



Lampe unten - VESPA 125
V33T 1952 / VM2T 1954

Faro Basso, wortwörtlich aus dem Italienischen ins Deutsche übersetzt heißt das „tiefer Leuchtturm“. Zu sperrig für die deutsche Zunge, die hat das kürzer als „Lampe unten“ interpretiert. Gemeint damit sind die frühen Vespa Modelle, welche die Lampe eben „unten“ haben, direkt auf den vorderen Kotflügel draufgesetzt nämlich. Alles was die „Lampe unten“ hat, wird auch gern als Vespa Urahn bezeichnet, aber so ganz stimmt das nicht. Um den zu finden müssen wir weiter zurück gehen als bis in die frühen 50er Jahre, am besten sogar bis ins Jahr 1938.

In dem Jahr nämlich starb Rinaldo Piaggio, der Sohn des gleichnamigen Firmengründers. Seit 1884 gibt es den Betrieb nämlich schon, am Anfang in Form einer Sägemühle in der Nähe von Genua. Die Nähe zum Meer war es, weshalb Rinaldo bald auf die Herstellung von Schiffsteilen umstieg, um sich ein paar Jahre später hauptsächlich dem Schienenverkehr zuzuwenden. Piaggio stellte in Lizenz Eisenbahnwaggons her, musste im ersten

Weltkrieg aber auch Flugzeuge bauen. Nach Kriegsende expandierte das Unternehmen rasch, in der neuen Fabrik in Pontedera wurden die Flieger und Eisenbahnen – sogar in Stromlinienform – nicht nur gebaut, sondern auch konzipiert. Es waren keine Lizenznahmen mehr nötig.

Nach dem Tod Rinaldo Juniors übernahmen seine Söhne den Betrieb. Armando fürhet die Sparten Luftfahrt und Eisenbahn weiter, wogegen der jüngere Enrico auf eine dritte Spur wechselte. Er wollte ein einfaches, günstiges Massentransportmittel entwickeln und bauen, und stellte dazu „Ingeniere“ Corradino D'Ascanio ein, der bisher allerdings nur Erfahrung mit Luftfahrzeugen hatte und als einer der Pioniere in der Entwicklung von Helikoptern gilt. Was er damals an Zweirad-Plänen entworfen hatte, musste aber wegen des Kriegsausbruchs auf die lange Bank geschoben werden, in Pontedera entstanden wie in allen anderen metallverarbeitenden Betrieben auch kriegswichtige Güter.

Aber gleich nach Kriegsende musste D'Ascanio seine Pläne nur mehr in die Realität umsetzen, um bei der Umstellung von Rüstungsgütern auf ein ziviles Verkehrsmittel gegenüber der Konkurrenz die Nase weit vorn zu haben. Die Aufgabenstellung Enrico Piaggios an D'Ascanio war klar formuliert gewesen: einfach im Aufbau, sparsam im Verbrauch, leicht in der Handhabung und optisch ansprechend sollte das Dingelchen sein, auch Frauen sollten damit umgehen können, und 98 Kubik durfte der Motor haben – weil bis zu dieser Hubraumklasse damals in Italien und anderen Ländern auch noch eine Führerschein- und Steuerbefreiung galt.

Was dabei 1946 herauskam, war nichts weniger als das Urmodell aller Motorroller. „Paperino“, sollte das völlig neuartige Fahrzeug ursprünglich heißen. Das „Entchen“ hatte ein handgeschaltetes Dreiganggetriebe, direkte

Kraftübertragung auf die nur 8“ kleinen Räder, war völlig von schwunghaften Blechteilen ummantelt, die größtmöglichen Schutz vor Staub und Dreck boten. Ein ausgeprägtes Bedürfnis für Symetrie dürfte D'Ascanio nicht geplagt haben, denn den Motor hatte er rechts neben dem Hinterrad positioniert, wodurch er den aufwändigen Kettenantrieb einsparen konnte. Die Schwingen vorn und hinten waren nur einseitig angeordnet, was den R3reifenwechsel erleichterte, und etwas an das Fahrwerk bei Flugzeugen erinnert. 3,2 PS leistete das Gerät, das reichte für 60 Km/h und schluckte dabei nur 2 Liter Benzin. Bevor der Roller Italiens Städte, Landstraßen und in Folge die ganze Welt erobern sollte, musste er allerdings eine Metamorphose durchlaufen: vom Entchen zur Vespa, denn der Name „Paperino“ war im Italienischen für Disneys Donald Duck geschützt! Aber der Name Vespa stand der Schönheit ohnehin viel besser ...



Schon 1948 folgte eine Nachbesserung: 125 ccm hatte die neue Vespa, die mit der Bezeichnung V15T versehen wurde. Sie leistete 4,5 PS, war gut für 70 Km/h – und stark genug, um eine Sozia zu transportieren. Optisch vom Vorgängermodell unterschied sich die 125er durch das in der Trittbrettverkleidung versteckte Schaltgestänge. Diese Vespa wurde in der ganzen Welt in Lizenz gebaut, sogar in Indien. Bis 1950 blieb sie im Programm und wurde dann von der V30T abgelöst.

Die V30T war in Bezug auf bessere Bedienbarkeit modifiziert worden. Anstelle des kippeligen Gestänges hat sie jetzt eine Seilzugschaltung, die Bremsstrommel wurde vergrößert, ebenso das Rücklicht. Damit auch die Beifahrerin bequem ihre Füße aufstellen kann, war das Trittbrett verlängert worden. Der

Benzinhahn wird nicht mehr mit einem Haken geöffnet, sondern mit einem seilgestellten Hebel. Bis 1952 blieb die V30T im Programm, hieß nach einigen Metamorphosen jetzt aber V33T und hatte als solche die Möglichkeit, einen Tacho nachzurüsten. Außerdem wurde die Vorderradschwinge jetzt von einem hydraulischen Tauchrohr und einer offenen Feder gedämpft.

Eine solche V33T aus dem letzten Produktionsjahr 1952 hat der Pinsdorfer Herbert Nussbaumer auf einem italienischen Teilemarkt schon vor vielen Jahren (als Faro Bassos noch zu vernünftigen Preisen gehandelt wurden) erstanden und sie wie einst in frischem Graugrün erstrahlen lassen. Heute wie damals wäre sie der Stolz jedes Führerscheinneulings und ein Highlight auf jedem Rollertreffen.





1952 kam eine neue Serie, die VM1T. Sie trägt sichtbare und unsichtbare Modifikationen. Die sichtbare ist zB der jetzt standardmäßig angebrachte Veglia Tacho, und die erstmals geschlossene Motorabdeckhaube, die über sieben Schlitze Kühlluft zuführt. Und zwar einem völlig neuem Motor mit Kreuzspülung, neugestaltetem Nasenkolben und einer nach vorn geneigt angebrachten Zündkerze. Weitere Verstärkungen und Änderungen betreffen die Kurbelwelle, das Getriebe, dem Magneten, dem Kickstarter und der Anordnung des Auspuffs, dessen Endrohr nicht mehr unter dem Motor nach hinten führt, sondern schräg nach links hinten führt.

Leichte Modifikationen musste sich die VM2T gefallen lassen, die einer neuen Straßenverkehrsordnung geschuldet waren. Die betreffen den Scheinwerfer, der jetzt ein Standlicht bieten (was eine zusätzliche Rasterstellung am Bakelitschalter erfordert) und über eine Kontrollleuchte verfügen muss. Zusätzlich wurde das Rücklicht weiter vergrößert.

Eine solche VM2T zeigt unser zweites, hellblaues Fotomodell. Es stammt aus dem Jahr 1954 und wurde schon seinerzeit direkt nach Österreich geliefert. Und zwar in Lusso, als Luxusversion. Aufgetakelt mit allem an Chromzierat, das damals ab Werk oder auch bei Zubehörhändlern zu haben und zu montieren war. Das verhilft der Vespa zu noch mehr Persönlichkeit, als sie aufgrund ihrer seltenen Farbgebung in Hellblau ohnehin schon hat. In diesem Originalzustand hat Walter Martet-schläger sie bei der Witwe des Erstbesitzer in seiner näheren Umgebung entdeckt. Sie wollte sich von der Vespa trennen, hatte auch schon viele Interessenten dafür begeistert. Aber „die wollen alle nur haben, aber nichts geben“, wie sie Walter ziemlich verbittert anvertraut hat. Anvertraut hat sie ihm auch die hellblaue „Lampe unten“, weil er war bereit zu geben, was sie haben wollte. Unvernünftig war ihre Preisvorstellung ja eh nicht. Seit zwei Jahren hat er die „Bauchtänzerin“ jetzt in seinem Besitz, und er hält sie nicht nur in Ehren, sondern auch in Bewegung. Sprich, er hat sie wieder angemeldet ...









Mit der VM2T wäre noch nicht das letzte Wort in Sachen „Lampe unten“ gesprochen. Es gäbe noch über die VN1T und die VN2T zu berichten, die ebenfalls zur „Faro Basso“ Familie gehören, bevor im Jahr 1957 bei der VNA die Lampe erstmals und endgültig dorthin wanderte, wo man sie normalerweise auch suchen und bei herkömmlichen Motorrädern meist auch finden würde: oben vor dem Steuerkopf. Das ist aber eine andere Geschichte, und statt die hier zu erzählen lieber noch ein paar Fotos von „Faro Bassos“, aufgenommen bei Rollertreffen.

