

Pressepräsentation Vespa Primavera: Alter Name in neuem Gewand

Von Jens Riedel

Primavera hieß 1968 das Ergebnis, als Vespa die Karosserie seiner kleinen 50er von 1963 mit einem Achtel-Liter-Motor kombinierte. Der legendäre Scooter war ebenso kompakt wie die kleine Schwester, aber eben deutlich dynamischer. Den Grundgedanken eines ebenso wendigen wie ausreichend starken Rollers soll auch die Nachfolgerin der LX verkörpern und darf deshalb den alten Namen mit neuem Leben füllen. Entwicklungsziele waren leichteres Handling, höherer Komfort und mehr Dynamik.

Die Stahlkarosserie der Vespa Primavera ist eine Neukonstruktion, lediglich die Bepunktung des Frontschildes besteht aus Kunststoff. Das Chassis ist schmaler als bei der LX aber erheblich steifer. Das schlanke Heck ist ein typisches Primavera-Charakteristikum. Zwar wiegt die Neuinterpretation etwa drei Kilogramm mehr, ist aber kompakter. Das Trittbrett ist schmaler geworden und die Sitzhöhe fällt fünf Millimeter niedriger aus. Das garantiert auch kleineren Fahrern einen sicheren Stand, ohne dass es dafür im Fußraum eng zugehen würde. Zudem ist die Sitzbank vorne im Beinbereich ergonomischer geformt.

Der Radstand wuchs um gleich ganze sechs Zentimeter auf 1,34 Meter, was dem Komfort zugute kommt. Auch das bequem per Knopfdruck zu öffnende Staufach unter dem Sitz profitiert vom neuen Rahmen und fasst über zwei Liter mehr als bei der LX. Das reicht nun auch für größere Helmmodelle, aber immer noch nicht für alle. Auch der Transport beispielsweise eines Laptops hängt stark von dessen Größe ab. Die Filzbodeneinlage lässt sich ebenso herausnehmen wie das ganze Fach. Das erleichtert den Zugang zum darunter liegenden Motor. Die Batterie wanderte in den Fußraum, wo sie den Schwerpunkt optimiert. Unverständlich ist, warum Vespa keine 12-Volt-Steckdose oder einen USB-Anschluss ins Handschuhfach gepackt hat. Mit Tradition ist das wohl kaum zu begründen.

Zu erkennen ist die Primavera unter anderem an dem sich nach oben leicht verjüngenden Beinschild, den den neuen Blinkern, an die sich das Tagfahrlicht in LED-Technik schmiegt. Die Zahl

der Lüftungsschlitze wurde auf drei reduziert, der Hauptscheinwerfer erhielt als Hommage an die Namensgeberin eine Chromeinfassung. Die Trapez-Form des Tachos zitiert ebenfalls die Vergangenheit. Zusätzlich gibt es ein kleines Display mit Tankanzeige, Uhrzeit und Kilometerzähler, dessen Tripmaster-Funktion komfortabel über einen Schalter rechts am Lenkrad abgerufen werden können und der etwas vollmundig mit „Modi“ beschriftet ist. Apropos Schrift: Die Griffgummis tragen gleich mehrfach den Markennamen. Der etwas eigenwillig gestylte Platz für den Soziusfuß sieht danach aus, als ob er speziell für Schuhe mit Absatz gemacht worden ist.

Nicht nur vorne, sondern auch hinten kommt bei der LX-Nachfolgerin nun ein 11-Zoll-Rad zum Einsatz, um die Spurtreue weiter zu verbessern. Die Federung ist komfortabel. Dazu trägt unter anderem auch die neu konstruierte Aufhängung des Federbeins an der Vorderradschwinge bei. Statt mit zwei Schrauben ist es nun über ein Drehgelenk mit dem Rad verbunden. Das hintere Federbein ist vierfach einstellbar. Auch von Gullydeckeln im Stadtgewirr oder Bodenwellen in Tempo-30-Zonen lässt sich die Primavera nur wenig beeindrucken. Die Stabilität überzeugt ebenso wie das Handling. Flink wieselt die Primavera durch das Verkehrsgeschehen. Dies durfte sie bei der Präsentation im Autogedränge Barcelonas eindrucksvoll unter Beweis stellen. Schneller als mit einem Scooter kommt man in der spanischen Metropole allenfalls mit der U-Bahn voran.

Die größeren Bremsen bieten gute Dosierbarkeit und ausreichend Biss, wobei sich der Hebel für die ausreichend starke hintere Trommel ungewohnterweise fast bis zum Anschlag ziehen lässt. Hier hat Vespa offensichtlich ein kleines Sicherheitspolster eingebaut, denn ein ABS-System ist für die neue Vespa noch nicht verfügbar. Es sei aber in der Entwicklung, versichert man bei Piaggio.

Der erst 2012 eingeführte Dreiventiler ist bereits von der letzten Auflage der LX bekannt. Das Triebwerk nimmt ohne große Gedenksekunde beim Anfahren spontan seine Arbeit auf. Es nimmt auch im weiteren Verlauf willig Gas an und läuft erfreulich ruhig und entfaltet seine Leistung weich. Die Vibrationen konnten dank neuer Motoraufhängung gegenüber der LX um gut 40 Prozent gesenkt werden. Bis 70, 75 km/h geht der Durchzug in Ordnung, mehr war nicht herauszubekommen, da Vespa uns bei der Vorstellung seines neuen Modells nicht aus der Stadt ließ. Mit einem Normverbrauch von um die zwei Liter ist die Primavera geizig. Den Geldbeutel schonen außerdem die um das Doppelte auf nun 10 000 Kilometer bzw. alle zwei Jahre angehobenen Wartungsintervalle.

Zwei, drei PS könnten der Primavera 125 nicht schaden. Die bekommt der Vespisti bei der 150er. Sie läuft deutlich druckvoller und klingt aggressiver. Die Papierwerte sprechen zwar nur von 1,6 kW / 2,2 PS und zweieinhalb Newtonmeter mehr Drehmoment, aber in dieser Fahrzeugregion können das durchaus Welten sein, reden wir hier doch über 20 Prozent Mehrleistung, Hubraum

und Drehmoment. Das CVT-Getriebe wurde ebenfalls dem sportiven Charakter der größten Primavera angepasst. Auf den Boden der Tatsachen holt einen dann aber wieder die Höchstgeschwindigkeit zurück, die nur vier Stundenkilometer auseinanderliegt: 91 km/h hier und 95 km/h dort.

Gedacht ist die 150er vor allem für ihr Heimatland, wo Zweiräder unter 150 Kubikzentimeter Hubraum nicht auf die Autobahn dürfen. So belässt es Piaggio in Deutschland dann auch offiziell bei den beiden 3250 Euro teuren Primavera 50 mit einem je nach persönlichem Geschmack ein oder zwei oder vier Takten als Arbeitsprinzip sowie der 125er. Schade eigentlich. In Zeiten von EU-Homologationen sollte eine Lieferung aus Italien auf Wunsch aber machbar sein, heißt es beim Importeur in Kerpen. (ampnet/jri)

Daten Vespa Primavera 125 i.e. 3V

Motor: 1-Zylinder-3V-Viertakt, luftgekühlt, 124,5 ccm

Leistung: 7,9 kW / 10,7 PS bei 7700 U/min

Max. Drehmoment: 10,4 Nm bei 6000 U/min

Getriebe: Variomatik

Höchstgeschwindigkeit: 91 km/h

Leergewicht / Zuladung: 118 kg / 180 kg

Sitzhöhe: 780 mm

Tankinhalt: 8 Liter

Bereifung: 110/70-11 (vorne), 120/70-11 (hinten)

Preis: 4050 Euro

Bilder zum Artikel



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.



Vespa Primavera.
