELLE – Den Segen des Papstes hat sie schon seit 1953. Jetzt, im Vorfeld der Vespa World Days 2017 in Celle, setzte ein Turiner Gericht noch eins drauf: Es sprach dem Kultroller – in allen Varianten, die seit 1948 produziert wurden, den Status eines Kunstwerks zu. Mit ihrem Urteil verwiesen die Richter chinesische Plagiatoren in die Schranken. Warum die Idee zum Kunstwerk Vespa entstand und wer an der Herstellung des Kultrollers beteiligt war, dazu ein kleiner Rückblick auf die Produktionsgeschichte.*

Die Anfänge: Der 1884 gegründete Piaggio-Konzern hatte während des Zweiten Weltkriegs insbesondere Militärflugzeuge gebaut. Nach Kriegsende standen Enrico Piaggio und sein Unternehmen nun vor dem Nichts. Seine Flugzeuge wurden nicht mehr gebraucht, und Italiens Wirtschaft war auch insgesamt zusammengebrochen.

Eine Voraussetzung für den Wiederaufbau des Landes war die Mobilität. Dafür benötigte man kostengünstige Fahrzeuge – Massenprodukte, die zudem den schadhafte Straßen der 40er Jahre standhielten. So keimte bei Piaggio die Idee, ein Fahrzeug mit selbsttragender Karosse zu konstruieren, bei dem das Hinterrad am Motor angebracht war – ein Direktantrieb, sprich: ohne die sonst üblichen Ketten, Riemen oder gar Kardanwellen.

Die ersten Prototypen gab es bereits 1945. Der Name „Vespa“ (Wespe) wurde im April 1946 zum Patent angemeldet. Im selben Jahr begann die Serienproduktion der Vespa. Und schon damals erkannte Enrico Piaggio, dass der wirtschaftliche Erfolg des neuen Fahrzeugs von intensiver Werbung abhängen würde. Bis 1950 wurden daher diverse Rennversionen der Vespa entwickelt. Diese waren mit ihren 125-ccm-Motoren bis zu 130 km/h schnell und fuhren – nahezu Monat für Monat – bei etlichen Rennen schlagzeilenträchtige Siege ein. Und Piaggios Rechnung ging auf, die Zahl der Vespafahrer stieg und stieg.

Doch damit nicht genug: 1947 erschien das erste Lastendreirad, die Ape (Biene), auf dem italienischen Fahrzeugmarkt. Die Dreiräder wurden mit Vespa-Motoren ausgerüstet und besaßen eine zunächst offene Ladefläche. Diese eignete sich beispielsweise dazu, Feldfrüchte zum Markt zu transportieren. Ob Landwirt, Handwerker oder Industriebetrieb, die Ape avancierte schnell zum allseits begehrten „Lastenesel“ – vor allem im Nahverkehr.

Zurück zur Vespa: Auch im Ausland gewann sie immer mehr an Beliebtheit. Konnte der Piaggio-Konzern zu Beginn den Bedarf noch mit der Produktion aus Italien decken, wurde Anfang der 50er Jahre klar, dass man weitere Produktionsstätten brauchte. Damit entstand die Idee des Lizenzbaus.

Erster Lizenznehmer in Deutschland war die Firma Hoffmann aus Lintorf bei Düsseldorf. Die Nachfrage gestaltete sich so gewaltig, dass die Produktionen der Jahre 1950 und 1951





*Eine Vespa der Serie O, von der 1946 insgesamt 60 Exemplare produziert wurden. Sie hat einen gebläsegekühlten 98-ccm-Einzylinder-Zweitaktmotor mit Dreiganggetriebe. Bei dem hier gezeigten Fahrzeug mit der Rahmennummer 10031003 und Motornummer 014 handelt es sich um die dritte jemals gebaute Vespa. Da die beiden Vorläuferexemplare nicht mehr existieren, ist es die älteste noch erhaltene Vespa der Welt. Marktwert dieses fahrtüchtigen (!) und in echter Handarbeit entstandenen Motorrollers: etwa 250.000 bis 300.000 Euro.*

Fotos: Catawiki

schon im Voraus ausverkauft waren. 1954 kündigte Piaggio jedoch den Lizenzvertrag, weil Hoffmann die Motorleistung auf fünf PS gesteigert hatte und somit stärkere Roller baute, als sie aus Italien zu bekommen waren. Ende 1954 ging Hoffmann in der Folge in Konkurs.

Der zweite deutsche Lizenznehmer war die Firma Messerschmitt in Augsburg. Wie Piaggio hatte Messerschmitt im Zweiten Weltkrieg Flugzeuge produziert und war auf der Suche nach einem neuen erfolgreichen Betätigungsfeld. Die ersten Lizenzroller wurden in Teilen aus Italien geliefert und bei Messerschmitt montiert. Ab 1956 bot Messerschmitt eigene Vespas an. Die Produktion lief bis 1957. Dann wurde der Lizenzvertrag beendet, da Piaggio im gleichen Jahr die Piaggio Augsburg GmbH gründete und dort seine Roller für den deutschen Markt selbst baute. Die Verkaufszahlen stiegen bis 1960 rasant an. In den folgenden Jahren flachte der Bedarf an einfachen Rollern ab, weil sich immer mehr potentielle Kunden kleine Pkw leisten konnten. Im Oktober 1963 wurde die Vespa-Produktion in Deutschland endgültig eingestellt.

Auch in anderen europäischen Staaten gab es Vespa-Lizenznehmer. In England wurde ab 1951 die Douglas-Vespa gebaut. Im selben Jahr nahm in Frankreich die Firma A.C.M.A. (Ateliers de Construction de Motorcycles et Accessoires) die Vespa-Produktion auf. In Belgien begannen die MISA-Werke 1954 mit der Herstellung eigener Vespas. Die spanische Motovespa wurde von 1956 bis in die 70er Jahre produziert.

In der Sowjetunion baute man ab 1956 die Vjatka – allerdings ohne Lizenz, also eine reine Raubkopie. Die Fahrzeuge sahen in etwa wie eine Vespa aus, waren qualitativ aber nicht mit dem Original zu vergleichen.

In den 60er Jahren kam dann die Produktion in Indien hinzu. Der Bajaj-Konzern übernahm die Lizenzfertigung. Seit 1972 stellen die Inder ihre Fahrzeuge unter eigenem Namen, Lohia Machinery Limited (LML), selbständig her – bis zum heutigen Tag.

*Hinweis für die Redaktion: Textlänge 4.386 Zeichen (inkl. Leerzeichen)*

*Weitere Fotos, die die wichtigsten Innovationen zeigen, siehe Seite 4 ff ►*

### **Vespa 125 Bj. 1949**

Länge 1.655 mm

Breite 790 mm

Höhe 950 mm

Gewicht 77,5 kg

Hubraum 124,798 ccm

Bohrung 56,5 mm

Hub 49,8 mm

Höchstgeschwindigkeit 70 km/h

Verbrauch 2 l/100 km

Reifengröße 3.50 x 8"



### **Vespa GS 160 Bj. 1962**

Länge 1.795 mm

Breite 710 mm

Höhe 1.045 mm

Gewicht 111 kg

Hubraum 158,53 ccm

Bohrung 58 mm

Hub 60 mm

Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

Verbrauch 2,61 l/100 km

Reifengröße 3.50 x 10"



### **Vespa 50 (S) BJ. 1963**

Länge 1.630 mm

Breite 610 mm

Höhe 980 mm

Gewicht 70,5 kg

Hubraum 49,77 ccm

Bohrung 38,4 mm

Hub 43 mm

Höchstgeschwindigkeit 39,5 km/h

Verbrauch 1,48 l/100 km



Die Fotos (siehe Anlage) sind unter Angabe des Copyrights für redaktionelle Zwecke frei. Bei Verwendung bitten wir um Zusendung eines Belegexemplars an: Vespa Club Celle (VCC) e.V., Claire Vorwerk, E-Mail: [press@vespaworlddays2017.com](mailto:press@vespaworlddays2017.com). Bei Rückfragen: Tel.: +49 (0) 151 10021163

### **Vespa 150 Sprint Bj. 1965**

Länge 1.770 mm

Breite 670 mm

Höhe 930 mm

Gewicht 95 kg

Hubraum 145,45 ccm

Bohrung 57 mm

Hub 57 mm

Höchstgeschwindigkeit 94 km/h

Verbrauch 2,3 l/100 km

Reifengröße 3.50 x 10“



### **Vespa PX 150 Bj. 1977**

Länge 1.760 mm

Breite 700 mm

Höhe 1.110 mm

Gewicht 104 kg

Hubraum 150 ccm

Bohrung 57,8 mm

Hub 57 mm

Höchstgeschwindigkeit 91 km/h

Verbrauch 2,3 l/100 km

Reifengröße 3.50 x 10“



### **Vespa GTS 250 I.E. Bj. 2006**

Länge 1.930 mm

Breite 755 mm

Höhe 1.170 mm

Gewicht 158 kg

Hubraum 198 ccm

Bohrung 72,0 mm

Hub 48,6 mm

Höchstgeschwindigkeit 118 km/h

Verbrauch 4,0 l/100 km

Reifengröße – vorne: 120/70–12 51P, hinten: 130/70–12 62P



Die Fotos (siehe Anlage) sind unter Angabe des Copyrights für redaktionelle Zwecke frei. Bei Verwendung bitten wir um Zusendung eines Belegexemplars an: Vespa Club Celle (VCC) e.V., Claire Vorwerk, E-Mail: [press@vespaworlddays2017.com](mailto:press@vespaworlddays2017.com). Bei Rückfragen: Tel.: +49 (0) 151 10021163