

Thilo Kozik / Norbert Meiszies

Vespa

Alle Motorroller seit 1946

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Motiven der Autoren

Bildnachweis: Alle Bilder, so weit nicht anders vermerkt, stammen aus den Archiven der Autoren, Vespa-Veteranen-Club Deutschland, Piaggio.

Eine Haftung des Autors oder des Verlags und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31332-3 (PDF)

Copyright © 2013 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Der Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: Bernd Peter

Inhalt

Vespa – eine italienische Erfolgsgeschichte	4	1989 Vespa 50 N	60
Vespa und Piaggio – Personen und Firmengeschichte	12	1991 Vespa PK 50/80/125 XL2 Automatica	61
Versuch einer Typisierung der Vespa-Modelle	14	2001 Vespa PX 125/150	62
Teil 1: Modelle mit Schaltgetriebe		2010 Vespa PX 125	64
1943 MP5 Paperino	16	Teil 2: Automatikroller	
1945 MP6	17	1983 Vespa PK 125 S Automatica	65
1946 Vespa 98	18	1996 Vespa ET4 125	67
1948 Vespa 125	19	1997 Vespa ET2 50	68
1953 Vespa 125	20	2000 Vespa ET4 125	69
1953 Vespa 125 U	21	2000 Vespa ET4 50	70
1954 Vespa 150	22	2003 Vespa Granturismo 125L	72
1955 Vespa 150 GS	23	2003 Vespa Granturismo 200L	73
1958 Vespa 125	24	2005 Vespa LX 50	74
1958 Vespa 150	25	2005 Vespa LX 125/150	75
1960 Vespa 125/150	26	2005 Vespa GTS 250ie	76
1962 Vespa GL 150	27	2006 Vespa LX 50 Hys	77
1962 Vespa 160 GS	28	2006 Vespa GTV 125/250 ie	78
1963 Vespa 50 N/S	29	2006 Vespa GT 60	80
1963 Vespa 90	30	2006 Vespa LXV 50/125/150	81
1964 Vespa 180 SS	31	2007 Vespa S 50	82
1965 Vespa 90 SS	32	2007 Vespa S 125	83
1965 Vespa 125	33	2008 Vespa GTS 300 Super	84
1966 Vespa 125 GT	34	2009 Vespa S 50 4t 4V	86
1967 Vespa 125 Primavera	35	2009 Vespa GTS 125 Super	87
1968 Vespa 180 Rally	36	2010 Vespa GTV Via Montenapoleone	88
1969 Vespa 50 Special	38	2010 Vespa GTS 300 Super Sport	89
1972 Vespa Rally 200	39	2012 Vespa S 125 3V	90
1975 Vespa 125 TS	40	2012 Vespa LX 125/150 3V	92
1976 Vespa 125 Primavera Et3	41	2012 Vespa GTV Vie Della Moda	94
1977 Vespa P 125 X	42	2013 Vespa 946	95
1977 Vespa P 200 E	46	Hort der Geschichte – das Vespa-Museum ..	98
1978 Vespa P 150 X	47	Ape – Die fleißige Biene	106
1981 Vespa PX 80 E	48	Das Vespa-Auto	108
1982 Vespa PK 50/80/125	50	VCVD – der Vespa Club von Deutschland ...	110
1982 Vespa PX 200 E	52	Vespa World Days – jährliche Wallfahrt	114
1984 Vespa PX 200 E Lusso	53	Die Vespa im Film	120
1985 Vespa PX 125 T5 Pole position	54		
1987 Vespa Cosa	58		
1985 Vespa PK 50/125 XL	56		

Vespa – eine italienische Erfolgsgeschichte

Die Anfänge

Die Wurzeln des uritalienischen Unternehmens gehen bis ins Jahr 1884 zurück, als Rinaldo Piaggio im Alter von nur 20 Jahren seine Firma in Genua gründete. In den Anfängen spezialisierte sich Rinaldo's Firma auf die Inneneinrichtung von Schiffen. Doch schon zum Ende des Gründungsjahrhunderts produzierte Piaggio bereits Eisenbahnwagens, Lieferwagen, Gondeln für Seilbahnen und Motoren sowie Straßenbahnen und spezielle LKW-Aufbauten. Der Erste Weltkrieg brachte nachhaltige Veränderungen für das Unternehmen mit sich: Piaggio baute erstmals Flugzeuge und nahm neue Produktionsstätten in Betrieb. Im Jahr 1917 kaufte Piaggio eine neue Fabrik in Pisa, Mitte der Zwanziger Jahre übernahm das Unternehmen eine kleine Fertigungsstätte im nahegelegenen Industriestädtchen Pontedera. Hier entstand zunächst das Zentrum der Flugzeugproduktion, wo Piaggio Propeller, Motoren

und komplette Fluggeräte herstellte. In 1938 verstirbt Rinaldo und seine beiden Söhne Armando und Enrico übernehmen das Unternehmen. Während sich Armando um die hauptsächlich für Eisenbahn und Luftfahrt zuständigen Produktionsanlagen in Genova-Sestri und Finale Ligure kümmert, ist Enrico für die Anlagen in Pisa und Pontedera zuständig. Der Zweite Weltkrieg markierte einen radikalen Wendepunkt für die gesamte italienische Wirtschaft und damit auch für Piaggio. Nachdem die Piaggio Flugzeugwerke in der Toskana (Pontedera und Pisa) immer mehr Rüstungsgüter wie beispielsweise komplette Bomber fertigten und dadurch zu einem wichtigen militärischen Ziel wurden, griffen am 31. August 1943 alliierte Bomber die Produktionsanlagen an und legten sie fast vollständig in Schutt und Asche.

Bis dahin stand der Name Piaggio für einen recht bedeutenden Konzern, dessen größtes Geschäft es war, die italienische Armee auszurüsten. Bis zu 12000 Frauen und Männer soll Enrico Piaggio zum Ende des Krieges in seinem Familienunternehmen beschäftigt haben.

Die ersten Vespa-Modelle wurden in der ehemaligen Flugzeugwerft gefertigt.



*Sechzig Jahre Vespa
von der MP6 bis zur GT 60.*



Nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Ende des Krieges durfte Italien wie Deutschland keine Kriegsgüter mehr produzieren, die Werksanlagen in Pontedera waren ohnehin weitgehend unbrauchbar geworden, die Produktionsmaschinen schon früher abmontiert. Doch Enrico Piaggio wollte sein am Boden liegendes Unternehmen nicht so einfach aufgeben. Also musste eine neue Idee her. Kriege bringen immer die Zerstörung der Transportwege mit sich, so war dies auch in Italien der Fall. Das komplette Eisenbahnnetz war zusammen gebrochen, die Straßen weitgehend zerstört. Die Menschen mussten mobil sein, um Arbeit zu finden, hatten aber kein Geld. Die Einschätzung dieser wirtschaftlichen und sozialen Notlage brachte Enrico Piaggio schließlich auf die Idee, kleine motorisierte Fahrzeuge für jedermann zu produzieren, die auch bezahlbar waren. Da lag es nahe, den Menschen einen neuen Typus des motorisierten Zweirads anzubieten – den Motorroller. Auf jeden Fall gab Enrico Piaggio im Sommer 1945 einem seiner Ingenieure, wahrscheinlich

Renzo Spolti, den Auftrag, seine Vision eines einfach konstruierten, leicht zu fahrenden und kostengünstig zu fertigenden motorisierten Zweirades zu entwerfen. Es sollte exakt auf die Bedürfnisse der schwierigen Zeit nach dem Krieg abgestimmt sein und die Massen wieder mobilisieren. In den Überbleibseln der vom Krieg zerstörten Piaggio Flugzeugwerft entstand daraufhin Anfang 1946 der Prototyp MP5 – aus Metallresten und alten Motorradteilen zusammengeschustert: Ein Fahrradsattel, ein Motorradlenker, Schubkarrenräder und ein kleiner Zweitakt-Einzyliermotor, der dem Ganzen einen gewissen Vortrieb gab. Das Ganze sah ein wenig sonderlich aus, weshalb ihm die Arbeiter den Namen »Paperino« gaben, wie die Figur des Donald Duck in Italien genannt wurde.

D'Ascanios geniale Idee

Kein Wunder also, wenn Enrico Piaggio nicht ganz zufrieden mit dem Ergebnis war und er den Luffahrtingenieur Corradino D'Ascanio (1891-1981) bat, das Konzept zu überarbeiten. Und die Abneigung des Flugzeugingenieurs



Basis aller Vespa-Modelle ist bis heute die typische Blechkarosse.

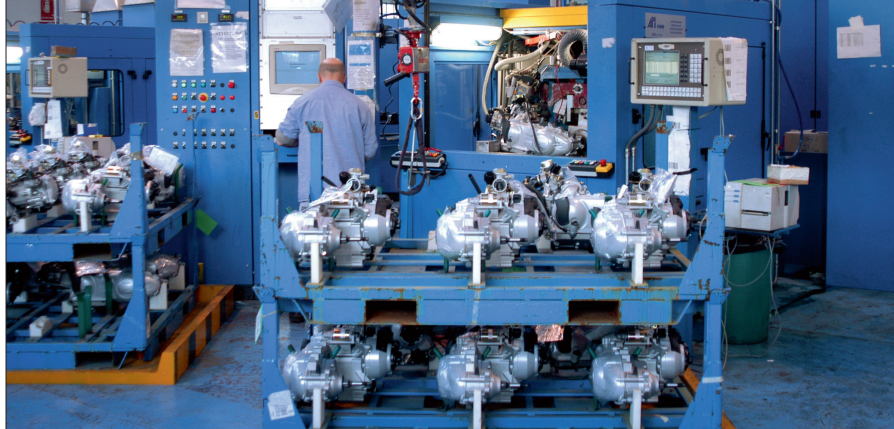
gegenüber Motorrädern erwies sich als idealer Glücksgriff: Für D'Ascanio waren Motorräder unbequem und unförmig, die zudem Probleme beim Radwechsel machten. Zu allem Überfluss waren die Räder ständig von der Antriebskette verschmiert. Dank seiner Erfahrungen im Flugzeugbau fand er für jedes Problem eine passende Lösung: Um die ungeliebte Kette zu eliminieren, erdachte er ein selbsttragendes Chassis, an dem eine Einheit aus Motor und Radführung montiert wurde. Zur vereinfachten Bedienung verlagerte er den Schalthebel an den Lenker. Und um den Radwechsel zu erleichtern, verzichtete er auf eine Vorderradgabel und konstruierte stattdessen eine Einarmschwinge, wie sie auch bei Flugzeugfahrwerken verwendet wurde. Schließlich entwarf er eine aerodynamische Karosserie, mit gekapseltem Motor, einem Beinschild, der vor Wind und Nässe schützt, mit bequemer Sitzposition und jeder Menge Beinfreiheit.

Corradino D'Ascanio brauchte nur wenige Wochen, um mit Hilfe des Zeichners Mario d'Este seine Idee zu konkretisieren und erste Zeichnungen anzufertigen. Schon im April 1946 wurde das erste Fahrzeug in Pontedera gebaut, der Prototyp MP6. Als Enrico Piaggio das Fahrzeug mit dem breiten Mittelteil und der schmalen Taille erstmals zu Gesicht bekam, verglich er sie spontan mit einer Vespe, italienisch: Vespa – damit war der Name geboren.

Der Beginn der Vespa-Produktion

Am 23. April 1946 meldete die Piaggio & C. S.p.A. ihre Entwicklung beim Industrie- und Wirtschaftsministerium in Florenz zum Patent an. Schon kurze Zeit später präsentierte man das Fahrzeug als Vespa 98 mit 3,2 PS und Dreigangschaltung sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h der Öffentlichkeit. Mit grülich grüner Rostschutzfarbe gestrichen, trug die Vespa damals ihr Licht noch auf dem vorderen Kofflülgel und statt der Sitzbank gab es einen oder zwei einzelne Sättel. Trotz zunächst sehr geteilter Meinungen nahm das Interesse am neuen Fahrzeug rasch zu: Im ersten Jahr konnte Piaggio genau 2484 Vespas verkaufen, gebaut in der ersten Vespa-Fabrik in Pontedera (Toskana), zwischen Pisa und Florenz gelegen. Danach eroberte die Vespa die Welt: Allein in den letzten Monaten des Jahres 1947 wurde das Produktionsvolumen kräftig gesteigert und der Absatz stieg auf 10.535 Stück. Im Folgejahr erschien die größere Vespa 125, die sich schon bald als würdige Nachfolgerin der Vespa 98 etablieren sollte. 1948 erreichte die Produktion 19.822 Einheiten.

Als erster deutsche Lizenznehmer bauen die Hoffmann-Werke in Lindorf bei Ratingen von 1950 bis 1954 über 40.000 Vespas in Lizenz, womit die Produktion mit 60.000 Fahrzeugen ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht. In dieser Zeit gehen die Rennfahrerinnen Ilse, Elga und Anneliese Thouret als Vespa-Werksfahrerinnen



Motoren-Prüfstand in Pontedera 2003.

an den Start. Nur drei Jahre später verließen bereits 171.200 Roller die Werkshallen. Derweil trieb Enrico Piaggio den Export der Vespa in andere Länder beharrlich voran. So entstand ein dichtes Service-Netzwerk nicht nur in Europa, sondern überall auf der Welt. Um Wachstum und Erfolg weiter zu steigern, startete Piaggio zahlreiche Marketing-Initiativen, allem voran die Gründung und Verbreitung der Vespa Clubs. Diese entwickelten sich zu Keimzellen und Bewahrern der Vespa-Kultur, wie es das Unternehmen selbst kaum konnte – oder wollte. In diesen regen Vereinigungen wurde der Mythos Vespa begründet und auch heute noch gelebt, rund um den Globus finden sich aktive Vespa Clubs bis in den letzten Winkel. Als einer der größten, ältesten und

einflussreichsten hat sich der Vespa Club von Deutschland (VCVD) einen besonderen Namen gemacht.

Die weltweite Ausbreitung

Die Vespa war das Piaggio Produkt schlechthin, und Enrico ließ es sich nicht nehmen, Prototypen und neue Modelle höchstpersönlich zu testen. Sein Geschäft war mittlerweile international, und dank seiner unermüdlichen

Fließband: Verlegung der Elektrokabel an einer Granturismo.

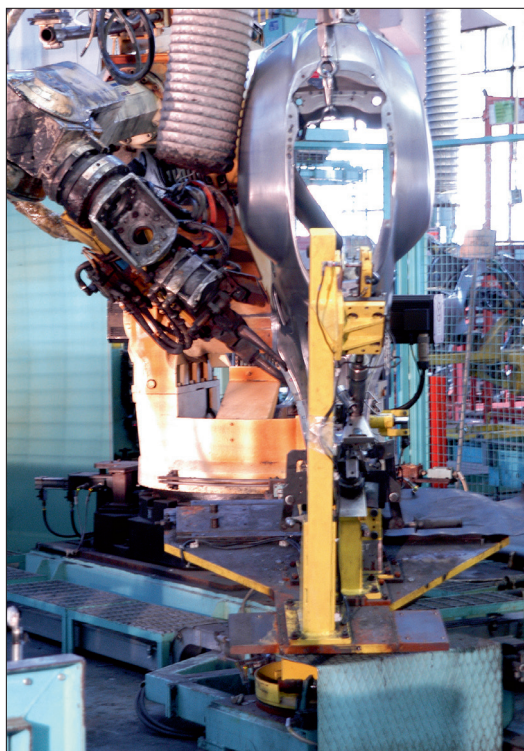




Die Vespa-Kalender (hier: 1953) waren von Anfang an begehrte Sammlerobjekte.

Aktivitäten gab es 1953 über 10.000 Piaggio Service-Stationen weltweit, darunter in Amerika und Asien. Vespa Clubs zählten mittlerweile mehr als 50.000 Mitglieder, und so machten sich 1951 nicht weniger als 20.000 Vespa Enthusiasten auf, um am ersten italienischen Vespa-Treffen teilzunehmen. Heute zählen die in jedem Jahr in einem anderen Land stattfindenden Vespa World Days zu den größten Zweiradevents der Welt mit mehreren Tausend Teilnehmern. Die Vespa stand für Freiheit, war vielseitig einsetzbar und machte es leichter, neue Freundschaften zu knüpfen. Damit war die Vespa Ausdruck eines Lebensgefühls geworden, das überall zur Geltung kam: ob im Kino, in der Literatur oder in der Werbung. So stieg die Vespa zu einem der wichtigsten Symbole einer sich wandelnden Gesellschaft auf. Nachdem 1950 die Vespa bereits in Deutschland in Lizenz gebaut wurde, folgten ein Jahr später Lizenznehmer in Großbritannien (Douglas in Bristol) und Frankreich (ACMA in Paris). In Spanien begann die Produktion 1953 durch Moto Vespa in Madrid, der heutigen Piaggio España. Kurz danach entstand eine weitere Produktionsstätte in Jette bei Brüssel. Außerhalb Europas eroberte die Vespa schließlich das damalige Bombay, Brasilien und die USA. Besonders bemerkenswert ist das 1982 mit Lohia Machines Ltd. in Kanpur/Indien gegründete Joint Venture, bei dem sich Piaggio finanziell und mit technischem Knowhow beteiligte und diese Fabrik Vespas in Lizenz bauen durfte. Später lieferte das in LML umgetaufte Unternehmen sogar Teile für die Fertigung nach Italien. Heutzutage ist LML selbständig und produziert nach den alten PX-Plänen Schaltroller, die unter anderem nach Europa exportiert werden.

Dennoch war diese rauschende Periode nur der Anfang: Wenig später wurde die Vespa in 13 verschiedenen Ländern offiziell in Lizenz gebaut und in 114 Länder verkauft, darunter nach Australien, Südafrika (dort bekannt als Bromponi oder Moor-Pony), Iran und China.



Roboter übernehmen die Schweißarbeit.

Dazu gab es inoffizielle Kopien beispielsweise aus der damaligen UdSSR. Das ist mit den teilweise parallel verteilten Bezeichnungen und unlogisch zugeordneten Modellcodes der Hauptgrund dafür, dass es schier unmöglich ist, eine komplette internationale Vespa-Typisierung mit allen Sondermodellen und Modellvarianten zu erstellen. In diesem Band werden daher die italienischen Modelle aus Pontedera nach bestem Wissen und Gewissen vorgestellt.

Diversifizierung des Angebots

Piaggio war schon sehr früh bemüht, sein Modellangebot zu erweitern. Schon 1948, also kurz nachdem die erste Vespa das Licht der Zweiradwelt erblickt hatte, startete die Produk-



Jugendlich gestalteter Vespa-Kalender 2002.

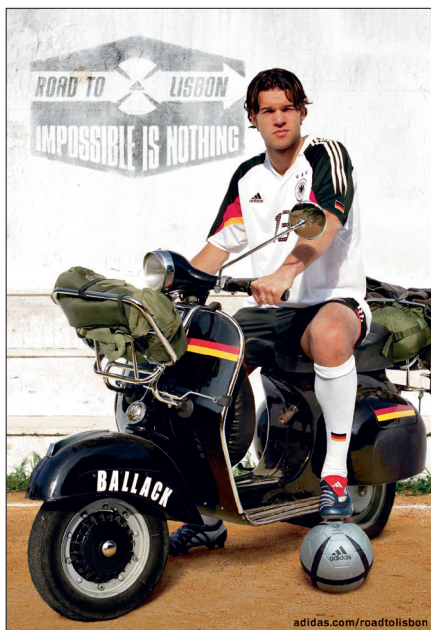
tion eines Dreirades namens Ape (italienisch für Biene), das auf dem Roller basierte. Dank seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten war das Fahrzeug von Beginn an als Lastenesel sehr erfolgreich. Darüber hinaus entstanden viele weitere, höchst phantasievolle Versionen der Vespa, die teils bei Piaggio selbst, mehrheitlich aber von Enthusiasten auf die Räder gestellt wurden. Selbst die französische Armee setzte Spezialversionen der Vespa ein. Einige waren zum Transport von Waffen und Panzerfäusten vorgesehen, andere wurden zusammen mit Fallschirmjägern aus Flugzeugen abgesetzt. Schließlich bekundete auch die italienische Armee ihr Interesse an luftlandefähigen Piaggio Rollern.

Nachdem bis November 1953 insgesamt 500.000 Einheiten gebaut werden, verlässt im Juni 1956 die millionste Vespa mit dem Segen von Papst Pius XII. die Fabrik. Zu dieser Zeit

erreicht die Vespa schon Kultstatus. Es gibt Miss-Vespa-Wahlen, Kalender, Tassen, Gläser und Kissen mit Vespa-Motiven. Bis 1960 werden 2 Millionen Fahrzeuge gefertigt, 1970 verlässt die viertmillionste Vespa das Werk. Nach mehr als 10 Millionen gebauten Exemplaren bis 1988 zeichnet sich schließlich ein Phänomen ab, das in der Welt der motorisierten Zweiräder bis heute seinesgleichen sucht. Im 60. Jubiläumsjahr 2006 blickt Piaggio auf insgesamt mehr als 16 Millionen in aller Welt produzierter Vespa Roller zurück. Von 1946 bis zum Tode Enrico Piaggios im Jahr 1965 verließen allein in Italien 3.350.000 Vespas die Produktionshallen: statistisch bedeutete dies eine Vespa pro 50 Einwohner.

Schnelle Reaktionen als Erfolgsrezept

Dabei reagierte Piaggio stets geschickt auf sich wechselnde Rahmenbedingungen: 1963 erschien die Vespa 50 als Antwort auf die neue italienische Kennzeichen-Pflicht für Zweiräder über 50 ccm Hubraum. Da der kleinvolumige Roller von dieser Vorschrift ausgenommen war, stellte sich ein sofortiger Erfolg ein. Demgegenüber sank in Italien der Absatz von größeren Fahrzeugen zwischen 1964 und 1965 um ganze 28 Prozent. Die leichte Vespa der neuen 50er Serie stellte hingegen eine erfolgreiche Abrundung der Piaggio Modellpalette nach unten dar, und auch heute noch bilden die Fünzig-Kubik-Roller einen wichtigen Bestandteil der Vespa-Palette. Seit dieser Zeit haben rund 3,5 Millionen Vespa 50 die Werkshallen in unterschiedlichen Modellvarianten verlassen. Den größten Verkaufserfolg in der Firmengeschichte stellt jedoch die Vespa PX mit 125, 150 oder 200 ccm Hubraum dar, die bis 2008 produziert wurde. Diese vielleicht typischste Vespa kam 1977 auf den Markt und fand seither mehr als drei Millionen Käufer. Dabei spricht sie sowohl Nostalgiker wie auch jüngere Kundengruppen an, deshalb legt Vespa ab 2011 eine neue PX 125/150 auf.



Kampagne zur EM 2004 mit Vespa und Fußballstars.

Revolution im Vespa-Kosmos

Das Jahr 1996 bedeutete eine Zäsur für Vespa und die gesamte Rollerwelt: Im Jahr, in dem der bekannteste Roller der Welt Fünftzig wird, stellt Piaggio mit der Vespa ET4 den ersten Vertreter einer neuen Vespa-Generation vor, mit Viertaktmotor, Variomatik und Scheibenbremse vorn. Unterstützt von der zweitaktenden ET2 begründet die neue ET-Baureihe das Automatik-Zeitalter bei Vespa und die Abkehr vom klassischen Schalltroller mit Blechkarosserie. Gleichzeitig büßte Vespa jedoch mit der Neuaufgabe der ET4 125/150 im Jahre 1999 einen Gutteil Eigenständigkeit ein: Seit diesem Jahr kommen in Vespa-Modellen die Motoren der Piaggio Group zum Einsatz, die nicht nur in den Eigenmarken des Piaggio-Konzerns wie Aprilia, Derbi, Gilera, Piaggio und Scarabeo verbaut werden, sondern auch an externe Rollerher-

steller wie Peugeot verkauft werden. Obwohl für Puristen hier die »echte« Vespa-Geschichte endet, bleibt das Unternehmen in der Erfolgspur. Mit den Granturismo-Modellen von 2003 und der LX-Serie, die ab 2005 die mit 460.000 verkauften Einheiten (seit 1996) extrem beliebte ET-Serie ablöst, befeuert der Piaggio-Konzern den Indernden Kultstatus der Vespa noch.

Als Highlight kommt 2005 die Vespa GTS 250 als stärkste und schnellste Wespe überhaupt auf den Markt, erstmals mit einer ABS-Option versehen.

Das 60. Firmenjubiläum 2006 wird mit drei Sondermodellen – der Vespa GTV, Vespa LXV und Vespa GT 60° – gefeiert, gleichzeitig stellt Piaggio den Prototypen einer Vespa mit Hybridantrieb vor, die Vespa LX 50 HyS.

Ihr folgt im Mai 2008 die GTS 300 Super als offiziell 145stes Vespa-Modell nach, die wiederum die Messlatte höher legt: Noch nie gab es eine Vespa mit echten 278 Kubikzentimeter Hubraum, keine war je stärker als die angegebenen 22 PS und noch nie war eine mit 119 km/h Spitzengeschwindigkeit so schnell.

2012 bekommen die 125er/150er S- und LX-Modelle ein umfangreiches Motorenupgrade: Der reibungsoptimierte Einspritz-Einzylinder mit neuer Dreiventiltechnik reduziert den CO₂-Ausstoß um 30 Prozent und senkt den Verbrauch. Im Jahr 2013 erlebt der Vespa-Kosmos die nächste Evolutionsstufe in Form der 946, die den klassischen Auftritt mit eleganten Designmerkmalen in die Moderne transportiert. Mit dieser Modellpolitik einher geht eine immense Produktionssteigerung: Nach etwas über 50.000 Einheiten 2004, rund 87.000 Fahrzeugen in 2005 produziert Vespa im Jahre 2006 erstmals in der sechzigjährigen Unternehmensgeschichte mehr als 100.000 Einheiten pro Jahr – diese Marke konnte in den darauffolgenden Jahren dank der starken internationalen Nachfrage bis heute gehalten werden.

Vespa und Piaggio – die Firmengeschichte

Nachdem der Firmengründer Rinaldo Piaggio 1938 starb, übernahmen seine beiden Söhne Armando und Enrico das Familienunternehmen und teilten es: Armando war für die Produktionsanlagen in Genova-Sestri und Finale Ligure zuständig, die sich mit Gütern für Eisenbahn und Luftfahrt beschäftigten, Enrico zeichnete für die Anlagen in Pisa und Pontedera verantwortlich. Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeiteten beide recht unabhängig voneinander am (Wieder-)Aufbau der jeweiligen Wirtschaftsunternehmen. Während Armando mit Kleinflugzeugen der früher eingeschlagenen Linie treu blieb, begründete Enrico in Pontedera den Vespa-Motorrollerzweig im Piaggio-Mischkonzern. Diese Aufteilung führte erst viel später, nämlich 1964, zur Trennung in zwei eigenständige Firmen – die I.A.M. Rinaldo Piaggio und Piaggio & C., die sich um die Vespa-Produktion kümmerte. Schon früher, im Jahre 1959, stieg die italienische Großindustriellen-Familie

Agnelli, denen auch der Autokonzern FIAT mehrheitlich gehörte, bei Piaggio ein. Daher hinterließ der unerwartet frühe Tod Enrico Paggios 1965 zwar eine große Lücke in der Firma, die wirtschaftliche Zukunft war jedoch gesichert: Im gleichen Jahr übernahm der Schwiegersohn von Enrico Piaggio, Umberto Agnelli, als Aufsichtsratsvorsitzender die Geschicke des Unternehmens. Dieses befand sich nach dem gestiegenen Wohlstand und der Orientierung der Gesellschaft zum Auto hin in einer schwierigen Phase: Allein zwischen 1960 und 1965 fielen die Verkaufszahlen auf die Hälfte.

Erst die kennzeichenfreie Vespa 50 brachte Piaggio wieder in ruhigeres Fahrwasser und verschaffte dem Unternehmen die Luft zum Kauf der am Boden liegenden Traditionsfirma Gilera 1969. 1981 starb der legendäre Ingenieur D'Ascanio, sieben Jahre später löste Gustavo Denegri Umberto Agnelli als Aufsichtsratsvorsitzender bei Piaggio ab, und Giovanni Alberto Agnelli – Sohn von Umberto Agnelli und Antonella Bechi Piaggio – rückte in den Aufsichtsrat. 1990 wurde Piaggio & C. in eine Holding umgewandelt, Giovanni Alberto Agnelli übernimmt den Vorsitz der nunmehrigen Piaggio Veicoli Europei S.p.A. Zwei Jahre später stieg er in die Führungsriege der Holding auf, das Unternehmen schrieb rote Zahlen und machte rund 45,5 Millionen Euro Verlust. 1995 wies das Unternehmen, das er radikal umkrempeelte, allerdings schon wieder einen Überschuss von rund 8,5 Millionen Euro aus. Der Tod des jungen Giovanni Alberto Agnelli im Alter von 33 Jahren an Lungenkrebs 1997 war ein schwerer Schlag; 1999 wurde die Piaggio-Holding von der Morgan Grenfell Private Equity übernommen. 2001 verleihte sich die Piaggio Holding die spanische Derbi-Nacional Motor S.A. ein, bis zum Ende 2002 schrieb das Unter-



Seit 2003 führt Roberto Colaninno die Piaggio-Geschäfte.