



Der sizilianische Graf Giovanni Agusta gehörte zu den Pionieren der italienischen Luftfahrt. Schon 1907 schuf er sein erstes Flugzeug. Nach dem ersten Weltkrieg gründete er seine Flugzeugfabrik mit Namen Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta.

1927 verstarb der Graf. Seine Frau und sein ältester Sohn übernahmen die Flugzeugfabrik. Bis zum zweiten Weltkrieg florierte das Unternehmen. Als 1943 die britische Situation offensichtlich wurde überlegte die Firmenleitung in andere Produkte zu investieren. Eine Marktanalyse ergab, dass für diesen Zweck Motorräder am besten geeignet wären.

Noch im gleichen Jahr entwickelte man einen 98 cm³ Motor. Als 1943 deutsche Truppen die Fabrik besetzten versteckte man alle Pläne und Zeichnungen und hoffte auf bessere Zeiten. 1945 wurde dann die Meccanica Verghera AG gegründet mit der Aufgabe Leichtmotorräder in Serie herzustellen. 1946 kamen zwei Versionen auf den Markt – Vespa 98 (musste wegen Namensgleichheit eines anderen Herstellers wieder geändert werden).

1946 engagierte man sich im Rennsport. 1949 erschien der erste Motorroller. 1950 entwickelte man unter dem Konkurrenzdruck anderer Firmen Rennmodelle mit größerem Hubraum. 1953 entstand in Spanien ein Werk das Modelle in Lizenz baute. Ende der 50er Jahre steuerte man auf dem Sektor Motorräder in eine Krisensituation. Finanziellen Spielraum verschaffte man sich durch die Lizenzherstellung der amerikanischen Bell-Hubschrauber.

Zahlreiche Prototypen wurden nun hergestellt, unter anderem 250cm³ und 350cm³ Zweizylindermodelle und die außergewöhnliche 500er mit sechs Zylindern, die 1956 beim Großen Preis der Nationen vorgestellt wurde. Bis 1966 entwickelte man bis 250 cm³ Motoren weiter und verbesserte diese. 1966 entwickelten die Ingenieure eine 600er Vierzylindermaschine deren Motor aus dem Rennsport entsprungen ist. Dann erhöhte man den Hubraum auf 750 cm³ und 789 cm³ bis zum Jahr 1980 ; dann bis zu 900 m³ und bereits 100PS mit 1100 cm³ in den frühen 80ern.

Bereits Mitte der 70er Jahre fand man zur Weiterentwicklung einen finanzkräftigen staatlichen Partner in der EFIM. Die Entwicklung hin zu Vierzylindermodellen mit vier Ventilen pro Zylinder und obenliegenden Nockenwellen in den 80ern war gesichert.

