



Vespa-Vorstellung in Frankfurt (1948), Vespa-Fanclub (1984), Vespa-Fahrerin Brigitte Bardot*: Subtile Erotik

„Den Busen im Kreuz und ein Kuß auf dem Ohr“

Mit dem Vespa-Motorroller stirbt das mobile Kultgerät der 50er Jahre

Damals, als der Busen noch mit allerlei Drahtverhauen befestigt, die Haare mit dem Stielkamm hochtoupirt und mit Dreiwetter-Taft festgerammt waren, signalisierten ihr runder Hintern und die Wespentaille subtile Erotik.

Brigitte Bardot, Anita Ekberg und Audrey Hepburn schmiegt sich auf dem Sozius eng an die Partner; die Beine hingen, parallel zusammengekniffen, aber fast kniefrei unter dem engen Rock oder Petticoat, an der Seite herunter. Rudi Schuricke ließ bei Capri die rote Sonne im Meer versinken. Und aus dieser verheißungsvollen Ferne drang zu den Deutschen, die mehrheitlich noch mit der Anschaffung von Nierentischen, Star-Mix und Cocktailsesseln zu tun hatten, das mobile Kult-Gerät der 50er Jahre: der Vespa-Motorroller.

Jetzt ist es vorbei. Kühl kommt aus Genua von Vespa-Hersteller Piaggio die Kunde, der Mythos des Zweirads sei bei der Jugend verblaßt. Ein neues Modell, dessen Namensnennung die Achtung vor der alten Geliebten verbietet, soll für mehr Absatz sorgen.

Nur noch melancholisch können sich Vespa-Fans künftig daran erinnern, wie sommers auf dem Zweirad der Pferdeschwanz über dem hochgeschlagenen Hemdblusenkragen wippte. Der Petticoat hob sich, wenn der Galan, den die Eltern „halbstark“ fanden, die drei PS auf Touren brachte.

Es gab gewissermaßen eine „Lex Vespa“, um den abgebrannten Nachkriegsdeutschen eine preiswerte Fortbewegung zu ermöglichen. Bis 1953 erlaubte die Straßenverkehrsordnung der Beisitzerin,

auf dem Gepäckträger die Beine an einer Seite baumeln zu lassen. Dann hatte sich bis zu den Gesetzgebern herumgesprochen, wie gefährlich die einseitige Gewichtverlagerung die ohnehin heikle Straßenlage des Gefährts ins Wanken brachte. Da der Motor der Vespa neben dem Hinterrad montiert war, führten harte Bremsmanöver zu heftigem Schlingern oder gar zu Stürzen.

Die Fehlkonstruktion hing mit dem Beruf des Vespa-Konstrukteurs zusammen. Corradino D'Ascanio hatte sich bis Kriegsende mit dem Bau von Fluggeräten, vor allem Helikoptern, beschäftigt. Für die erste Vespa im Jahre 1945 setzte er den Anlassermotor eines Jagdflugzeuges direkt neben das Hinterrad. Der Vorteil: Es war keine Kette zur Kraftübertragung nötig, so daß Vespa-Fahrern die ölverschmierten Finger anderer Zweiradbesitzer erspart blieben.

Das breite Trittbrett erlaubte auch der alleinfahrenden Dame eine züchtige Haltung. Während Motorräder und Mopeds, mit den Fußrasten an beiden Seiten, eine Spreizung der Beine erforderlich machten, ließ die Vespa eine enge Knieführung zu. Zu einer Zeit, da Erica Pappritz das „wertvollste Kapital“ junger Mädchen im „guten Ruf“ und der „mangelnden Erfahrung mit Männern“ sah, eine Marketing-Finesse. Der Hosenanzug und die Latexhose warteten schließlich noch auf den Durchbruch.

Andere Roller bedrängten die Vespa. Mit der Lambretta versuchte sich die italienische Firma Innocenti. Die Deutschen brachten die solider konstruierte

Heinkel auf den Markt. Doch an das Vespa-Flair von luftiger Erotik und leichter Aufmüpfigkeit kam keiner heran. Sehr verschiedenartige Schreiber wie Jo Hanns Rösler und Arno Schmidt nahmen sie in ihre Prosa auf. Der Papst segnete „unsere wunderbare Vespa“, als sie zum millionsten Mal gefertigt wurde und lobte den fahrbaren Untersatz als „süße Hilfe“ seiner Priester.

Doch über die warmen Worte rollte treuelos der wachsende Wohlstand hinweg. Erst waren es rundliche Fortbewegungsmittel wie die Isetta, der Lloyd Alexander oder das Goggomobil, die der Vespa zu schaffen machten. Dann drängte die Auto-Mobilisierung alle Gefühle für den stets streng riechenden Zweitakter hinweg.

Als in den späten siebziger Jahren die zweite Ölkrise den Charme der Sparsamkeit zu Tage förderte, ruckten die Absatzkurven noch einmal nach oben. In Großstädten schien Vespa-Fahren wieder schick zu sein. Doch die im Dienste der Volksgesundheit vorgeschriebene Vermummung durch den Sturzhelm ersticke das keimende Gefühl.

Nun wird sie bald in Museen stehen und das triste Gefühl hervorrufen, was immer aufkommt, wenn eine Liebe zu Kulturgut erstarrt. Wenigstens hat ihr der Schriftsteller Peter Roos ein Buch gewidmet und ihr neulich, als hätte er das nahe Ende geahnt, hinterhergerufen: „Die Sozia drückt mir den Busen ins Kreuz und einen Kuß aufs Ohr.“

* 1958 mit Franco Interlenghi im Film „Mit den Waffen einer Frau“.