VESPA

I. Die Geschichte der Vespa

SEITE 2 – 3

II. Konzept und Verbreitung

SEITE 4 – 5

III. Vespamodelle mit Foto

SEITE 6 – 50

IV. Vespamodelle nach Baujahr und Fahrgestellnummer

SEITE 51 – 65

I. Die Geschichte der Vespa

Die Geschichte dieser traditionsreichen italienischen Marke führt bis ins 19. Jahrhundert zurück. Es begann am 5. September 1882 als Enrico Piaggio den Kauf einer Parzelle Land in Sestri Ponente, Genua, unter Dach und Fach brachte, das ihm als Holzlager dienen sollte.
Rinaldo Piaggio eröffnete somit 1884 im Alter von nur 20 Jahren in Sestri Ponente an der Riviera ein Sägewerk um die Società Piaggio zu gründen. Bald erweiterte der aus einer Reederfamilie stammende junge Geschäftsmann das Produktionsprogramm und stellte Schiffseinrichtungen her. Kurze Zeit später beschäftigte er sich sogar mit dem Bau von Eisenbahnwagen. Das Werk in Sestri Ponente war daher bald zu klein.

1906 nahm Piaggio neue Anlagen in Finale Ligure in Betrieb.

1914 mit Kriegsausbruch kamen weitere Geschäftszweige hinzu: U-Boot-Abwehrboote und Ersatzteile für Flugzeuge in Sestri Ponente und Rettungsboote und Flugzeugreparatur in Finale Ligure.

1917 gründete Piaggio weitere Flugzeugwerke in Pisa und Nola. Bei Kriegsende stieg die Firma vollends in den Flugzeugbau ein. In Finale Ligure entstanden neue Flugzeugtypen, und in Pontedera wurden die entsprechenden luftgekühlten Motoren gefertigt.

Die Planung und Herstellung von Flugzeugmotoren, Flugzeugen, Hubschrauber, Verkehrsflugzeugen mit Druckkabinen boten ein firmeneigenes Entwicklerpotential- potential. Durch das technische Know How am Leichtmotorenbau konnten nach der zivilen Umrüstung des Werkes nach dem 2. Weltkrieg - nach einer Entwicklungszeit von nur 3 Monaten - im April 1946 die ersten VESPA-Motorroller mit 98 ccm-Motoren das Werk in Pontedera verlassen. Mit der Vespa hatte Corrado d'Ascanio für Piaggio ein zweirädriges Fahrzeug geschaffen, das auch für einen ungeübten Fahrer einfach zu beherrschen war. Man saß nicht nur bequem wie in einem Auto auf seinem Sitz, sondern brauchte sich keine Sorgen mehr um verschmutzte Kleidung zu

machen. Daher war der Motor komplett verdeckt untergebracht. Der Reifenwechsel sollte so einfach wie bei einem Auto sein.

Die erste Vespa, die 1946 auf den Markt kam, hieß „Paperino“, hatte 98 cm³ Hubraum und war maximal 60 km/h schnell. Ihr Erfinder war Corradino D'Ascanio – ein Ingenieur, dessen Traum es war, Hubschrauber zu bauen. Er „erfand“ das Konzept der Vespa kurz nach Kriegsende im Auftrag von Enrico Piaggio. Als ehemaliger Konstrukteur von Kriegsflugzeugen wollte er über die Produktion von Töpfen und Pfannen mit den vorhandenen Werkzeugen hinaus.
Die Ur-Vespa „98“ sollte einfach, sparsam und leicht fahrbar sein – und mit den vorhandenen Produktionsanlagen zu bauen sein. Weil Corradino nie zuvor Motorräder konstruiert hatte, ging er völlig unvoreingenommen an diese Aufgabe heran. Der Antrieb und die Kraftübertragung sollten so einfach wie möglich sein und so entschied er sich für den Direktantrieb, zumal der Kettenantrieb in der damaligen Notzeit aus Materialmangel fast unmöglich war.

II. Konzept und Verbreitung

Für die Entstehung des Konzepts von Belang ist, dass bei Piaggo Air, einem ehemaligen Kriegsflugzeugproduzenten, mit einem kleinen Projekt die Ausnutzung bestimmter Ressourcen (Fabrik, Material, Designerfahrung) optimal gewährleistet werden sollte. Die Konsumenten, die zumeist noch unter den Entbehrungen des Krieges zu leiden hatten, benötigten ein kostengünstiges, aber ansprechendes Transportmittel, dem auch das Befahren schadhafter Straßen nichts anhaben konnte. Aus diesen Beschränkungen heraus entstand – wie so oft in der Technikgeschichte – ein genial einfaches Konzept, die Vespa. Ihr Name wurde am 23. April 1946 zum Patent angemeldet. Sie erreichte mit nur 3,2 PS immerhin die passable Geschwindigkeit von 60 km/h.
Die nächste Type „Vespa 125“ (1953) hatte 5 PS Leistung und war 75 km/h schnell. Nebst anderen Verbesserungen war nun der Scheinwerfer oberhalb des Lenkers montiert. Weitere Neuerungen folgten 1955 mit einem 150-cm³-Motor, Vierganggetriebe, langem Doppelsattel und 100 km/h Spitzengeschwindigkeit.

In den fünfziger Jahren wurde die Vespa auch nördlich der Alpen bekannt und zu einem Lieblingsfahrzeug insbesondere der jungen Generation. In die Schweiz wurden die ersten Vespas bereits 1947 exportiert, nach Deutschland kamen sie etwa 1950. Jakob Oswald Hoffmann schloss 1949 mit Piaggio einen Lizenzvertrag ab und baute ab dem Frühjahr 1950 Vespas für den deutschen Markt. Zwischen 1950 und 1953 baute er das Modell HA und lediglich im Jahr 1953 das Modell HB.
Unter großem finanziellen Anstrengungen entwickelte Hoffmann ohne Genehmigung der Piaggio Werke die Vespa weiter und brachte schließlich 1954 die „Königin“ auf den Markt. Piaggio kündigte daraufhin Hoffmann den Lizenzvertrag fristlos. Außerdem steckte Hoffmann großen Aufwand in die Entwicklung eines Rollermobils (Hoffmann Kabine) ähnlich der BMW Isetta. Aufgrund der sehr großen

Ähnlichkeit und der damit verletzten Patentrechte verklagte der BMW-Konzern die Hoffmann-Werke. BMW gewann den Prozess, deshalb mussten Ende 1954 die Hoffmann-Werke Konkurs anmelden. Die Vespa-Produktion wurde in den Messerschmittwerken in Augsburg fortgesetzt. 1965 waren weltweit bereits über drei Millionen Vespas verkauft, danach verebbte ihr Siegeszug, weil inzwischen für die breiten Massen auch das Automobil erschwinglich wurde.

Die Motorroller, die noch heute produziert werden, haben Kultstatus erreicht. So gibt es Vespaclubs, Scooterruns sowie diverse, lebhafte Internetforen, die sich ausschließlich um das Thema Vespa drehen. Die ersten Vespa-Clubs wurden bereits Ende der vierziger Jahre gründet. Diese Ortsclubs wurden jeweils durch Dachverbände in einzelnen Ländern zusammengebracht (z. B. Vespa Club von Deutschland [1], Vespa Club der Schweiz [2] etc.). In Europa entstand so der Vespa Club d'Europe, der danach in die FIV (Federation Internationale des Vespa Clubs) überging. Die FIV wiederum hat Ende November 2005 ihre Auflösung bekannt gegeben und wurde neu durch den „Vespa World Club“ ersetzt.

Für ältere Modelle und rare Modelle, wie beispielsweise die Vespa U, Vespa SS50 und SS90 oder die französische Militärvespa TAP 56 oder 59 [3], aus der Lizenzproduktion der Firma ACMA, werden Liebhaberpreise bezahlt.

Bei den Vespas wird bemängelt, dass die technische Ausstattung nicht dem heutigen Stand der Technik entspricht (Ergonomie, Umweltverträglichkeit usw.). Fans loben dagegen mehrere darauf beruhende Vorteile: das zeitlose (von Mode unabhängige) Design, die Möglichkeit zur Selbst-Reparatur und die meist billigen Ersatzteile.

III. Vespamodelle mit Foto

MP5 Paperino 1943

Als sich das Ende des zweiten Weltkriegs abzeichnete, plante Enrico Piaggio die Produktion eines preisgünstigen Produkts für einen möglichst großen Markt.
Seine Überlegungen führten zur Fertigung des ersten Motorrollers im Werk Biella zwischen 1943 und 1944.
Dieser Prototyp mit dem Kürzel MP5 (für Moto Piaggio 5) wurde von Ingenieur Renzo Spolti entworfen und von den Arbeitern "Paperino" getauft, die italienische Bezeichnung für „Donald Duck".
Doch Enrico Piaggio gefiel dieses Fahrzeug nicht. Deshalb übertrug er das Projekt auf Corradino D'Ascanio mit der Bitte, ein sowohl technisches wie auch stilistisch moderneres Fahrzeug auf die Räder zu stellen. Bis die erste Vespa geboren war, verließen rund 100 Paperinos das Werk. Heute werden die Modelle in Sammlerkreisen weltweit hoch gehandelt.

Vespa MP6 Prototipo `45

Gegen Ende des zweiten Weltkriegs gab Enrico Piaggio den Auftrag an Corradino D'Ascanio, ein simples, robustes, sparsames und elegantes Zweirad zu bauen. Darüber hinaus sollte es einfach zu fahren sein und zwei Personen Platz sowie ausreichenden Schutz vor Verschmutzung bieten.

D'Ascanio war kein großer Freund von Motorrädern, konzipierte aber ein durch und durch originelles Fahrzeug. Dabei nutzte er seine Erfahrung aus dem Flugzeugbau und entwarf ein selbsttragendes Chassis sowie eine Getriebeschaltung, die vom Lenker aus zu bedienen war. Motor und Hinterradführung setzte er als ein Bauteil an das Chassis, so dass ein einzigartiges Konzept entstand. Auch die vordere Radführung erinnerte mit der gezogenen Kurzarmschwinge an das Bugfahrwerk eines Flugzeugs und ermöglichte schnelle Radwechsel.

Vespa 98 `46

Als motoleggera utilitaria Vespa – zu Deutsch leicht motorisierte, vielseitige Wespe – wurde der Roller erstmals im April 1946 der Öffentlichkeit im Golf Club von Rom präsentiert. Auf dem Beinschild prangte das neue Piaggio-Logo, das die zuvor verwendete Luftfahrt-Plakette der Firma ersetzte. Die vierzehntägig erscheinenden Magazine „La Moto“ und „Motociclismo“ widmeten der Vespa ihre Titelseiten. Bei den Lesern erweckte der Roller sogleich Neugier und sorgte für Überraschung, rief aber auch die Skeptiker auf den Plan. Pünktlich zur offiziellen Präsentation hatten die ersten 50 Roller das Werk in Pontedera verlassen. In den ersten Monaten wurde die Vespa über das Lancia-Händlernetz vertrieben, und allein im ersten Jahr baute Piaggio exakt 2.484 Fahrzeuge dieses Typs. So startete die Vespa in eine Zukunft, die sie zum berühmtesten Roller der Welt machen sollte.

VESPA 98 II serie `47

Die zweite Serie der Vespa 98, von der ab 1947 16.500 Stück produziert wurden, unterschied sich vom Vorgängermodell durch wesentliche Verbesserungen in Sachen Design, Technik und praktische Handhabung. Das vordere Schutzblech hatte keine Klappe mehr und war kleiner, so dass man im Falle eines Plattfußes das Rad leichter wechseln konnte – auf den schlechten Straßen der Nachkriegszeit ein häufiger Vorgang. Damals berichteten Magazine, dass Kunden acht Monate auf ihre Vespa 98 warten mussten. Die starke Nachfrage führte dazu, dass auf dem Schwarzmarkt der doppelte Preis für das begehrte Fahrzeug verlangt wurde.

Vespa 98 cc Corsa `47

Die erste legendäre Renn-Vespa wurde gebaut, um Wettbewerbe auf verschiedenen Rundstrecken zu bestreiten. Mit der Corsa konnten ab 1947 somit auch Piaggio-Händler an Rennen teilnehmen. Tatsächlich wurde diese Vespa in zahlreichen Berg- und Rundstreckenrennen eingesetzt und fuhr viele Siege in der Rollerkategorie ein - so beim Neapel Grand Prix 1947 und beim römischen Bergzeitfahren in Rocca di Papa.
Die Vespa 98 Corsa basierte auf dem Standard-Modell, besaß jedoch ein aerodynamisch optimiertes, schlankeres Beinschild und einen schmaleren Lenker. Die Hupe wurde von der Lenkkopfverkleidung entfernt und der Sitz weit zurückverlegt, so dass sich der Fahrer strecken musste, um den Lenker zu erreichen. Der Bremshebel für die hintere Bremse wurde ebenfalls zurückverlegt, um der windschlüpfigen, fast liegenden Sitzhaltung des Fahrers Rechnung zu tragen.

Vespa 98 Corsa (circuito) `47

Die kreative Genialität der Piaggio-Ingenieure, die schon 1946 die erste Vespa auf Italiens Straßen gebracht hatten, wurde wenige Monate später noch einmal bestätigt. Denn in der Versuchsabteilung von Pontedera war ein echtes Juwel entstanden.
Man wollte der Welt zeigen, dass selbst ein kleiner Roller auf Rennstrecken extrem wettbewerbsfähig sein kann. Im Jahr 1947 wurde die Vespa Corsa (Circuit) also renntauglich ausgelegt und dabei so konzipiert, dass die Änderungen an einem serienmäßig produzierten Fahrzeug vorgenommen werden konnten. Lenkarm und Radaufhängung befanden sich nun auf der rechten Seite. So entstand eine Konstruktion, die 1948 auf die Vespa 125 übertragen wurde. Das Stahl-Chassis der ersten Rennversion wurde übrigens in Handarbeit gefertigt.

Vespa 125 `48

Im Jahr 1948 präsentierte Piaggio eine neue Vespa. Zuvor wurden von 1946 bis '47 insgesamt 1.183 Vespen mit 125er-Motor produziert, der im Chassis des 98er-Modells saß. Diese Fahrzeuge wurden ins Ausland verkauft. Zum Ende des Jahres 1947 entschied sich Enrico Piaggio dafür, die komplette Produktion der Vespa 98 einzustellen und auch in Italien die neue Vespa 125 einzuführen. Die Neue hatte einen Hubraum von knapp 125 Kubikzentimetern und ein gefedertes Hinterrad, was den Fahrkomfort deutlich steigerte. Auch die Vorderradaufhängung wurde modifiziert: Die auf die rechte Seite verlagerte Radführung sollte für viele Jahre ein typisches Vespa-Merkmal bleiben. Die Version von 1949 wies außerdem bei Kühlsystem und Gangschaltung leichte Modifikationen auf.

VESPA 125 corsa 'telaio in lega' `49

Im Jahre 1949 nutzte Piaggio für den Bau der Vespa 125 Corsa eine hochmoderne, im Flugzeugbau übliche Technik: Denn das Chassis wurde statt aus Stahlblech aus einer Aluminium-Legierung gefertigt und mit ebenfalls legierten Aluminium-Nieten zusammengefügt. Der größere Tank, der sich bis zum Lenkkopf hin streckte, erhöhte nicht nur die Reichweite des Rollers, sondern sorgte mit seiner Platzierung weit vorn für mehr Fahrstabilität bei hohem Tempo. Die Vespa 125 Corsa wurde bei einigen Stadtrennen eingesetzt und heimste viele prestigeträchtige Siege ein: Beim Bologna Grand Prix belegten Giuseppe Cau und Dino Mazzoncini die Plätze eins und zwei, im gleichen Jahr konnte Cau den Erfolg auf der Rennstrecke von Perugia wiederholen. Seine Vespa Corsa 98 trug die Startnummer 38.

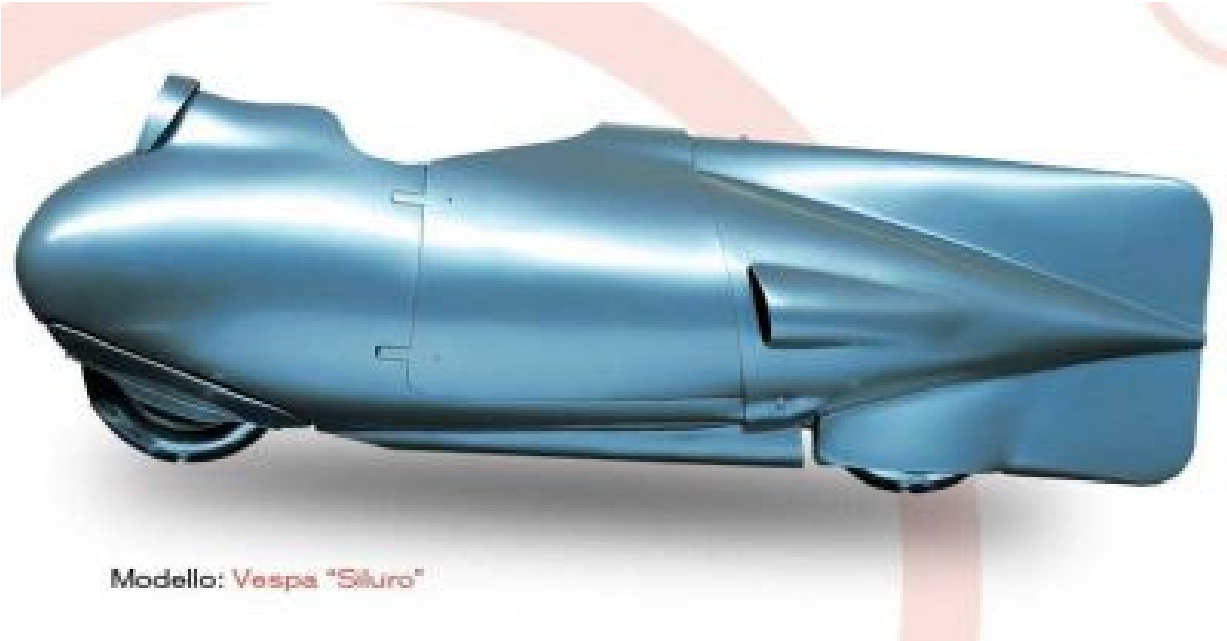
Vespa 125 circuit `49

Gegen Ende der 40er-Jahre setzten die meisten Hersteller ihre motorisierten Zweiräder bei Stadtrennen ein. Man glaubte, der Wettbewerb sei die beste Werbung für das Fahrzeug, um beim Publikum neue Käuferschichten zu erschließen. Auch Piaggio wollte diese Entwicklung nicht verpassen und stellte eine Reihe von Rollern nach dem Vorbild des Typs von 1949 auf die Räder. Ziel war es, in den jeweiligen Kategorien alle Wettbewerber nach dem Start hinter sich zu lassen. Die Vespa 125 circuito und sämtliche Vorgängermodelle wurden von den Spezialisten aus der Versuchsabteilung handgefertigt und bis Ende der 50er-Jahre von den offiziellen Fahrern Dino Mazzoncini und Giuseppe Cau eingesetzt. Cau gewann 1950 das Bergrennen Catania-Etna in der Kategorie bis 125 Kubikzentimeter.

Vespa Montlhery `50

Um dem Vespa-Image mehr Sportlichkeit zu verleihen, widmete sich Piaggio diversen Rekordversuchen. Zudem hoffte er, die glorreiche Vorkriegszeit wieder aufleben lassen zu können. Auf der französischen Rennstrecke Montlhery stellten am 7.April 1950 drei Vespa-Fahrer in zehn aufeinander folgenden Stunden 17 Weltrekorde auf: über eine Stunde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 134,0 km/h, über 100 Meilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 129,7 km/h, über 500 Meilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 123,9 km/h, über 1.000 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124,3 km/h und über 10 Stunden, in denen die Vespa 1.049 Kilometer zurücklegte.

Vespa 'Siluro' `51



Im Jahr 1951 startete eine Vespa den Versuch, den besonders prestigeträchtigen Rekord über einen stehenden Kilometer zu brechen. Am 9. Februar legte der Testfahrer Dino Mazzoncini zwischen Kilometer 10 und 11 der Autobahn Rom-Ostia die Distanz mit stehendem Start in nur 21,4 Sekunden zurück, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 171,1 km/h entspricht und alle bisherigen Rekorde in den Schatten stellte. Die von Corradino D'Ascanio konstruierte Vespa wurde gewissermaßen von zwei Motoren angetrieben, deren Kolben sich horizontal gegeneinander bewegten und eine Höchstleistung von 17,2 PS bei 9500/min entwickelten. Die Kurbelwellen waren über Zahnräder gekoppelt, die Gemischversorgung der Zylinder erfolgte über zwei separate Vergaser. Auf der linken Seite war zudem ein Wasserkühler montiert.

Vespa 125 `51

Im Vergleich zum 1948er Modell war die Vespa von 1951 deutlich komfortabler, weil die Vorderradaufhängung mit einem hydraulischen Dämpfer ausgerüstet war. Ein weiteres deutliches Unterscheidungsmerkmal stellte die Gangschaltung dar, die am jüngeren Modell mit Seilzügen statt mit einem Gestänge arbeitete. Auch optisch war die Neue klar zu unterscheiden. Beispielsweise durch die rechteckige Rückleuchte, die das runde Bauteil ersetzte. Auch der Sitz präsentierte sich dank eines neuen Bezugs und der geschlossenen Front verändert, die den Blick auf die Radaufhängung verbarg. Zu besonderem Ruhm gelangte dieses Modell durch seinen Auftritt im unvergessenen Kinofilm "Ein Herz und eine Krone" (Roman Holiday) mit Audrey Hepburn und Gregory Peck.

Vespa 125 Sei Giorni `51

Dieses Fahrzeug wurde für Offroad-Wettbewerbe gebaut, bei denen es sehr erfolgreich unterwegs war. Äußerlich zeigte sich die Vespa dem Standard-Modell sehr ähnlich. Der Tank war größer, das nach hinten gezogene Beinschild bot den Fahrern besseren Schutz und an der Seite ragte ein zusätzliches Gehäuse für den großen Vergaser heraus. Auch der Name war schnell gefunden, denn bei den 21. Internationalen Six-Days (Sei Giorni) von 1951 gewann die Maschine neun Goldmedaillen. Zum Piaggio-Racing-Team gehörten damals Biasci, Cau, Granchi, Mazzoncini, Merlo, Nesti, Opessi, Riva, Romano und Vivaldi. Im gleichen Jahr belegte die Vespa Sei Giorni auch in der italienischen Meisterschaft Platz eins.

Vespa 125 U `53

Von der Vespa U wurden lediglich 7.000 Einheiten produziert, weshalb dieser Roller unter Sammlern zu den besonders begehrten Stücken zählt. Das Spar-Modell mit der Zusatzbezeichnung U für „Utility" wurde 1953 vorgestellt und sollte mit einem günstigen Preis von 110.000 Lire der Lambretta-Konkurrenz Einhalt gebieten. Zum ersten Mal kam eine Vespa auf den italienischen Markt, deren Scheinwerfer nicht auf dem vorderen Schutzblech, sondern am Lenker montiert war.

Vespa 150 GS `55

Die Vespa 150 GS trat als erstes in Großserie gefertigtes Sportmodell in die Fußstapfen der bei den Six-Days erfolgreichen und in limitierter Stückzahl gebauten Vespa Sei Giorni. Die Sportversion kam 1955 auf den Markt und stellt nicht nur in der Vespa-Historie, sondern auch in der gesamten Roller-Geschichte einen Meilenstein dar.Die Vespa 150 GS ist als einer der schönsten Roller der Welt in die Analen eingegangen und zählt nicht zuletzt deshalb zu den begehrtesten Sammlerstücken unserer Tage. Seinerzeit waren viele Kunden von der Sportlichkeit und dem Leistungsvermögen des Sport-Rollers begeistert, was nicht verwundert, denn die GS wurde von der Piaggio-Rennsportabteilung entwickelt. Außerdem verfügte die GS als erste Serien-Vespa über einen Hubraum von knapp 150 Kubikzentimeter.

Vespa 150 side-car `55

Das Vespa-Gespann wurde nach der erfolgreichen Einführung des neuen 125er-Motors im März 1948 angekündigt. Zum Verkauf der Vespa 150 VL1 kam es aber erst 1954, was zugleich eine Premiere in diesem Hubraumsegment darstellte. Das Gespann wurde vor der Produktion in allen Details erprobt und mit einer Federung an allen Rädern ausgerüstet. Davon profitierte nicht nur der Komfort, sondern auch die Fahrstabilität.Das Beiwagenboot bewunderten die Fans wegen seiner Eleganz und des aerodynamischen Designs. Der von Hand gefertigte Seitenwagen aus Stahlblech war über ein Stahlrohr mit dem Rollerchassis verbunden. Außerdem konnte die Gesamtübersetzung so gewählt werden, dass das Gespann in der Lage war, selbst extreme Steigungen zu bewältigen.

Vespa 150 `55

Zehn Jahre nach der Einführung des ersten Modells lief 1956 die millionste Vespa in Pontedera vom Band. Der Erfolg überstieg alle Erwartungen, und vom Kult-Roller wurden drei Modelle mit 125 und 150 Kubikzentimeter Hubraum angeboten. Die Vespa 150 galt seinerzeit als komfortabler und leistungsstärker als das 125er-Modell, das – bis auf den am Lenker montierten Scheinwerfer – der 150er Vespa sehr ähnlich war. Der Einstiegspreis für die 125er lag seinerzeit bei 128.000 Lire. Die 150er kostete 148.000 Lire, während die erste sportliche Vespa 150 GS für 178.000 Lire zu haben war.

Vespa 150 GS `55

Die letzte Vespa der legendären GS-Serie. Nach der Modelleinführung im Jahr 1955 folgten die Versionen VS 2 bis 5, die in Sachen Motor und Styling sukzessive weiterentwickelt worden waren. Die Frontscheibe der VS5 verfügte über eine Edelstahl-Einfassung, der Druckguss-Lenker beherbergte wie schon bei der VS2 sämtliche Kabelzüge. Zur Ausstattung zählten ferner ein charakteristischer, fächerförmiger Tacho, eine Heckleuchte mit Chromeinfassung und dem mittlerweile vorgeschriebenen Bremslicht sowie ein Beinschild mit modifizierter Zierleiste. Auch in Sachen Bremsanlage und Motor glänzte das Modell mit wichtigen Modifikationen. So sorgten der neuer Vergaser und

Zylinderkopf für ein Plus an Leistung und einen weicheren Motorlauf. Der Produktionszeitraum des Modells umfasste die Jahre 1959 bis 1962.

Vespa 150 T.A.P. (Truppe Aero Paracadutate) `56

In den 1950er Jahren beauftragte der französische Verteidigungsminister den nationalen Piaggio Lizenznehmer A.C.M.A. mit dem Bau eines Militärfahrzeugs. Das Ergebnis war die per Fallschirm absetzbare Spezialversion Vespa 150 T.A.P. (Troupes Aéro Portées, Luftlandetruppen), von der zwischen 1956 und 1959 etwa 600 Einheiten bei A.C.M.A. vom Band liefen.
Die Vespa T.A.P. war mit einer Rückstoß freien 75 mm Kanone, sechs Magazinen, zwei Kraftstoffkanistern und einem kleinen Anhänger bestückt und kam bei der Fremdenlegion sowie bei den französischen Fallschirmjägern zum Einsatz. Zur Tarnung trug sie eine grüne oder schwarze Lackierung.

Vespa 125 `58

Die in Grau und Beige angebotene Vespa 125 aus dem Jahr 1958 leitete eine neue Epoche ein. Denn sie war die erste Vespa, bei der das Chassis aus zwei Stahlblech-Halbschalen zusammengefügt war. Diese Rahmenbauart bot wesentliche Vorteile in der industriellen Fertigung und wurde fortan bei allen Vespa-Modellen eingesetzt.Zu den weiteren Neuerungen zählte der aus zwei Pressstahl-Halbschalen gefertigte Lenker, der die Bowdenzüge verbarg. Diese elegante Lösung war bis dahin ausschließlich den 150 ccm-Modellen vorbehalten, dort allerdings mit Halbschalen aus Druckguss. Schließlich präsentierte sich

auch der Motor als neue Konstruktion. Er baute schmaler und verfügte über eine Querstrebe im Kurbelgehäuse. Es war die letzte Vespa mit fünfprozentiger Mischungsschmierung.

Vespa 150 `60

Eine Evolutionsstufe der Vespa 150 (VBA) von 1958 mit einigen wenigen Änderungen. Die hellblaue Metallic-Lackierung entsprach dem Vorgängermodell. Die Seitenabdeckung war mit Aluminium-Applikationen verziert, das größere Rücklicht mit einer kompletten Chromblende versehen.Dank seiner Eleganz und der hohen Funktionalität erfreute sich dieses Modell größter Beliebtheit, nachdem es bei den Olympischen Spielen von 1960 vorgestellt worden war.

Vespa 150 S Dalì `62

Im Sommer 1962 brachen Santiago Guillen und Antonio Veciana, zwei Studenten der Universität von Madrid, mit ihrer Vespa zu einer Europa-Tour auf. Sie sollten am Ende mit der wahrscheinlich wertvollsten Vespa aller Zeiten zurückkehren.Auf ihrem Weg nach Rom und Athen hatten die jungen Männer einen ersten Zwischenstopp in Cadaquez eingelegt, wo sie den Meister des Surrealismus, Salvador Dali kennen lernten. Ein Journalist berichtete von dieser Begegnung wie folgt: „Wie es seinem Naturell entsprach, entschloss sich Dali spontan, die Vespa in ein Kunstwerk zu verwandeln. Er trug bizarre Formen auf, fügte den Namen seiner Muse Gala hinzu und signierte das Werk anschließend." Auf dem jährlichen Eurovespa Treffen, das im Sommer 1999 im spanischen Gerona stattfand, wurde die „Dali"-Vespa erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Dort erregte sie sofort das Interesse verschiedener Museen.

VESPA 160 GS `62

Mit der zwischen 1962 und 1964 gebauten Vespa 160 GS endete eine prestigeträchtige Ära, die 1955 begonnen hatte – nun war die Nachfrage der anspruchsvollen Kunden befriedigt. Im Vergleich zum Vorgänger-Modell verfügte der Motor über mehr Hubraum und Leistung, die Motorverkleidungen waren leicht demontierbar und mit korrosionsfesten Aluminium-Applikationen versehen. Neu war auch die grau-weiße Lackierung, die den traditionell grauen Uni-Farbton ersetzte. Die Vorderradaufhängung arbeitete mit Feder und koaxialem Dämpfer und trug zum verbesserten Fahrkomfort bei. Das Reserverad

fand seinen Platz nun im Stauraum unter der linken hinteren Abdeckung. Auch die Vespa 160 GS hatte in dem Streifen „Paradies for Two" einen berühmten Filmauftritt.

Vespa GL `62

Die Vespa GL aus dem Jahr 1962 war die Luxus-Version der 150er-Baureihe und zählt zu den elegantesten Modellen, die Piaggio je gebaut hat. Ihr optimiertes Design ließ den Roller moderner erscheinen und traf den ästhetischen Geschmack der Kunden, ohne die Funktionalität außer Acht zu lassen.
Besonders die im Vergleich zu anderen 150ern eckiger geformten hinteren Abdeckungen trugen mit ihren Aluminium-Applikationen zum neuen Gesamteindruck bei. Außerdem war das trapezförmige Rücklicht

typisch für dieses Modell. Aluminium-Applikationen fanden sich auch auf dem groß dimensionierten vorderen Schutzblech, das die Montage von breiteren Acht- oder Zehn-Zoll-Rädern erlaubte.

Vespa 50 `63

Für die jüngere Fan-Gemeinde war diese Vespa das populärste Modell überhaupt, denn sie zeichnete sich durch leichtfüßige Handlingeigenschaften und ein attraktives wie exklusives Styling aus, das von den größeren Modellen abgeleitet war. Seit ihrem Erscheinen im Jahr 1963 wirbt Piaggio mit dem Slogan „Jung, modern ... und ohne Lizenz." Tatsächlich war nach den Vorschriften von 1963 weder ein Kennzeichen noch ein Führerschein für die Vespa 50 erforderlich, sodass auch Vierzehnjährige damit fahren durften. Der Motor war komplett neu und nicht mehr liegend, sondern um 45° geneigt eingebaut. Die „50" war die letzte Entwicklung von Corradino D'Ascanio

und zugleich ein Meilenstein in der Geschichte der Vespa, denn von 1964 bis heute liefen mehr als drei Millionen Modelle vom Band.

Prototipo Vespa militare(Vespa military prototipe) `64

Wie andere Hersteller widmete sich auch Piaggio in den 1960er Jahren der Entwicklung von Militärfahrzeugen.
Das erste Projekt, das man dem italienischen Verteidigungsministerium 1964 präsentierte, ging auf Zeichnungen und Fotos aus den frühen fünfziger Jahren zurück. Das Modell basierte auf der Vespa 125 (VMA1) und verfügte über einen leicht modifizierten Rahmen, der einen Platz sparenden Transport ermöglichte. So konnten Lenker und Vorderrad schnell demontiert und auf der linken Seite verstaut werden. Nach erfolglosen Verhandlungen mit dem italienischen

Verteidigungsministerium kam die Militärversion der Vespa nicht über den Prototypen-Status hinaus.

Vespa 90 Super Sprint `65

Mit ihrem aggressiven Design, der überragenden Spurtstärke und den brillanten Fahreigenschaften ist die Super Sprint 90 zweifellos eine der attraktivsten Vespen aller Zeiten. Zum Produktionsstart im Jahr 1965 verfügte der Roller über ein schmaleres Beinschild sowie über ein Staufach, das zwischen Sitzbank und Lenker angebracht war. Wie bei der Vespa GS von 1955 konnte auch hier das Reserverad in der Mitte des Fußraums fixiert werden. Piaggio nahm den Erfolg der Vespa 90 SS zum Anlass, auch eine 50 ccm-Version aufzulegen. Diese war ausschließlich für ausländische Märkte bestimmt und ging vorwiegend nach Deutschland und in die Schweiz. Beide Modelle zählen bis heute zu den begehrtesten Sammlerstücken.

Vespa Alpha (Vespa 180 SS) `67

Dieses Fahrzeug kam im 1967 produzierten Film „Dick Smart, Agent 2007" mit Richard Wyler, Margaret Lee und Rosanna Tapados zum Einsatz.
Als Basis diente eine Vespa 180 Super Sport, die von Piaggio und der englischen Firma Alpha Willis eigens für diesen Zweck umgebaut

worden war. Die Vespa Alpha raste blitzschnell über die Straßen, konnte wie ein Hubschrauber fliegen und besaß zudem die Fähigkeiten eines Unterseeboots.

Vespa 125 Primavera `67

Abgeleitet von der Vespa 125 VMA1 avancierte die 1967 vorgestellte Vespa 125 Primavera auf Anhieb zum Erfolgsmodell. Leicht zu handhaben, attraktiv im Styling, kraftvoll und schnell sind daher nur einige der Attribute, mit denen der Roller in den sechziger Jahren beschrieben wurde. Die damalige Werbebotschaft „Con Vespa si può" (mit Vespa ist alles möglich) richtete sich denn auch an ein vornehmlich jüngeres Publikum über 16, das den Sport und die Natur liebte und schnell durch die Stadt brausen wollte, um bloß keine Verabredung zu verpassen.

Zu den wesentlichen Merkmalen des Modells zählte ein verlängerter Rahmen, der dem Beifahrer mehr Platz einräumte.

Vespa 180 Rally `68

Nach dem Erfolg der Vespa Super Sport 180 stellte Piaggio 1968 ein neues 180er Modell auf die Räder. Neben einer komplett neuen Technik verfügte der Roller über einen neuen Rahmen, der von der Vespa Sprint aus dem Jahr 1966 abgeleitet war. Ästhetische Modifikationen erstreckten sich auf Lenker, Staufach und Sitzbank. Die Vespa Rally 180 gilt bis heute als eines der funktionellsten und attraktivsten Modelle. Als die Produktion 1973 eingestellt wurde, hatten insgesamt 26.000 Einheiten das Werk verlassen.

Vespa 50 Special `69

In Zeiten weltweiter Proteste gegen die Regierungen stellte Piaggio 1969 die Vespa 50 Special vor. Es war ein Roller für junge Leute, der mit Design-Modifikationen an Lenker, Scheinwerfer und Rücklicht aufwartete. Wie eine Broschüre aus jener Zeit anmerkt, brachte die neue Farbgebung einen modernen Touch in die Roller-Szene.Im gleichen Jahr wurde auch die Vespa 50 Elestart vorgestellt, die optisch zwar der Vespa 50 Special entsprach, in technischer Hinsicht aber eine Innovation bereithielt: den Elektrostarter. Von 1969 bis 1973 verhalf

die berühmteste Piaggio Werbekampagne der Vespa 50 Special zum Erfolg. Der Slogan lautete: „Chi Vespa mangia le mele."

Vespa 50 con pedali (mit Pedale) `70

Mit Blick auf Frankreich erfuhr die Vespa 50 im Jahr 1970 eine nicht unerhebliche Änderung: Sie wurde mit Pedalen ausgestattet. Trotz ästhetischer Bedenken war diese Lösung notwendig, um die französischen Homologationsvorschriften zu erfüllen.
Heute ist die Vespa 50 gerade wegen der Pedale bei vielen Liebhabern der Marke heiß begehrt.

Vespa Rally 200 `72

•

Nach dem großen Erfolg der Vespa 180 stellte Piaggio 1972 erstmals eine Vespa mit 200 Kubikzentimeter Hubraum vor. Die Neue war vom Start weg ein Erfolg, und echte Vespa-Fans waren bereit, Lieferzeiten von mehreren Monaten in Kauf zu nehmen. Schon auf den ersten Blick gab sich die Vespa Rally 200 durch die Zierstreifen an der Rad- und Motorabdeckung zu erkennen.Im ersten Verkaufsjahr startete Piaggio die Werbekampagne „Le Sardomobili" mit folgendem Inhalt: „Zwei starke, schnelle Räder, die wendig sind; zwei Rally-Räder, die vom kräftigen 12-PS-Motor getrieben werden, der bis zu 5.700 Touren

dreht; zwei mächtige Räder, die schnell und sicher auf Tempo 110 beschleunigen".Der zusätzliche Schriftzug "electronic" wies darauf hin, dass der kraftvolle Motor elektrisch gestartet werden konnte – eine technische Lösung, die erstmals an einem Top-Modell zum Einsatz kam. Von der Vespa Rally 200 liefen zwischen 1972 und 1979 mehr als 41.700 Einheiten vom Band.

Vespa Primavera 125 ET3 – `76

Die Vespa Primavera ET3 aus dem Jahr 1976 war eine auf insgesamt 144.000 Exemplare limitierte, spezielle Variante der Vespa Primavera. Die Initialen ET3 standen für die elektronische Zündanlage und die drei Überströmkanäle des Einzylinder-Zweitaktmotors. Das Modell war in den siebziger Jahren besonders bei Jugendlichen beliebt, weil es ein schlankes Chassis wie die 50er Vespa besaß und deshalb besonders wendig war. Auch die Farbe der Sitzbank an den ersten Modellen, die

gut zu einer Blue Jeans passte, war ein Grund für den hohen Beliebtheitsgrad bei jungen Leuten. Der ET3-Motor war zwar äußerlich kaum von der Primavera Standard-Version zu unterscheiden, lieferte aber mit 7 PS Spitzenleistung mehr Power und war lange Zeit das schnellste Vespa-Triebwerk seiner Klasse.
Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Vespa 125 ET3 mercato estero `76

Diese Variante der Vespa 125 ET3 wurde ab 1980 für Auslandsmärkte produziert und war bis auf Details wie Sitzbank, Gebläseabdeckung und Lackierung identisch mit der italienischen Version, die seit 1976 vom Band lief. Das Modell erfreute sich besonders in Japan großer Beliebtheit und wurde dort bis Mitte der 90er-Jahre verkauft.

Vespa P125X `77

Mit der Vespa P125X stellte Piaggio 1977 auf der Motorradmesse in Mailand zugleich den neuen Vespa-Stil vor. Wie die PE200, so zeigte auch die P125X die Design-Innovationen, mit denen das Modell erfolgreich in die achtziger Jahre aufbrach und sich klar von ihren Vorgängern unterschied. Gerade bei jungen Leuten avancierte die Vespa P125X vom Start weg zum Objekt der Begierde und konnte es im hart umkämpften Markt selbst mit den 125er-Motorrädern aufnehmen.

Sie bot einen größeren Stauraum und eine komfortablere, mit speziellem Schaumstoff unterfütterte Sitzbank. Auf dem Lenker saß ein neu gestalteter Tacho, der sich auch im Dunkeln leicht ablesen ließ.

Vespa gigante `77

Dieses Vespa PX-Modell wurde 1977 auf der Messe in Paris ausgestellt und sollte die neue Vespa-Linie einleiten.
Danach verschwand das gute Stück in einem Lagerhaus und tauchte erst 2001 wieder auf, als der Künstler Stefano Tonelli die Vespa für die „Gesto"-Ausstellung lackierte. In roter Farbe war das Modell schließlich

in der Ausstellung „La Motocicletta Italiana" zu sehen, die vom 27. Oktober 2005 bis zum 12. März 2006 in Mailand stattfand.

Vespa 100 Sport (USA) `78

Die Vespa 100 Sport entstand Ende der siebziger Jahre auf Basis der Vespa 90 und war speziell für den US-Markt bestimmt. So unterschied sich der Roller vom 90er-Modell durch einige technische Änderungen, die für die amerikanische Zulassung notwendig waren. Die Vespa

besitzt ein größeres Rücklicht, eine Blinkanlage und ein spezielles Ventil am Kraftstofftank. Die Hubraumerweiterung von 90 auf 100 Kubikzentimeter wurde durch Aufbohren des Zylinders erreicht.

Vespa PK `82

Nachdem Italien 1982 die Fußball-Weltmeisterschaft gewonnen hatte, präsentierte Piaggio gegen Ende des Jahres die Vespa PK. Das Modell wurde mit 50 und 125 Kubikzentimeter Hubraum sowie in den Ausstattungsversionen Basis, Lusso (mit optionalen Extras wie Topcase und Blinker), Elestart und Automatic angeboten. Das neue 125er-Modell löste die Vespa ET3 Primavera ab und zeigte die typischen Ausstattungsmerkmale der Vorgängerin, darunter den elektrischen Anlasser. Ansonsten aber präsentierte sich das Modell in einem komplett neuen Design. Die klare Linienführung mit sauberer

Formensprache war nicht zuletzt das Ergebnis eines neuen Lötverfahrens, bei dem das Stahlchassis ohne Schweißpunkte zusammengefügt wurde. Die hintere, vierteilige Abdeckung ermöglichte über Klappen einen besseren Zugang zu Motor (rechts) und Reserverad (links). Schließlich war die PK 125 S das erste Vespa-Modell mit automatischer Kraftübertragung.

Vespa 125 T5 POLE POSITION `85

Vespa 125 T5 Pole Position: Schon der Name beschrieb den Roller aus dem Jahr 1985 besonders eindrucksvoll. Die aggressive Linienführung, der Spoiler, das Windschild und der digitale Drehzahlmesser waren

weitere Merkmale, die den sportlichen Charakter zusätzlich betonten. Piaggio schickte den Vespa-Roller in einen harten Wettbewerb, in dem er sich gegen die austrainierten Scooter aus Fernost behaupten musste. Der Hochleistungsmotor des T5 war mit fünf Überströmkanälen ausgerüstet und erlaubte eine hohe Leistungsausbeute, die nie zuvor von einem Vespa-Motor dieser Hubraumklasse erreicht worden war. Den Bogen zur Welt des schnellen Motorsports spannte der Formel 1-Rennfahrer Nelson Piquet, den man als außergewöhnlichen Repräsentanten gewinnen konnte.

Vespa 50 Special Revival `91

Um den jungen und jung gebliebenen Vespa-Enthusiasten etwas Besonderes zu bieten, wurde Anfang der neunziger Jahre eine neue 50 Special entwickelt, deren Vorbild schon in den sechziger Jahren die Jugend begeisterte.
Die auf 3.000 Exemplare limitierte Serie der Vespa 50 Special Revival

erschien 1991 und wurde überall auf der Welt geschätzt. Sie richtete sich an all jene, „die in den sechziger Jahren noch nicht geboren waren oder damals noch nicht an einen Roller gedacht haben." Die 50 Special präsentierte sich als ein klassisches Produkt seiner Zeit und fand schließlich einen prestigeträchtigen Platz im Museum der modernen Künste (Museum of Modern Art) in New York.
Die Vespa 50 Special Revival blickt auf eine ganz besondere Geschichte zurück und kann seit November 2004 auch im Piaggio-Museum bewundert werden. Dieses Exemplar wurde freundlicherweise von Christa Solbach gestiftet.

Vespa ET2 – ET4 `96

Die Jubiläums-Ausgabe der Vespa, die 1996 zum 50. Geburtstag der Marke in Rom präsentiert wurde. Auch dieses Modell zeugte von traditioneller Eleganz, wurde auf Anhieb als Vespa erkannt und strahlte eine unwiderstehliche Anziehungskraft aus. Innovative Technologien

setzten neue Maßstäbe in Sachen Komfort und brachten die Kompetenz der Marke erneut auf den Punkt: Denn wie kein anderes Zweirad bietet die Vespa ein Höchstmaß an Eleganz und wird zugleich den modernen Anforderungen ihrer Zeit gerecht. Hier liegt das Geheimnis eines Rollers, der zum berühmtesten und beliebtesten Bestseller aller Zeiten aufstieg – eine Zeitmaschine auf zwei Rädern. Die Jubiläums-Generation der Vespa war in drei Varianten erhältlich: Als Vespa ET4 mit sparsamem 125 ccm-Viertaktmotor; als Vespa ET2 mit modernem und zuverlässigem Vergaser-Zweitaktmotor und als Vespa ET2 Injection, dessen FAST-Motor (Fully Atomised Stratified Turbulence) mit einer Einspritzanlage ausgerüstet war.

Vespa ET `96

Im September 1996 feierte Piaggio den 50. Geburtstag der Vespa in Rom.
Der klassische Roller hatte auch kurz vor dem Jahrtausendwechsel nichts von seiner klassischen Eleganz, von seinem Charme und seiner

Ausstrahlungskraft verloren. Unter dem Blechkleid steckten innovative Technologien, die neue Maßstäbe in Sachen Komfort setzten und die Kompetenz der Marke erneut unter Beweis stellten: Es war die Fähigkeit, moderne Ansprüche und zeitlose Eleganz harmonischer zu verknüpfen als jedes andere Zweirad. Im Jahr 2001 veranstaltete Piaggio den Wettbewerb „VespArte", in dem sich 14 Vespa ET4 den Kunst- und Designexperten stellen mussten. Am Ende wurde die „Pezzo Unico" als Sieger gekürt, der zweite Platz ging an die Vespa „Mucca Pazza". Einen großen Erfolg verbuchte zudem die „Vespa ecologica", die von den Besuchern des Piaggio-Museums begeistert aufgenommen wurde.

Vespa ET4 Ferrari `01

Nachdem Ferrari im Jahr 2000 die Formel 1-Weltmeisterschaft gewonnen hatte, legte Piaggio zu Ehren des Rennstalls ein

Sondermodell auf. Die personalisierte Vespa ET4 Ferrari trug jeweils den Namen Montezemolo, Todt, Schumacher oder Barrichello und erstrahlte selbstverständlich in Ferrari-Rot. Die Sitzbank war mit einem Leder bezogen, das sonst nur für die Ferrari-Autositze verwendet wird.

Vespa PX Trafeli `03

Eine Vespa PX wird zum Kunstwerk, wenn sie mit der Kreativität eines Mino Trafeli bearbeitet wird. Eine wertvolle Sammlung ausgewählter

Stücke von Trafeli wurde 2003 im Piaggio-Museum ausgestellt. Unter dem Titel „Mythologische Vespa" wurde die Kollektion dem Museum gestiftet und vom Künstler wie folgt beschrieben: „Ein ambivalenter Ansatz, der das Objekt verzerrt, um eine neue Form entstehen zu lassen. Durch die Verwendung ungeeigneter Materialien erlangt das Objekt zudem eine neue Bedeutung. Dabei erleichtert seine visuelle Trägheit die Gewöhnung an die neue Form. Andererseits sorgen der ästhetische Wert des Rollers und sein einzigartiger Stil dafür, dass er seine charakteristische Form bewahrt und das Design dem Wandel der Zeiten trotzt".

IV. Vespamodelle nach Baujahr und Fahrgestellnummer

Vespa 50

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
50ccm	Vespa 50	1963 - 1971	V5A1T 1001 bis 283299	in Deutschland Vespa 50/N
50ccm	Vespa 50 S	1963 - 1990	V5SA1T 1101 bis 144061	
50ccm	Vespa 50 Super Sprint (50 SS)	1965 - 1971	V5SS1T 1001 bis 3525	
50ccm	Vespa 50 L	1966 - 1967	V5A1T 500001 bis 530932	
50ccm		1967 - 1970	V5A1T 540001 bis 63707663	Allungata
50ccm	Vespa 50 R	1969 - 1983	V5A1T 700001 bis 938761	ab Seriennummer 752189 mit Motor V5A2M
50ccm	Vespa 50 Elestart	1969 - 1972	V5A3T 1001 bis 5708	
		1972 -	V5B2T 1001 bis	Motor V5A3M

		1975	3667	
		1975 - 1976	V5B4T 1101 bis 1533	4-Gang, für Deutschland Motor V5A5M
50ccm	Vespa 50 Special	1969 - 1972	V5A2T 1001 bis 96013	in Deutschland 50 N Special
		1972 - 1975	V5B1T 1001 bis 95671	Motor V5A2M
		1975 - 1983	V5B3T 1101 bis 565056	Motor V5A4M 4-Gang;
				ab 1978 für Österreich Motor V5SA1M;
				1980 für USA Motor V5A2M 3-Gang;
				ab 077021 mit 2 Blinker in Deutschland;
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
				ab 199603 mit 4 Blinker nur für Deutschland
50ccm	Vespa 50 Sprinter	1971 - 1975	V5SS2T 4001 bis 4515	in Deutschland 50 SR
50ccm		1975 - 1979	V5SS2T 10001 bis 10579	
50ccm	Vespa PK 50	1982 - 1986	V5X1T 1101 bis 17202	
50ccm		1988 - 1988	V5X1T 17203 bis 17512	nur für Deutschland
50ccm	Vespa PK 50 S	1982 - 1986	V5X2T 1101 bis 221578	Motor V5X1M
50ccm	Vespa PK 50 S Elestart	1983 - 1986	V5X2T 3000001 bis 3009325	
50ccm	Vespa PK 50 SS	1983 - 1987	V5X2T 1101 bis 7172	
50ccm	Vespa PK 50 SS Elestart	1983 - 1986	V5S1T 3000001 bis 3001208	
50ccm	Vespa Automatica PK 50 S	1984 - 1984	VA51T 1101 bis 1352	PK 50 S Automatik
50ccm	Vespa Automatica PK 50 S Elestart	1984 - 1986	V5S1T 3000001 bis 3002122	PK 50 S Automatik Elestart
50ccm	Vespa PK 50 S Lusso	1985 -	V5X2T ab 0166697	nur für Deutschland

		1985		
50ccm	Vespa PK 50 S Lusso Elestart	1985 - 1985	V5X2T	nur für Deutschland
50ccm	Vespa PK 50 XL	1985 - 1990	V5X5T 001101 bis 00193519	evtl V5X3T
50ccm	Vespa PK 50 XL Elestart	1985 - 1990	V5X3T 3000001 bis 3010706	
50ccm	Vespa PK 50 XL Plurimatic	1986 - 1989	VA52T 1101 bis 4989	evtl V5X3T
50ccm	Vespa PK 50 XL Plurimatic Elestart	1986 - 1990	VA52T 3000001 bis 3014507	
50ccm	Vespa PK 50 XLS	1986 - 1990	V5S2T 001101 bis 016464	
50ccm	Vespa PK 50 XLS Plurimatic	1987 - 1987	VA51T 1101 bis 1670	
50ccm	Vespa PK 50 XLS Plurimatic Elestart	1987 - 1989	VA51T 3000001 bis 3000999	
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
50ccm	Vespa PK 50 XL Rush	1988 - 1990	V5X4T 1101 bis 62170	
50ccm	Vespa PK 50 XL Rush Elestart	1988 - 1988	V5X4T 3000001 bis 3002036	
50ccm	Vespa PK 50 N	1989 - 1990	V5X5T 1101 bis 44579	
50ccm	Vespa PK 50 N Plurimatic	1989 - 1990	V5P1T 1101 bis 6025	
50ccm	Vespa 50 (Vespa 50 FL)	1990 - 1990	V5N1T 1101 bis 57991	
50ccm	Vespa 50 Automatica (Vespa 50 speedmatic)	1990 - 1990	V5P2T 1101 bis 9064	
50ccm	Vespa HP 50	1991 -	V5N2T	

Vespa 80

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
80ccm	Vespa P 80 - P 80 E	1980 - 1983	V8A1T 1101 bis 9923	1982 als Vespa 80 für Taiwan
80ccm	Vespa P 80 X - PX 80 E	1981 - 1983	V8X1T 1101 bis 45710	
80ccm	Vespa PX 80 E Arcobaleno	1983 - 1990	V8X1T 100001 bis 112348	in Deutschland Lusso
80ccm	Vespa PK 80 S	1982 - 1986	V8X5T 1101 bis 6214	
80ccm	Vespa PK 80 S Elestart	1983 - 1984	V8X5T 3000001 bis 3002790	
80ccm	Vespa Automatica PK 80 S	1984 - 1984	VA81T 1101 bis 2330	Vespa PK 80 S automatik
80ccm	Vespa Automatica PK 80 S Elestart	1984 - 1986	VA81T 3000001 bis 3000737	Vespa Pk 80 S automatik elestart
80ccm	Vespa PX 80 E Arcobaleno Elestart	1984 - 1990	V8X1T 3000001 bis 3006335	in Deutschland Lusso elestart
80ccm	Vespa PK 80 S Lusso	ab 1985	V8X5T ab 0005538	nur in Deutschland
80ccm	Vespa PK 80 S Lusso	ab	V8X5T	nur in Deutschland

	elestart	1985		

Vespa 90

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
90ccm	Vespa 90	1963 - 1967	V9A1T 1001 bis 25000	
		1967 - 1967	V9A1T 25001 bis 28000	Unificata
		1967 - 1967	V9A1T 28001 bis 28382	Allungata
		1968 - 1981	V9A1T 28383 bis 273526	
		1982 - 1988	V9A1T 273527 bis 300026	Produktion Taiwan
90ccm	Vespa 90 Super Sprint	1965 - 1971	V9SS1T 1001 bis 6309	
90ccm	Vespa 90 Racer	1971 - 1974	V9SS2T 7001 bis 10516	

Vespa 98 – 100

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
98ccm	Vespa V.98	1946 - 1947	V.98 01 bis 18079	
100ccm	Vespa 100	1978 - 1983	V9B1T 1101 bis 28904	
100ccm		1983 - 1990	V9B1T 50001 bis 107758	in Indien (A.P.S.L.) gebaut
100ccm	Vespa PK 100 S	1982 - 1990	V9X1T 1101 bis 69175	
100ccm	Vespa PK 100 S Elestart	1983 - 1986	V9X1T 3000001 bis 3000158	
100ccm	Vespa PX 100 E	1983 - 1985	VIX1T 1101 bis 44104	Lohia/Indien
100ccm	Vespa PK 100 XL	1986 - 1990	V9X2T 1101 bis 2197	

Vespa 125

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
125ccm	Vespa 125 V1/15	1948 - 1950	V1T - V15T 01 bis 104096	
125ccm	Vespa 125 V30/33	1950 - 1952	V30T - V33T 104097 bis 251820	
125ccm	Vespa 125 (Hoffmann Typ A)	1950 - 1950	-	Gestängeschaltung,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 (Hoffmann Typ A)	1950 - 1950	-	Beiwagenmaschine,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 (Hoffmann Typ B)	-	-	Deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 (Hoffmann Typ C)	1954 - 1954	-	Schaltung über Bowdenzug,

125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 VM 1	1952 - 1953	VM1T 01001 bis 085870	
125ccm	Vespa 125 VU 1	1953 - 1954	VU1T 1001 bis 7001	Vespa 125 "utilitaria".
125ccm				Piaggios Billigmodell sollte den
125ccm				preiswerten Lambrettas Paroli bieten.
125ccm	Vespa 125 VM 2	1953 - 1954	VM2T 085871 bis 0176014	
125ccm	Vespa 125	1954 - 1955	-	Hoffmann "Königin" auch Modell '54,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125	1954 - 1955	-	Hoffmann "Königin" auch Modell '54,
125ccm				Beiwagenmaschine,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125	-	-	Hoffmann Modell 1955,
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
125ccm				wurde jedoch nie gebaut
125ccm	Vespa 125 VN 1	1954 - 1955	VN1T 01001 bis 050100	
125ccm	Vespa 125 VN 2	1956 - 1957	VN2T 050101 bis 0125600	
125ccm	Vespa 125 VNA 1	1957 - 1958	VNA1T 01001 bis 068031	
125ccm	Vespa 125 VNA 2	1958 - 1959	VNA2T 068032 bis 0116431	
125ccm	Vespa 125	1958 - 1959	VNA1T 1250001 bis 126800	Typ 152, Augsburg,
125ccm				Motor VNA1M, Bosch Zündanlage W225T1
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 T1 (125/1)	1958 - 1959	VNA2T 126907 bis 128904	Typ 222, Augsburg,

125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 VNB 1	1959 - 1961	VNB1T 01001 bis 089850	
125ccm	Vespa 125 T2 (125/2)	1959 - 1962	VNB1T 128905 bis 131513	Typ 282, Augsburg,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 T2 (125/2)	1959 - 1962	VNB3T ab 131514	Typ 392, Augsburg,
125ccm				deutsche Produktion
125ccm	Vespa 125 VNB 2	1961 - 1961	VNB2T 01001 bis 034699	
125ccm	Vespa 125 VNB 3	1961 - 1962	VNB3T 034700 bis 090395	
125ccm	Vespa 125 VNB 4	1962 - 1963	VNB4T 090396 bis 0136485	
125ccm	Vespa 125 VNB 5	1963 - 1964	VNB5T 01001 bis 043240	4-Gang
125ccm	Vespa 125 VNB 6	1964 - 1966	VNB6T 01001 bis 037028	4-Gang
125ccm	Vespa 125 Super	1965 - 1969	VNC1T 01001 bis 025146	
125ccm	Vespa 125	1965 - 1967	VMA1T 01001 bis 018100	
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
125ccm	Vespa 125 Primavera	1967 - 1983	VMA2T 020001 bis 0240329	
125ccm	Vespa 125 GT	1966 - 1973	VNL2T 30001 bis 81582	für den Export Vespa 125 Sprint
125ccm	Vespa 125 GTR	1968 - 1978	VNL2T 100001 bis 157788	
125ccm	Vespa 125 TS	1975 - 1978	VNL3T 1101 bis 29804	
125ccm	Vespa Primavera ET3	1976 - 1990	VMB1T 1101 bis 148923	
125ccm	Vespa P 125 X	1977 - 1982	VNX1T 1101 bis 198248	
125ccm	Vespa PX 125 E	1981 - 1984	VNX2T 1101 bis 135966	
125ccm	Vespa PX 125 E Arcobaleno	1983 - 1990	VNXQT 200001 bis 984846	Lusso

125ccm	Vespa PK 125	1989 - 1985	VMX1T 1101 bis 8378	
125ccm	Vespa PK 125 S	1982 - 1986	VMX5T 1101 bis 62606	
125ccm	Vespa Automatica PK 125 S	1983 - 1984	VAM1T 1101 bis 3366	
125ccm	Vespa Automatica PK 125 S Elestart	1983 - 1984	VAM1T 3000001 bis 3007758	
125ccm	Vespa PK 125 S Elestart	1983 - 1986	VMX5T 3900001 bis 3006295	
125ccm	Vespa PK 125 ETS	1984 - 1985	VMS1T 1101 bis 12811	
125ccm	Vespa PX 125 E Arcobaleno Elestart	1984 - 1990	VNX2T 3000001 bis 3020135	
125ccm	Vespa PX 125 T5	1985 - 1990	VNX5T 1101 bis 37161	in Italien PX 125 T5 "pole position"
125ccm	Vespa PX 125 T5 Elestart	1985 - 1990	VNX5T 3000001 bis 3005013	
125ccm	Vespa PX 125 T5 Classic	1992 - 1995	VNX5T	

Vespa 150–160–180

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
150ccm	Vespa 150 Touren	1954 - 1955	VL1T 1001 bis 17000	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/1)	1955 - 1955	VL1T 1101 bis 144061	Motor VL1M,
150ccm				identisch mit der italienischen Vespa 150,
150ccm				aber mit Messerschmitt-Emblem,
150ccm				deutsche Produktion
150ccm	Vespa 150 Touren	1955 - 1956	VL2T 17001 bis 93101	

150ccm	Vespa 150 Touren	1956 - 1956	VL3T 93193 bis 130693	Modell 1956
150ccm	Vespa 150 Touren (T/2)	1956 - 1956	VD1T 1001 bis 7000	Messerschmitt Typ 82,
150ccm				Motor wie T/1, Fahrgestell der GS,
150ccm				neuer Lenker, Bowdenzüge noch aussenliegend,
150ccm				deutsche Produktion
150ccm	Vespa 150 Touren Clubmann	1957 - 1957	VB1T 130694 bis 132737	
150ccm	Vespa 150	1957 - 1957	VB1T 1001 bis 55375	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/3)	1957 - 1958	VD2T 7001 bis 13800	Messerschmitt Typ 122,
150ccm				Bowdenzüge im Lenkergehäuse,
150ccm				deutsche Produktion
150ccm	Vespa 150 Touren (T3)	1958 - 1959	VD2T 7001 bis 13800	Augsburg Typ 122,
150ccm				ovales Schwanenhalsrücklicht,
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
150ccm				deutsche Produktion
150ccm	Vespa 150	1958 - 1960	VBA1T 55376 bis 125040	
150ccm	Vespa 150 Standard	1959 - 1960	VBA1T 1001 bis 125040	
150ccm	Vespa 150 Touren (T4)	1959 - 1961	VGLA1T 300001 bis 314387	Augsburg Typ 202,
150ccm				nach italienischer Typologie eine 150 GL,
150ccm				deutsche Produktion
150ccm		1962 - 1962	VGLA1T 314388 bis 315388	Augsburg Typ 332,
150ccm				wie 150 GL,
150ccm				deutsche Produktion

150ccm		1963 - 1963	VGLB1T ab 315489	deutsche Produktion
150ccm	Vespa 150 Sportique I	1960 - 1962	VBB1T 1001 bis 146000	
150ccm	Vespa 150 Sportique II	1962 - 1966	VBB1T 146001 bis 280148	
150ccm	Vespa 150 Super	1966 - 1979	VBC1T 1001 bis 554808	
150ccm	Vespa 150 Grand Lusso (GL)	1957 - 1958	VGL1T 01001 bis 016610	
150ccm		1959 - 1961	VGLA1T 1001 bis 035267	
150ccm		1961 - 1962	VGLB1T 035268 bis 049294	
150ccm		1962 - 1965	VLA1T 01001 bis 080855	
150ccm	Vespa 150 Sprint	1965 - 1974	VLB1T 01001 bis 1205477	Seriennummern 050001 bis 051523
150ccm				mit Fahrgestellnummer VLB2T
150ccm	Vespa 150 Sprint Veloce (Sprint V)	1969 - 1979	VLB1T 0150001 bis 0368119	Karosserie wie Sprint, aber mit rundem Scheinwerfer,
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
150ccm				wie bei 200er Rally und ohne Aluzierleisten auf Backen und Kotflügel
150ccm	Vespa 150 GS I (GS 1)	1955 - 1955	VS1T 001001 bis 0013300	Motor VS1M
150ccm	Vespa 150 GS I (GS 1)	1955 - 1955	VS1T	Messerschmitt,
150ccm				die italienische und die deutsche GS 1 sin identisch.
150ccm	Vespa 150 GS II (GS 2)	1956 - 1956	VS2T 0013301 bis 0023310	Motor VS2M
150ccm	Vespa 150 GS II (GS 2)	1956 - 1958	VD1TS 1001 bis 7000	Messerschmitt Typ 62

150ccm	Vespa 150 GS III (GS 3)	1957 - 1957	VS3T 0023311 bis 0035310	Motor VS3M
150ccm	Vespa 150 GS III (GS 3)	1958 - 1958	VD2TS 70001 bis 10480	Augsburg Typ 112
150ccm		1959 - 1959	VD2TS 10481 bis 13300	Augsburg Typ 162
150ccm		1960 - 1961	VD2TS 13301 bis 35177	Augsburg Typ 212
150ccm	Vespa 150 GS IV	1958 - 1958	VS4T 0035311 bis 0047350	Motor VS4M
150ccm	Vespa 150 GS V	1958 - 1962	VS5T 0047351 bis 00127350	Motor VS5M
150ccm	Vespa P 150 S	1978 - 1986	VBX1T 1101 bis 270945	mit 8 Zoll Reifen
150ccm	Vespa P 150 S	1989 - 1990	VBX1T 270946 bis 299155	Lizenzfertigung für Taiwan mit 145,45 ccm Motor
150ccm	Vespa P 150 X	1978 - 1981	VLX1T 1101 bis 346402	für Taiwan mit 145,45 ccm Motor
150ccm	Vespa PX 150 E	1981 - 1985	VLX1T 346403 bis 552410	
150ccm	Vespa PX 150 E Arcobaleno	1983 - 1990	VLX1T 600001 bis 803233	Lusso
150ccm	Vespa PX 150 E Arcobaleno Elestart	1984 - 1990	VLX1T 3000001 bis 3010079	Lusso
Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
150ccm	Vespa PX 150 E Arcobaleno	1985 - 1990	VLX1T 2000001 bis 2821048	Lusso,
150ccm				produziert in Indien
160ccm	Vespa 160 GS I	1962 - 1962	VSB1T 1001 bis 0030200	
160ccm	Vespa 160 GS II	1963 - 1964	VSB1T 0030201 bis 0061000	
160ccm	Vespa 160 GS/4	1962 - 1963	VSB1T ab 500001	Augsburg Typ 382,
160ccm				8,5PS wie das italienische Modell
180ccm	Vespa 180 Super Sport	1965 - 1968	VSC1T 001001 bis 0036700	
180ccm	Vespa 180 Rally	1969 -	VSD1T 001001 bis	

		1973	0027495	

Cosa 150

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
150ccm	COSA 150 CL	1987 - 1990	VLR1T 1101 bis 4308	
150ccm	COSA 150 CLX Elestart	1987 - 1995	VLR1T 3000001 bis 3009413	
150ccm	COSA 150 FL Elestart	1990 - 1995	VLR2T ab 1001	

Vespa 200

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
200ccm	Vespa Rally 200 I (Femsatronic)	1972 - 1976	VSE1T 1001 bis 0033996	
200ccm	Vespa Rally 200 II (Ducati)	1976 - 1979	VSE1T 0033997 bis 0042275	
200ccm	Vespa P 200 E	1977 - 1977	VSX1T 100 bis 1700	Spezielle NUmmern für USA
200ccm	Vespa P 200 E	1977 - 1982	VSX1T 1001 bis 160000	Generell mit Motor VSE1M
200ccm	Vespa PX 200 E	1982 - 1986	VSX1T 160001 bis 195545	nur für Deutschland mit Motor VDE1M

200ccm				(gedrosselte Version)
200ccm	Vespa PX 200 E Arcobaleno	1983 - 1995	VSX1T 300001 bis 424579	In Deutschland Lusso,
200ccm				auch als GS-Version in Deutschland mit ungedrosseltem Motor.
200ccm	Vespa PX 200 E Arcobaleno Elestart	1982 - 1986	VSX1T 3000001 bis 3022538	In Deutschland Lusso.
200ccm	Vespa Cosa 200	1988 - 1996	VSR1T ab 1101	Für Deutschland in zwei PS Versionen:
200ccm				10 und 12 PS,
200ccm				sowie Sondermodell Cosa EBC (Electronic Brake Control)

Vespa aus deutscher Produktion

Hubraum	Modell	Bauzeit	Fahrgestellnummer	Anmerkung
125ccm	Vespa 125 Hoffmann	1950 - 1954	-	
125ccm	Vespa Hoffmann Königin	1954 - 1955	-	
150ccm	Vespa 150 GS (GS/1) Messerschmitt	1955 - 1955	VS1T	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/1) Messerschmitt	1955 - 1955	VL1T	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/2)	1956 -	VD1T 1001 bis 7000	

	Messerschmitt (Typ 82)	1956		
150ccm	Vespa 150 GS (GS/2) Messerschmitt (Typ 62)	1956 - 1956	VD1TS 1001 bis 7000	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/3) Messerschmitt (Typ 122)	1957 - 1958	VD2T 7001 bis 13800	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/3) Augsburg (Typ 122)	1958 - 1959	VD2T 7001 bis 13800	
150ccm	Vespa 150 GS (GS/3) Augsburg (Typ 112, 162, 212)	1958 - 1961	VD2TS 70001 bis 10480 (Typ 112) VD2TS 10481 bis 13300 (Typ 162) VD2TS 13301 bis 35177 (Typ 212)	
125ccm	Vespa 125 Augsburg (Typ 152)	1958 - 1959	VNA1T 125001 bis 126800	
125ccm	Vespa 125 Augsburg (125/1 Typ 222)	1958 - 1959	VNA2T 126907 bis 128904	
125ccm	Vespa 125 Augsburg (125/2 Typ 282 und 392)	1959 - 1962	VNB1T 128905 bis 131513 VNB3T ab 131514	
150ccm	Vespa 150 Touren (T/4) Augsburg (Typ 202, 332)	1959 - 1963	VGLA1T 300001 bis 314387 VGLA1T 314388 bis 315388 (Typ 332) VGLB1T ab 315489	
160ccm	Vespa 160 GS (GS/4) Augsburg (Typ 382)	1962 - 1963	VSB1T ab	