



ÜBER DIE ESSENZ DER VESPA

„DAS TOR ZUR VESPA-ZUKUNFT!“

Im November 2011 erblickt der Edelscooter als Stylingstudie namens Vespa 46 auf der Mailänder EICMA erstmals das Licht der Öffentlichkeit. Piaggio lässt einen gigantischen Designluftballon mit vorerst ungewissem Ausgang steigen, der sofort die Begehrlichkeit weckt. Der genaue Fahrplan wird zwar mehrmals korrigiert, jedenfalls geht die 946er nur eineinhalb Jahre später in Produktion – und zwar nicht als Limited Edition, sondern als hochpreisiges High-end-Serienmodell. Nach Österreich kommen die ersten 946er ab Juni 2013 zum Preis von 9000 Euro. Wir treffen Mirko Zocco im Piaggio-Werk in Pontedera bei Pisa und erfahren Näheres über die Hintergründe zur neuen Über-Vespa.

ZUR PERSON

MIRKO ZOCCO, geboren in Paderborn/Deutschland, stammt eigentlich aus Lecce in Apulien. Er studierte Industrial Design in Mailand. Beflügelt durch sein großes Interesse an Verkehr und Transportwesen vervollständigte er die Ausbildung in Spanien und der Schweiz. 2003 kam er zu Aprilia, 2005 zu Piaggio. Gemeinsam mit Piaggio-Chefdesigner Marco Lambri ist er der kreative Urheber des neuen Roller-Meilensteins Vespa 946



„motomobil“: Wer hatte die Idee zur Vespa 46, beziehungsweise zur Vespa 946? Gibt es einen Erfinder, den man dingfest machen und vor den Vorhang bitten kann? Wessen Handschrift trägt sie? Wie lange vor der Mailänder EICMA 2011 wurde mit der Arbeit begonnen?

Mirko Zocco: So genau lässt sich das nicht festlegen. Die 946 war von Beginn an ein Piaggio-Gemeinschaftsprojekt – da gibt es kein Mastermind oder einen geheimen Drahtzieher, sondern sie ist in ständiger Teamarbeit entstanden. Die Linienführung kommt ausschließlich aus dem Piaggio Design Centre in Pontedera. Der Vorlauf bis zum ersten – bei weitem noch nicht fahrfähigen – Prototyp im November 2011 war nicht allzu lang, höchstens ein Jahr.

[1] Schön langsam wird uns wieder klar, warum der allererste Nachkriegs-Prototyp „Paperino“ („Donald Duck“) genannt wurde

[2] Der „Spider“-Gepäckträger passt perfekt aufs Bürzel

Auch wenn man sich in einiger Zeit daran gewöhnt haben wird, für heutige – und damit meistens

sehr konservative – Rollerverhältnisse wirkt die 946 unbestreitbar radikal. Wenn es denn keinen Gedankenblitz dazu gibt, welches Konzept steckt dahinter?

Die ursprüngliche Frage war so simpel und gleichzeitig spannend, wie das Ergebnis radikal ist, nämlich: Wie könnte eine Vespa im Jahr 2020 aussehen? Dann haben wir die Essenz aller bisherigen Vespas destilliert. Beim Ergebnis haben wir – verglichen mit dem üblichen Zyklus – gleich eine ganze Modellgeneration übersprungen und sind dennoch zu den klaren Linien des Vespa-Prototyps MP6 aus dem Jahr 1946 zurückgekehrt. Trotz-

dem ist die 946 nicht retro, sondern ein moderner Roller. Das ist ein klarer Beweis dafür, wie zeitlos und wie unverwechselbar das Vespa-Konzept seit Jahrzehnten ist.

Wir glauben nicht, dass sich viele Fahrzeughersteller eine derartige Zeitschleife leisten könnten, aber bei Vespa scheint das perfekt zu funktionieren. Wie könnte man die grundsätzlichen Elemente denn charakterisieren?

Vor allem haben wir uns auf den „low tail“ (Anm.: typisches MP6-Merkmal) konzentriert. Dazu gehört dann auch der fliegende, leichte Sattel mit





FixtEasy

Die saubere Lösung zur Befestigung der Autobahn Jahres Vignette 2013 auf Ihrem Bike. Jetzt beim Bike-Shop-Scoters beim Kauf einer FixtEasy Jahresvignettenhalterung mit etwas Glück Vignette auspacken, umdrehen und nach dem 5-stelligen Gewinncode auf der Rückseite Ausschau halten. Vignette beim Günther gleich abholen. Viel Spaß beim Mitspielen!

Aktion gültigkeit ab sofort bis einschließlich 15. Juni 2013

Rechtung ausgelesen! Bike-Shop Mitarbeiter oder deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt.

FixtEasy
www.fixiteasy.at



seinem Aluminiumträger, an dessen Unterseite wir in der Serienversion einen nahezu unsichtbaren Haltegriff für den Beifahrer integriert haben. Und weiters der klassische freie Durchstieg, der bei der 946 besonders lang und gestreckt wirkt.



Das in der Heckverkleidung mit Umlenkung horizontal liegende Monoshock für die Hinterradfederung hat also keine technische Begründung, sondern ist ein Resultat der Designansprüche? Richtig. Gleichzeitig hat es aber auch eine hervorragende Funktionsweise, wie das ähnliche System im neuen Piaggio X10 500 beweist. Und durch einen etwas verlängerten Radstand konnten wir die typische Linienführung des freien Durchstiegs noch markanter gestalten. Bei den Modellen ET2/ET4, LX, GT und GTS wurde das ja zusehends rundlicher – wenn Sie sich vergleichsweise eine PX oder gar die MP6 ansehen, ist deren Optik charakteristischer.

Es gab das Gerücht, dass der Name von ursprünglich Vespa Quarantasei auf Novequarantasei geändert wurde, weil angeblich MotoGP-Pilot Valentino Rossi die Zahl 46 wegen seiner langjährigen Startnummer für sich reklamiert?



[1] Der typische „long tail“. Deutlich erkennt man auch den gestreckten freien Durchstieg der Quintessenz-Vespa **[2]** Der jetzt schon berühmte „fliegende Sattel“: aluminiumgestützt, mit unsichtbarem Haltegriff

Das ist und bleibt ein Gerücht. Auf eine Zahl oder eine Startnummer gibt es keine Patentrechte. Mir gefällt die Version besser, dass die Neun von 1946, dem Entstehungsjahr des MP6-Prototyps, stammt.

Ende 2012 wurde die 946 dann in einem unvergesslichen Gelb, so zwischen Dotter und Zitrone, hergezeigt. Offensichtlich erscheint die Serie aber nicht in dieser Farbe, die beim Publikum so gut angekommen ist?

Die ersten Modelle wird es ab dem Frühsommer in Weiß, Schwarz und

Silber geben. Später sind dann sicher andere Farben vorgesehen. Es ist natürlich so, dass die Verkaufs- und Marketingabteilung Entscheidungen trifft, die vom Design Centre unabhängig sind.

Auch wenn der 125-Kubik-Dreiventiler derzeit der modernste Piaggio-Motor ist: Viele Vespa-Fans fragen sich, warum man der 946 nicht einen feschen, zum unverwechselbaren Design passenden Edelstahl-Auspuff spendiert hat? Man fährt also mit demselben Schalldämpfer wie im Piaggio Fly 125 3V – einem Roller, der nicht einmal ein Drittel der 946 kostet. Der Auspuff ist ein sehr komplexer, integrierter Bestandteil der Motor-konstruktion und hat großen Einfluss auf die Leistung und den Verbrauch. Man wollte ganz einfach das bestehende und aufeinander abgestimmte System nicht verändern.

Die einschlägigen Zubehör-firmen wie Akrapovic, Malossi, LeoVince und wie sie alle heißen, werden sich über die aufgelegte Spielwiese sehr freuen. Hmmm.

Die Gepäckfrage hingegen wurde jedenfalls der Schönheit



4910 Ried im Innkreis/ Tumeltsham, Ornetsmühl 38, AUSTRIA
Telefon: 0043 7752 88707
Fax: 0043 7752 88707 4
www.stoffis.com

STOFF'S Der Rollerspezialist
Garage e.u. **www.stoffis.com**



1



2



3



4

(1) Auch der 946-Flyscreen mit seinen besonderen Stützbügeln ist schon fertig
(2) Das sorgfältig vorbereitete Zugehör soll sehr stilvoll sein

(3) Modern und retro gleichzeitig – Geniestreich im Vespa-Design?
(4) Aktuelles Fotos aus dem Piaggio-Museum in Pontedera: der nahezu unbezahlbare MP6-Prototyp aus 1946

untergeordnet. Wäre es möglich gewesen, in der Frontschürze zumindestens ein kleines abschließbares Handschuhfach oder Dokumentenfach unterzubringen, ohne das Design zu verwässern?
Bis zu einem gewissen Ausmaß wäre das schon zu verwirklichen gewesen. Aber dann wäre der strikte Ansatz des Purismus vorbei. Wir arbeiten an cleveren Gepäcklösungen wie zum Beispiel einem Soft-Topcase für den optionellen Gepäckträger, dessen Befestigung so gut wie unsichtbar ist und das mit einem raschen Handgriff entfernt werden kann. Es ist dann gleichzeitig auch eine Schutzhülle für die neue Vespa-Jet-helm-Serie, die zur 946 passen wird.

Der schlanke und reduzierte Gepäckträger fügt sich sehr fein in die Linie ein und hat auch bereits großen Gefallen gefunden.
Er besteht aus einer Alu-Befestigung und einem massiv verchromten Rohr-rahmen. Die Form wurde jenen Gepäckträgern nachempfunden, wie sie im italienischen Automobilbau bei den Spider-Cabrios der 1960er- und 1970er-Jahre weit verbreitet waren. Und sogar beim Design des Gepäckhakens unter der Sitzbanknase haben wir uns sehr angestrengt.
Dafür ist gegensätzlich dazu das kleine Cockpit voll digital und somit für Analog-Fetischisten alles andere als eine Befriedigung.



Die 946 ist ein moderner Scooter und kein rollendes Artefakt. Zum Vespa-Lifestyle wollen wir die bestmögliche Technologie bieten. So wird auch die neue Piaggio Multimedia Platform (Anm.: siehe „motomobil“-Folge 010 oder www.motomobil.at) mit an Bord sein.
Warum kommt die 946 mit 125 Kubik Hubraum? Und nicht zum Beispiel mit 300 Kubik oder dem aktuellen 350er-Motor?
Die Achtelliterklasse ist sowohl in Italien als auch weltweit nach wie vor eine enorm wichtige Hubraumkategorie. In den nächsten Jahren wird sich da nichts daran ändern. Zudem ist der neue Dreiventilmotor derzeit

unser modernster Antrieb und passt daher als erste Wahl besonders gut zur 946, technisch hochstehend und mit geringem Verbrauch. Außerdem: Das ist jetzt einmal der Anfang. Für die Zukunft – wer weiß?
Daraus dürfen wir schließen, dass die 946 das Aussehen weiterer neuer Vespas stark beeinflussen wird?
Mit Sicherheit. Es wird mehr davon geben, damit gebe ich kein großes Geheimnis preis. Andere Hubräume? Vielleicht sogar zusätzliche neue Baureihen? Da wollen wir uns noch nicht festlegen, dafür ist es zu früh. Klar ist nur: Die 946 ist das Tor zur Vespa-Zukunft. ©

Motorrad-Center

Wir sind Spezialist für Motor- und Automatik-Optimierung bei Rollern aller Marken! 10 % bis 15 % Effizienz-Steigerung!

- Kupplungs- und Variomatik-Abstimmung
- Dynojet Powercommander, GPR Powerjet
- Große Auswahl an Auspuffanlagen
- Eigener Leistungsprüfstand

Hermann-Gebauer-Strasse 26a, 1220 Wien, Tel.: 01/203 02 33, www.motorrad-center.at

Aktion: Honda SH300i € 4.490,- (ABS-Version € 5.390,-)

inklusive 35-Liter-Topcase!

SIP Scootershop
www.sip-scootershop.com

Katalog für Klassik Vespa und Modern Vespa bestellen oder downloaden.
Mehr als 30.000 Artikel für alle Motorroller.
Jetzt Gültigkeitscode „MOTOMOBIL11“ einlösen und 20 € sparen!

Facebook.com/sipshop | Pinterest.com/sipshop | sip-scootershop.com/aktualitaet