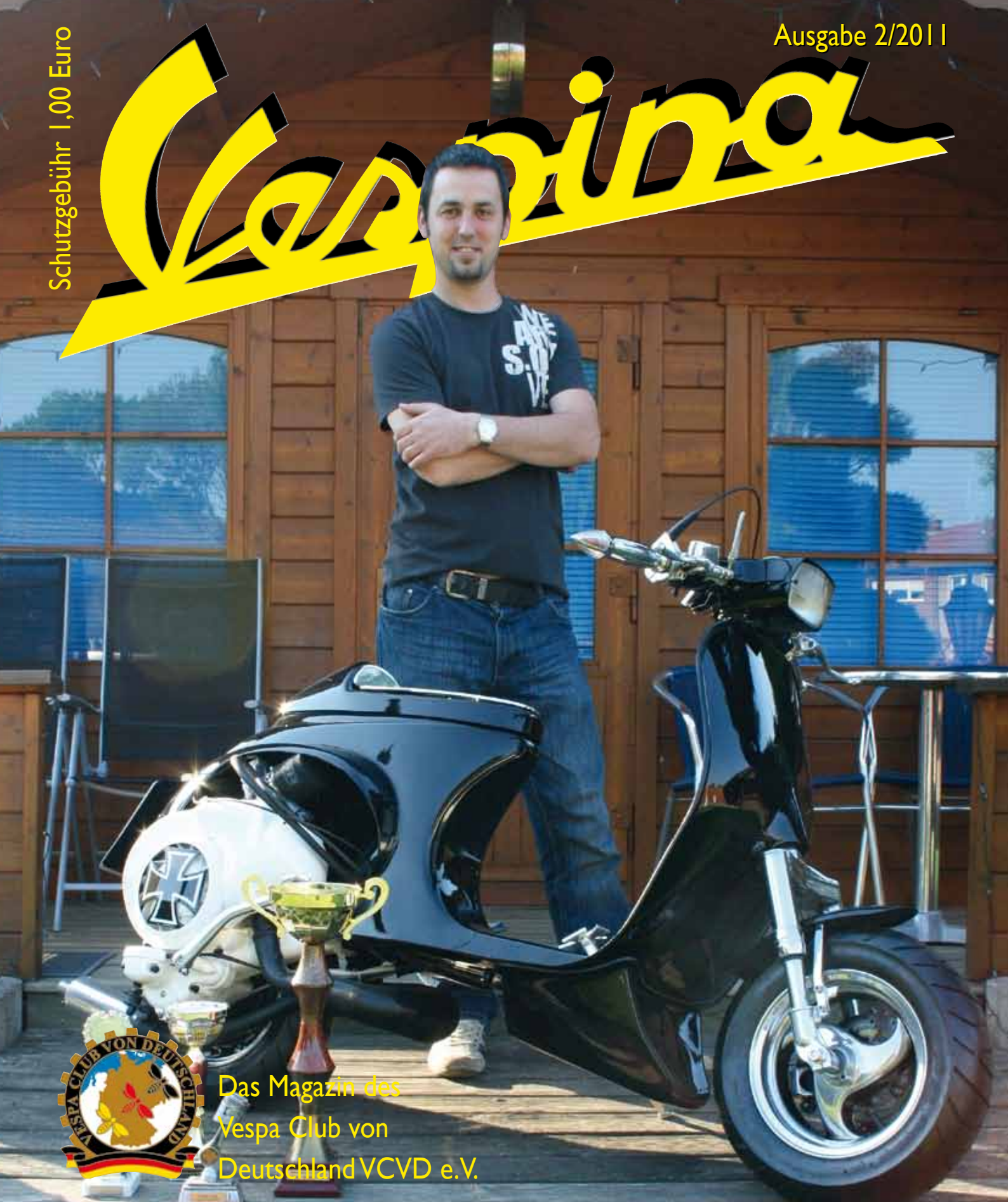


Vespa



Das Magazin des
Vespa Club von
Deutschland VCVD e.V.

Tausende Rollerfahrer pilgern nach Norden:

Vespa World Days 2011

Gjøvik am Mjøsa-See bot tolles Programm

Schöne Roller vorgestellt:

V50 special macht Dampf

Radikaler Umbau einer alten Fuffi



NEU UND KOSTENLOS: Vespa Update 2011 – deutsch und englisch!
Art.-Nr. KATVESUPD11



Sitzbank Made in Italy „Comfort“, blau/grau, für Vespa GL, Sprint, GT, GTR, Art.-Nr. 7672882 - 299,- €

Für alle Vespa-Modelle & Lambretta Serie 1-3 (auch in rot/grau) erhältlich.



Sitzbank Made in Italy „Comfort“, rot/grau, V50-90, PV, ET3, Art.-Nr. 7672887 - 299,- €



Kurbelwelle bgm PRO Racing, 60 mm Hub, Vespa PX200, Art.-Nr. BGM031801 - 179,- €
Auch mit 57 mm Hub erhältlich (BGM031801)

Vespa,
Lambretta &
Automatik

WWW.SCOOTER-CENTER.COM

Bei uns im SCOOTER CENTER findest Du

- alles was das Herz begehrt rund um Vespa, Lambretta & Scootermatics (über 20.000 lagernde Artikel)
- Riesenvorräte an Teilen von bgm, OEM Piaggio, Polini, Malossi, Faco, LeoVince, Gianelli u.v.m.
- freundliche Betreuung am Telefon und per eMail von unserem kompetenten Team im Callcenter
- schnellster Versand, portofrei ab einem Bestellwert von 99,- € innerhalb Deutschlands

SCOOTER CENTER

www.scooter-center.com :: +49 (0) 22 38. 30 74 30

Liebe Vespa-Freunde,



Christian Laufkötter
Beisitzer Kommunikation
und Öffentlichkeitsarbeit

Es ist schon seltsam, dass die Vespa World Days die Saison mehr oder weniger eröffnen, statt den Höhepunkt im Sommer zu bilden. Der frühe Termin und die nördliche Lage – Gjøvik liegt rund 120 Kilometer nördlich von Norwegens Hauptstadt Oslo – haben dann doch viele Vespisti abgeschreckt, ins Land der Trolle zu kommen. Etwas mehr als 1.000 Teilnehmer aus allen europäischen Ländern sind der Einladung gefolgt. Und mit über 500 Rollern war das sicherlich eine der größten Zweiradveranstaltungen in der jüngeren Vergangenheit Norwegens.

Was aber besonders positiv ins Auge fiel, war die Tatsache, dass Jung und Alt ohne Vorbehalte und ohne Standesdünkel gemeinsam gefeiert haben. Scooterboys mit „Offiziellen“, Besitzer von toprestaurierten Oldtimern mit den Fahrern der getunten Roller, Automatenfahrer und Schaltblechfetischisten – sie alle hat an diesem kühlen langen Wochenende nur eines interessiert: das gemeinsame Hobby Vespa fahren!

Ich frage mich, wann wir in Deutschland es endlich schaffen, diese immer noch in vielen Köpfen vorhandene Kluft zu überwinden. Viele Scooterboys haben mich auf der Hinfahrt und auch in Gjøvik gefragt, warum das immer noch so ist. Ganz ehrlich: Ich konnte ihnen keine gescheite Antwort darauf geben. Denn ich verstehe es selbst nicht.

Klar, da gab es vor 20 Jahren mal eine Zeit, in der sich die Rollerszene in Deutschland stark gewandelt hat. Die damals jungen Wilden fühlten sich von den Offiziellen reglementiert und in ihrem Spaßdrang eingeschränkt. Und die Offiziellen wollten keine wilden Parties feiern, sondern in gepflegter Atmosphäre das Treffen genießen, abends auf dem Ball das Tanzbein schwingen und die Pokale für ihre Wettbewerbe in Empfang nehmen.

Diese Zeiten sind vorbei.

Wenn wir jetzt nicht anfangen, die Vergangenheit endlich ruhen zu lassen und wieder gemeinsam mit allen Vespa-Fahrern unserem Hobby nachzugehen und für alle Vespa-Fahrer da zu sein, dann werden wir keine Zukunft haben.

Gjøvik hat mir gezeigt, dass es geht. Und ich bin felsenfest davon überzeugt, dass wir das auch in Deutschland wieder schaffen. Viele der jungen Wilden von damals jedenfalls haben uns in Norwegen die Hand gereicht. Lasst sie und nicht ausschlagen!

Herzlichst, euer

Christian Lohey vom VC „Los Piratos“
Voerde präsentiert seine umgebaute
V50N special. Foto: Christian Laufkötter

Impressum



Das Magazin des
Vespa Club von Deutschland e.V.
www.vcvd.de

Herausgeber:

Vespa Club von Deutschland e.V.
Birkenstraße 18, 66773 Schwalbach
Tel.: 06834-5 13 12

Der VCVD ist Mitglied im



Redaktionsleiter (V.i.S.d.P.):

Christian Laufkötter
Tiefentaler Weg 17
55128 Mainz
Tel. 06131-58 404 28
E-Mail: laufkoetter@vcvd.de

Redaktion

Sigrid Bödicker, Uwe Bödicker, Thomas Brand-
herm, Mathias Brückner, Christian Laufkötter, Sil-
ke Laufkötter, Marcus Netscher, Tanja Schlemme

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Christian Ansoerge, Franco della Bona, Manfred
Groß, Dirk Kubenke, Sylvia Merek, Jürgen Weber,
Frank Wiese

Anzeigen:

Dirk Schlemme
Kreuzstraße 12
55268 Nieder-Olm
Tel.: 06136-91 99 57
Fax: 06136-91 99 58
E-Mail: anzeigen@vcvd.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste 2/2010

Druck:

xposeprint.de by Druckhaus WEPPERT Schwein-
furt GmbH, Silbersteinstr. 7, 97424 Schweinfurt
www.xposeprint.de

Vespina erscheint viermal jährlich und wird im
Rahmen der Mitgliedschaft kostenfrei an die
Ortsclubs des VCVD geliefert. Beiträge, die mit
Namen oder Namenszeichen des Verfassers
gekennzeichnet sind, geben nicht in jedem Fall
die Meinung der Redaktion oder des Präsidiums
wieder.

Bei unverlangt eingesendeten Texten und/oder
Bildern überträgt der Einsender automatisch das
Recht zur Veröffentlichung an den VCVD. Der
Einsender haftet für eventuelle Verletzungen von
Rechten Dritter.

Der VCVD hat das Recht, das eingesendete Mate-
rial sowohl in Vespina als auch auf den Internet-
seiten des VCVD zu veröffentlichen. Ein Rechts-
anspruch auf Honorarzählung kann in keinem
Fall aus der Veröffentlichung abgeleitet werden.
Aus Platzgründen können nicht alle Einsen-
dungen berücksichtigt oder in vollem Umfang
veröffentlicht werden. Nachdruck, auch auszugs-
weise nur mit Genehmigung. Nachrichten an die
Redaktion bitte an: redaktion@vcvd.de



Aus dem Inhalt

Editorial	3
Neues vom Vespa World Club	5
Einheitliche Mitgliederverwaltung soll kommen	
Aus dem Verband	6 – 8
Die ersten Bewerber um das neue Präsidium stehen fest	
ADAC lädt Markenclubs an einen Tisch	
Saisonauftritt	9
Anrollern in der Republik	
Neues vom ADAC	10
Aktuelles von der E10-Zapfsäule	
Restaurationsversicherung	
Neues Pannenfahrrad für Oldtimer	
Aus alt mach neu	12 – 13
V50N special von Christian Lohey	
Vespa World Days 2011	14 – 15
Willkommen in Gjøvik	
Alltagstest: MP3 Hybrid	18 – 19
Die wichtigsten Roller Magazine	20 – 21
Sport	22 – 23
SIP-Team übersteht „The Resistance“ in Spanien	
Starkers Starterfeld bei der Selztalrally	
Produkttipps	24
Technik-Tipps	25 – 26
Aktuelles vom Kabelbaum	
Nachrichten	28 – 29
Adolf Nass wurde 90 Jahre jung	
Orientierungsfahrt der Wuppervespen	
Open Day in Landsberg	
Starterfeld der A-Klasse	
Termine	30



Vespa World Club: einheitliche Mitgliederverwaltung soll kommen

Der Vespa World Club, die Nachfolgeorganisation der Fédération Internationale des Vespa (FIV), vertritt die Interessen von Vespafahrern in der ganzen Welt einerseits und die des Vespa-Mutterkonzerns Piaggio andererseits. Der Vespa Club von Deutschland e.V. ist mit einem Sitz im Präsidium des Weltverbands vertreten.

Der Weltdachverband „Vespa World Club“ (VWC) hat sich am Rande der Vespa World Days in Gjøvik zu einer Mitgliederversammlung zusammengetroffen. Erstmals in diesem Kreis dabei waren Vertreter des Vespa Clubs Russland. Damit erweitert sich der Kreis der organisierten Vespafahrer bis über die Grenzen Osteuropas hinaus.

Die wichtigsten Punkte der Besprechung waren die Termine für die Vespa World Days (VWD) der kommenden Jahre. Bestätigt wurde jetzt der Termin der VWD 2012. Vom 14. bis zum 17. Juni wird die britische Hauptstadt London Ziel der Vespisti aus allen Ländern sein. Ein Jahr später ist Belgien Ausrichter der VWD 2013. Der Termin ist noch nicht endgültig fixiert. Voraussichtlich wird am zweiten oder dritten Juni-Wochenende 2013 das Treffen in Hasselt nahe der deutsch-belgischen Grenze stattfinden.

Für 2014 gibt es drei Kandidaten, die jetzt ihre Bewerbungsunterlagen dem VWC einreichen müssen: Mantova und Mailand in Italien sowie Kroatien (noch ohne Ortsangabe).

Ganz offiziell wurde der deutsche Vertreter in dem Gremium, Uwe Bödicker (in Vertretung für Präsident Dieter Mertes), gefragt, wann Deutschland wieder einen Bewerber für die VWD stellt.

Neben den VWD war auch eine gemeinsame Mitglieder- und Termin-/Treffenverwaltung ein zentrales Thema des Gremiums. Martin Stift, Präsident des VC Österreich und Koordinator für internationale Angelegenheiten des VWC, regte an, dass Programm zur Registrierung und Anmeldung für die VWD beispielsweise zu einem Mitgliederverwaltungsprogramm auszubauen. Dies lasse sich ohne aufwendige Arbeiten bewerkstelligen. Der Vorteil: Die Ortsclubs können dort ihren aktuellen Datenbestand jederzeit selbst kontrollieren und verwalten und können in einem zweiten Schritt daraus sofort die Anmeldungen für offizielle Treffen vornehmen.

Das Gremium fasste den Beschluss, dass die Länderverbände diese Idee mit ihren Ortsclubs diskutieren und eine entsprechende Einführung

einer solchen Verwaltung zeitnah anstreben. Dabei ist klar, dass sowohl die geltenden Datenschutzbestimmungen eingehalten werden, als auch dass ein unbefugter Zugriff auf die Daten ausgeschlossen werden muss.

Ein weiterer Punkt der Besprechung war die Vorstellung der Hauptaktivitäten des VWC insbesondere für die neuen Mitglieder. Den touristischen Höhepunkt eines Jahres bilden die Vespa World Days. Im Bereich des Sports wurde angeregt, die verschiedenen Läufe des internationalen Wettbewerbs auch auf mehrere Mitgliedsländer zu verteilen. Bislang finden die Läufe in Italien statt.

Zudem ist der Aufbau eines internationalen historischen Registers geplant. In vielen Landesverbänden gibt es bereits diese Dokumentation historischer Fahrzeuge. Allerdings sind die Bewertungs- bzw. Aufnahme Richtlinien unterschiedlich. Eine Arbeitsgruppe des VWC will dieses Thema genauer erörtern und in naher Zukunft einheitliche Kriterien und Regeln erarbeiten.

NEUE IMAGEBROSCHÜRE ZUR MITGLIEDERWERBUNG



Der Vespa Club von Deutschland e.V. hat eine neue Imagebrochure entwickelt. In dem zwölfseitigen Heft im DIN-A5-Format sind kompakt die Geschichte und die Ziele des Verbands erläutert. Dazu gibt es Informationen rund um den Sport und über das historische Register. Ein Clubverzeichnis rundet die Broschüre ab.

Sie kann z. B. zur Werbung für neue Mitglieder eingesetzt werden. Jeder Ortsclub erhält zunächst ein Exemplar. Bis zu maximal 20 pro Club können bei Christian Laufkötter (laufkoetter@vcvd.de) bestellt werden.

VESPA RAID 2011: TERMINE VERSCHOBEN

Da zu Pfingsten in Italien ein Volksentscheid durchgeführt wird, hat sich der Veranstalter der VESPA RAID 2011, der Vespa Club Viterbo, dazu entschlossen, die Veranstaltung auf den 30./31. Juli zu verschieben. Bitte berücksichtigt diese Terminänderung in euren Planungen! Bei der Vespa Raid handelt es sich um eine touristische Veranstaltung mit sportlichen Elementen (Präzisionsfahren). Wer sich an der Raid noch beteiligen möchte, sollte sich schnellstens mit Uwe Bödicker (boedicker@vcvd.de) in Verbindung setzen.



Vorgestellt: Kandidaten für den neuen VCVD-Vorstand

Ein Manko der Vergangenheit des VCVD war die Frage nach der Besetzung des Vorstands. Oft machte das böse Wort von „Inthronisierung nach Gutsherrenart“ die Runde. Damit ist jetzt Schluss: In Vespina stellen sich die Kandidaten öffentlich vor. Rechtzeitig vor der Wahl des neuen Vorstands auf der Delegiertenversammlung im Herbst machen sie deutlich, warum sie sich zur Wahl stellen.



Mein Name ist Uwe Bödicker. Ich wurde 1961 in Hilden geboren und stehe noch im Berufsleben. Ich bin verheiratet und habe keine Kinder. Ich wohne in Leichlingen; zwischen Köln und

Düsseldorf. Ich arbeite seit 1981 als Wirtschaftsinformatiker in einer großen deutschen Bank. Ich besitze 4 Roller (GS/4, PX, GTS und Piaggio TPH für den Sport). Ich fahre ca. 10.000 km pro Jahr mit den Rollern.

Ich bin seit 1989 Mitglied im Vespa Club Düsseldorf e. V., wo ich den Schriftverkehr und die Clubzeitung übernahm. Seit 1995 bin ich offiziell im Vorstand tätig, seit 2005 als 1. Vorsitzender. An allen 6 Treffen des VC D'dorf war ich beteiligt. 2007 und 2010 organisierte ich sie hauptverantwortlich.

Ich fahre Vespa-Treffen bevorzugt auf eigener Achse an. Bis auf Trail habe ich an allen vom VCVD ausgeschriebenen Wertungen teilgenommen und möchte dies auch in der Zukunft tun.

Seit 2001 sitze ich dem VCVD-Vorstand für die Touristik bei. Ich kümmere mich insbesondere um die Durchführung der Zielfahrtwertung und der damit verbundenen Wettbe-

werbe sowie deren Aufbereitung für das Internet und Vespina.

Ich führte in den letzten Jahren häufig Gespräche, in denen ich die Vorstandsarbeit einerseits und die Freiheitsliebe der einzelnen Mitglieder auf der anderen Seite in Einklang bringen wollte. Als Resultat dieser Gespräche habe ich 2009 die Fragebogenaktion initiiert, um die Meinungen und Wünsche der Mitglieder zu erfahren. Die Ergebnisse dieser Aktion haben schon zu Veränderungen geführt, an denen ich maßgeblich beteiligt war. Mir ist sehr wohl bewusst, dass dieser Veränderungsprozess noch nicht abgeschlossen ist. Ich habe durchaus noch Ideen und bin für alle Anregungen offen.

Ich wage zu behaupten, ich konnte in allen Facetten der VCVD-Szene Erfahrungen sammeln und stelle mich deshalb Eurer Wahl, um den VCVD als Präsident in eine gute Zukunft zu führen.

Liebe Vespafreundinnen, liebe Vespa-freunde,

mit der Delegiertenversammlung im Oktober in Schwerte endet nach zehn Jahren meine 5. Amtsperiode als Präsident des VCVD. Definitiv werde ich für dieses Amt nicht mehr zur Verfügung stehen. Das habe ich bei der Delegiertenversammlung in Kaiserslautern bereits mitgeteilt.

In der außerordentlichen Versammlung im vergangenen Jahr haben die Delegierten einstimmig beschlossen, das Präsidium um das Amt eines Schatzmeisters zu erweitern. Nachdem die Eintragung beim Amts-



gericht erfolgt ist, kann dieses Amt nun besetzt werden.

Eigentlich wollte ich in den wohlverdienten zweiten Ruhestand eintreten. Nach einer kleinen Denkpause habe ich mich nun jedoch entschlossen, für das Amt des Schatzmeisters zu kandidieren.

Nachdem ich die Kassengeschäfte 10 Jahre neben der Tätigkeit als Präsident geführt habe, dürfte meine Qualifikation für dieses Amt hinreichend nachgewiesen sein.

Daher möchte ich heute schon um eure Stimme werben.



Hallo liebe Vespafreunde, ich heiße Frank Neugebauer, geboren am 27.06.1960 in Bochum, verheiratet und habe 2 Kinder. Wir leben seit 1992 in Lehrte.

Von 1995 bis 2010 war ich Mitglied im Vespaclub Lehrte und auch als Sport- und Tourenwart dort tätig.

1996 habe ich mit dem Turnier- und Trialsport begonnen. Turnier fahre ich bis heute sehr erfolgreich. 2006 endete meine Teilnahme am Trialsport aufgrund einer Verletzung.

Ich habe in der Zeit an vielen unterschiedlichen sportlichen Veranstaltungen teilgenommen, wie Selztalrally, Coppa Europe Vespa Raid, Deutsche und Internationale Sportmeisterschaften.

Mehr als 20 deutsche Meistertitel im Turnier und Trial und 8 Europameistertitel habe ich bisher errungen.

Mein größter Erfolg war für mich der Gewinn der Europameisterschaft 2003 im Turnier in Castelfranco Emilia in Italien.

2010 wurde der 1. Vespa-Motorsport-Club Lehrte gegründet. Dort bin ich 1. Vorsitzender.

Seit 2002 unterstütze ich – gewählt von den sportfahrenden Clubs – Manfred und Matthias als Fahrersprecher. Manfred und Mathias haben mich in den letzten drei Jahren gezielt auf die Aufgaben des Sportkommissars vorbereitet – so dass ein kontinuierlicher Übergang gewährleistet ist.

Mein Name ist Dennis Biesen, bin 30 Jahre alt und wohne in Voerde am schönen Niederrhein.

Viele von Euch kennen mich als Atze von den Los Piratos. Meine Vespa-Karriere fing wie bei vielen mit 16 Jahren an, als ich endlich meine eigene PX80 bekam. Vespas standen bei uns schon immer in der Garage, denn mein Opa sowie mein Vater fuhren bzw. fahren Vespas. Somit stand außer Frage, mit was ich meine Zweiradkarriere beginne.

So fuhr ich viele Treffen an, bis ich im Jahr 1999 beschloss, einem Vespaclub beizutreten. Dort war ich Mitglied, bis sich der Club 2001 auflöste. Daraufhin gründeten wir einen neuen Club, den Vespa Club Los Piratos Voerde. Als wir 2002 auch in den VCVD eintraten, wurde ich in das Amt des 1. Vorsitzenden gewählt, das ich bis heu-

te noch ausübe. Dieses Jahr feiern die Los Piratos ihr 10jähriges Clubbeste-



hen und können auf 7 Treffen und 2 Rollerteilemärkte zurückblicken. Im alten Club hatte ich auch schon zwei Treffen mitorganisiert. 2009 wurde ich in das Amt des Besitzers Ehrenausschuss des VCVD gewählt.

Ich kandidiere für das Amt des Besitzers Touristik, da ich sowieso die meisten Treffen anfare und es mir sehr viel Freude bereiten würde, einen so traditionellen Verein wie den VCVD mit meiner Mitarbeit im Vorstand zu unterstützen.

Ich bin mir sicher, dass man mit gezielten Werbemaßnahmen Vespafahrern das Vespafahren in der Gemeinschaft näher bringen kann, damit man die Teilnehmerflaute der vergangenen Jahre minimieren kann. Denn was gibt es Schöneres, als seine Leidenschaft des Vespafahrens mit anderen in einer Gemeinschaft zu teilen. **Forts. S. 8**

Anzeige

LOEWE * METZ * TECHNISAT * PHILIPS * SONY * PANASONIC * TOSHIBA * GRUNDIG

TV - Hifi - PC und Notebooks - Digitalkameras und -Camcorder - Car-Hifi - Telekommunikation und und und

SP-Kraan
Graf-Egbert-Str. 3
48465 Schüttorf
Tel. 05923-994848
www.sp-kraan.de
Service Partner

Forts. Ich habe mich mit den Aufgaben des Beisitzers Touristik ausgiebig auseinandergesetzt und mit dem

jetzigen Beisitzer Touristik Uwe Bödicker diverse Gespräche geführt.

Ich bin mir sicher, dass ich das Amt

zur vollsten Zufriedenheit für unsere Gemeinschaft ausüben werde! Vespa Roll!

Gestatten: Christian Laufkötter. Jahrgang 67. Rollerfahrer seit 1986. Manche von euch kennen mich unter meinem Spitznamen „Tüte“. Ich gehöre zu den Rollerfreunden Vest Recklinghausen und kümmere mich seit September 2009 im Vorstand des VCVD um die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. In dieser Funktion verantworte ich auch die Herausgabe des Verbandsmagazins Vespina.

Der VCVD steht meiner Meinung nach vor einer großen Herausforderung: Bleiben wir der Verband, der wir sind, und organisieren uns selbst? Oder werden wir ein Verband, der auch außerhalb als selbstbewusste Organisation wahrgenommen wird, die auch jenseits von Treffen-Organisationen Akzente setzen kann?

Beide Wege haben ihre Vorteile, beide haben Nachteile. Ich selbst würde lieber einen Verband sehen, der sich für seine Mitglieder auf verschiedenen Wegen stark machen kann, und der seinen Mitgliedern auch mehr Service anbieten kann. Denn machen wir

uns nichts vor: Zurzeit sind wir – gerade für die Jüngeren oder den so genannten Nachwuchs – kein attraktiver Verband. Wir bieten zu wenig, oder wir sind schlicht zu langweilig.

Einen Weg aus dieser Situation heraus zu finden ist schwierig. Richten wir uns nach den Jungen, verschuechen wir langjährige Mitglieder. Das



kann es nicht sein, denn Vespa fahren soll verbinden. Also werden wir einen Weg finden: Die Treffen müssen wieder attraktiver werden, der Sport darf sich mit neuen Angeboten befassen, kurz: Wer Mitglied in einem Vespa-Club ist, der bekommt auch ein attraktives Angebot!

Ich habe lange mit Uwe über diesen Weg diskutiert, und ich weiss, dass wir in vielen Punkten einer Meinung sind. Gemeinsam können wir es schaffen, dem VCVD wieder neues Leben einzuhauchen!

Nach der im Herbst 2010 von der Delegiertenversammlung beschlossenen neuen Satzung wird der künftige Vizepräsident aus den Reihen der Beisitzer gewählt. Deshalb stelle ich mich nicht nur zur Wiederwahl als Beisitzer, sondern kandidiere hiermit auch für das Amt des Vizepräsidenten!

Gemeinsam mit Uwe als Präsident möchte ich diesen Verband mit aller Kraft unterstützen und ihn zu einem starken Dachverband ausbauen!

ADAC lädt Markenclubs an einen Tisch

Im Rahmen der Oldtimermesse Techno Classica Anfang April in Essen hat der ADAC alle Korporativclubs zu einer Tagung eingeladen. Kern der Veranstaltung waren neue Informationen zum Stand der Entwicklung beim neuen Sprit „E10“ sowie die Vorstellung neuer Oldtimer-

Neben dem VCVD haben sich Vertreter vor allem von Automobilclubs eingefunden, aber auch Vertreter des Historischen Zweiradverbands. ADAC-Vizepräsident Thomas Burkhardt, der im Vorstand den Bereich Technik leitet, gab einen allgemeinen Überblick zum Stand von E10. „Wir werden diejenigen Sprithersteller verklagen, die sich weigern, einen preislich ebenbürtigen Ersatz zu E10 anzubieten“, sagte er. Gleichwohl sträube sich der ADAC nicht grundsätzlich gegen den neuen Sprit, da er in den technischen Eigenschaften dem alten E5 in

nichts nachsteht. Manfred Groß, technischer Berater im ADAC-Technologiezentrum Landsberg, erklärte, dass die in den Medien verbreiteten Vorurteile in weiten Teilen nicht der Realität entsprechen. Langzeittests mit Viertakt-Autos hätten keine negativen Auswirkungen gezeigt. Für Zweitakter fehle leider eine entsprechende Studie. Angesichts der Erfahrungen sieht er aber keine generellen Bedenken, lediglich Anpassungen an einzelnen Teilen seien nicht auszuschließen.

Ein anderer Punkt, der auf der Tagung angesprochen wurde, war die unterschiedliche Handhabung von Oldtimer-Kennzeichen in Europa. Teilweise dürfen Fahrzeuge mit dem 07er-Kennzeichen nicht in anderen Ländern gefahren werden. Hier merkte der Vertreter des weltweiten Oldtimerverbands FIVA, Horst Brüning, an, dass der Verband auf politischer

Ebene an Lösungen arbeite. Allerdings gestalte sich eine einheitliche Regelung als schwierig, da die Unterschiede in den einzelnen Ländern sehr groß seien.

Der VCVD wird sich auch in Zukunft an den Markenclub-Treffen beteiligen, denn neben den fachlichen Informationen steht vor allem der Austausch der Clubs untereinander im Vordergrund. Probleme in der Ersatzteilversorgung oder die Haltung bei politischen Entscheidungen sind über viele Clubs gleich.

Das nächste Markenclub-Treffen ist Mitte September am Nürburgring im Rahmen des Eifeltreffens geplant. Der VCVD kann auf ermäßigte Karten zurückgreifen.

Christian Laufkötter
Beisitzer Kommunikation



Anrollern in der Republik

Kaum kommt die Sonne wieder stärker durch, zieht's die Rollerfahrer auf die Straße. Und welcher Monat ist dafür besser geeignet als der April? Der macht bekanntlich, was er will. Aber in diesem Jahr bescherte er sämtlichen Vespisti einen sonnigen Start in die Saison. Die Redaktion erreichten mehrere Berichte über die Anroller-Veranstaltungen. da wir nicht alle in voller Länge abdrucken können, fassen wir sie hier zusammen. Wir hoffen, ihr habt dafür Verständnis. Vielen Dank auf jeden Fall für die tollen Zuschriften.

Mit einem Frühstück starteten die Lippstädter dieses Jahr ihr Anrollern. Über 100 Frühstückser erschienen an der St. Clemens Kirche in Lippstadt-Hellinghausen, um gut gestärkt die Ausfahrt zu starten. Bei Temperaturen um die 20° C genossen sie die etwa 55 km lange Tour, die in die nördlichen Ausläufer des Sauerlands und einen Teil der blühenden Soester Börde führte. Nach gut 90 Minuten waren die rund 100 Rollerfahrer wieder am Ausgangspunkt, wo sie sich erneut an der Kaffeemaschinen-Ape des Clubkollegen Michael an Kaffee laben konnten..

Ein Anrollern der etwas anderen Art organisierten Erik Lieberknecht, vom VC Darmstadt und Thomas Brandherm vom VC Giessen: eine Sternfahrt im Rhein-Main-Gebiet. Ziel war die Central-Garage in Bad Hom-

burg, in der die Ausstellung „Vespen, Tiger, Spatz & Co – Kreaturen des Wirtschaftswunders“ zu sehen war. Mehr als 90 Rollerfahrer aus insgesamt sieben Clubs (VC Bürgel, VC Darmstadt, Vespa und Ape-Freunde Frankfurt, VC Giessen, VC Mannheim, VC Die Schwarzen Schafe Mainz und VC Rüsselsheim) sowie einige „unorganisierte“ Vespa-Fahrer kamen, schlenderten durch die Ausstellung und freuten sich, nach der Winterpause das ein oder andere bekannte Gesicht wiederzusehen. Die Sternfahrt wurde somit zum Mini-Regionaltreffen, das unbedingt weitergeführt werden soll. Die Ideengeber freuen sich auf Anregungen, wo es im Frühjahr 2012 hingehen soll.

Bei strahlend blauem, wolkenlosem Himmel machten sich auf Einladung der Vespafreunde Straubing Vespa aller Baujahre, eine NSU Lambretta und ein sehr seltener Heinkel Trojan Kabinenroller auf den Weg. Bei Fuffi-tauglichem Tempo führte die Spritztour etwas 45 Vespisten durch das Labertal. Zwischenzeitlich wurde sich mit Erfrischungsgetränken und Snacks gestärkt, bevor es gemütlich weiterging Richtung Hart. Dort angekommen wurde – wie in Bayern üblich – eine kleine Brotzeitpause eingelegt. Jeder Teilnehmer erhielt einen mit Schmankerln gefüllte Brotzeittüte mit dem „Spritztour“-Aufkleber zum An-

rollern 2011.

Was als übersichtliches, familiäres Anrollern gedacht und geplant war, entwickelte sich durch Mundpropaganda, Facebook und diverse Vespa-Foren zu einem Anrollern mit rund 150 Vespa-Fahrern in Köln. Ob getunt, klassisch, automatisch, vergammelt, hochpoliert, bunt, mit und ohne Anbauten – sämtliche Roller fanden sich ein. Und so vielfältig die Roller, so unterschiedlich die Fahrer von jung bis alt: Italo-Vespisti, Neo-Mods, Lambretta-Rocker, Checker, Sportfahrer und ganz einfache Normalos von Nebenan machten sich gemeinsam auf den Weg. Dieser führte die Vespisten zweimal über den Rhein und stellte damit die Fähren vor eine Herausforderung, wurden doch für das Übersetzen der inzwischen auf 200 Roller drei Fähren benötigt. Auf einem alten Gutshof im Schatten der Kohlekraftwerke von Niederaussem beendeten die Vespisti den unfallfreien Saisonauftakt.

Fotos und Informationen:

Mathias Brückmer (Mainz),
Thomas Brandherm (Gießen),
Dirk Kubenke und Frank Wiese
(Lippstadt),
Jürgen Weber (Straubing),
Christian Ansorge (Köln)



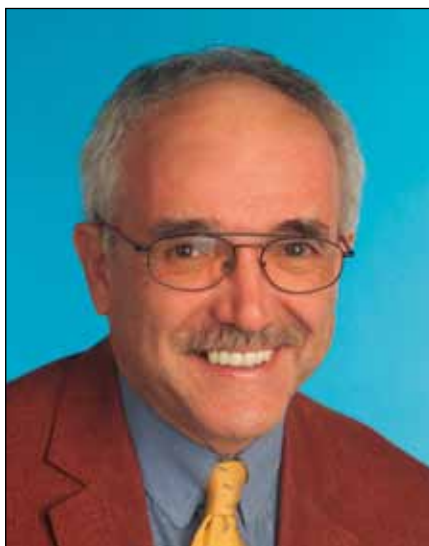
Aktuelles von der E10-Zapfsäule

ADAC**Korporativclub
im ADAC e.V.**

E10 generell – und speziell auf dem Oldtimersektor: Viel Neues gibt es nicht zu berichten. Immerhin hatte sich die Vespina in der Januar-Ausgabe recht ausführlich mit dem Thema befasst.

Die Art der Herstellerfreigaben für ältere Modelle waren dem ADAC von Anfang an ein Dorn im Auge. Zumindest die Mehrheit der deutschen Pkw-Produzenten verkündete ja recht locker „alle“ Modelle seit Anbeginn wären geeignet. Aussagen wie die von Piaggio/Vespa, die ab dem Jahr 2000 eine Grenze ziehen, klingen da schon viel verlässlicher. Ob man im italienischen Mutterhaus einen Anlass bzw. eine Möglichkeit sieht, auch ältere Baujahre zu analysieren, wäre noch zu klären. Immerhin liefen Ansätze des ADAC mit exakt dieser Fragestellung an Pkw-Importeure bislang ins Leere. Wir bleiben aber weiter dran – wie auch die Mai-Ausgabe der Motorwelt zeigt. Schwerpunkt der Clubarbeit ist derzeit die ausufernde Preispolitik der Mineralölkonglomerate.

Prinzipiell gilt für den Zweitaktmotor, dass er sich, was die Anforderungen an den Vergaserkraftstoff betrifft, grundsätzlich nicht vom Viertaktmotor unterscheidet. Das Mischungsverhältnis mit Zweitaktöl und die Art der Ölzumischung (Mischungs- oder Getrenntschmierung) haben ebenfalls keinen Einfluss auf



Manfred Groß, Technischer Berater im ADAC-Technologiezentrum Landsberg.

Foto: ADAC

die Kraftstoffanforderungen. Vespa hat übrigens auf Anfrage mitgeteilt, dass das in der Freigabeliste der DAT (die der ADAC ja ebenfalls veröffentlicht) geforderte „spezielle“ Zweitaktöl in Verbindung mit E10 ab Baujahr 2000 so speziell nicht sein muss – es soll lediglich den allgemeinen Spezifikationen entsprechen.

Dazu passt gut, dass vereinzelte Motorenöl-Anbieter mit der Propagierung ihrer höchstwertigen (gleich teureren) Produkte in Kombination mit E10 offenbar ein neues lukratives Ge-

schäftsfeld entdeckt haben.

Die Frage der Eignung von E10 beschränkt sich also auch beim Zweitakter auf das Motor-Umfeld bzw. die mit dem Kraftstoff in Verbindung stehenden Bauteile. Wie kritisch das zu sehen ist, können genau genommen nur die Fahrzeughersteller bewerten. Der ADAC hatte Anfang März freilich einen Test gestartet, der reichlich brutal klingt. Ein ausdrücklich nicht freigegebener Opel Signum (Benzin-Direkteinspritzer) wurde in einen Dauertest geschickt, mit Warnweste griffbereit auf dem Beifahrerplatz. Kritisch zu sehen ist hier insbesondere das Einspritzsystem. Seit gut 10.000 Kilometern läuft er nun, und läuft, und läuft (wir werden weiter berichten). Interessant in diesem Zusammenhang: Der Mehrverbrauch mit E10 (gemessen an einem anderen Modell auf dem Prüfstand des ADAC Technik Zentrums) liegt ziemlich exakt bei 1,5 Prozent.

Somit heißt es – nicht nur für Vespisten, sondern ganz allgemein für Besitzer von Young – und Oldtimern: Gas zurücknehmen, d.h. entspannt abwarten, das sich in den kommenden Monaten an neuen Erkenntnissen so tut.

**Manfred Gross
ADAC e.V.**

Technik Zentrum Landsberg/Lech

RESTAURATIONS- VERSICHERUNG

Der ADAC hat eine neue Restaurationsversicherung für Oldtimer entwickelt. Danach können jetzt auch für einen bestimmten Zeitraum Teile eines für die Restauration vorgesehenen Kfz (egal ob Pkw oder Motorrad) in die Kaskoversicherung aufgenommen werden. Infos unter www.adac.de

Neues Pannenfahrzeug ist auf Oldtimer spezialisiert

Den ADAC-Korporativclubs steht ab sofort ein neues Oldtimer-Servicefahrzeug zur Verfügung. Es kann zu besonders günstigen Konditionen zum Beispiel für eigene Oldtimerveranstaltungen gemietet werden.

Das Fahrzeug ist neben der Straßenwacht-Grundausrüstung speziell mit Ersatzteilen und Werkzeugen für Oldtimer ausgestattet. Das Sortiment umfasst über 300 verschiedene Werkzeuge, Starthilfebatterien, Kompressoren und Kleinteile, unter anderem

Zündkerzen für die Klassiker. Anfragen bitte per Mail an Christian Laufkötter (laufkoetter@vcvd.de).



Das neue Pannenfahrzeug.

Foto: ADAC

Vespa PX.

Verwirkliche Deinen Traum von Damals!



Die neue Vespa PX

Vespa

www.vespa.de

Aus alt ...



Es war einmal vor langer langer Zeit, da fand ein junger Mann eine alte Vespa V50N special. Die kleine Italienerin fristete ein erbarmungswürdiges Dasein im Schuppen eines Nachbarn, und der junge Mann nahm sich ihrer an.

Was klingt wie ein Märchen, kennt wohl jeder von uns Vespisti. Allerdings dachte Christian Lohey, auch Schüppi genannt, von den Los Piratos Voerde nicht im Traum daran, die V50N wieder in den Originalzustand zu versetzen. „Ich hab mir ein paar Jahre vorher eine PX aufgebaut, die sogar mit Lachgasantrieb ausgestattet ist“, sagt Schüppi. Von daher war klar: Aus der Fuffi musste ein richtiges

kleines Geschöß werden, dass es vorher so noch nicht gegeben hat.

Seit 15 Jahren ist der gelernte Tischler mit dem Vespa-Virus infiziert. Er gehört zur Tuning- und Custom-Fraktion, jener Gruppe von Enthusiasten, die ihren Vespas technisch und optisch gerne unter die Arme greifen und wahre Kunstwerke vollbringen. Seine eingangs erwähnte blaue PX hat er bereits an die Leistungsgrenze geschraubt (allein der Lachgasantrieb ist sehenswert!) und dafür etliche Preise auf diversen Customshows in ganz Europa eingehemt. Und jetzt soll die kleine Schwester ebenfalls „aufgehübscht“ werden.

Gesagt, getan: Im Winter 2009 machte sich der 32-Jährige ans Werk. Und das bedeutete erstmal, das Blech vom Rost zu befreien. „Außerdem war mir klar, dass in den Smallframe-Rahmen ein großer PX-Motor eingebaut werden sollte.“ Also musste die Aufnahme verändert und der

Motorblock an der Schwinge gekappt werden. „Das war Fummelarbeit“, erinnert sich Schüppi, „denn die Spur musste hinterher ja wieder eins zu eins stimmen.“

Auch sonst blieb der Motor nicht unverändert. Unter der Haube kommt ein 166 ccm-Zylinder von Malossi zum Einsatz, angepasst für ein MMW-2-Membrangehäuse und einen Mikuni TMX 30-Vegaser. Im Gehäuse ist eine Membran-Kurbelwelle von PEP Parts verbaut, die Kraft wird mit einer vollhydraulischen Cosa-Kupplung aufs Hinterrad gebracht. Beim Getriebe hat sich Schüppi für ein original PX125-er entschieden. Schlussendlich liefert ein rechtsseitig geführter RZ-Auspuff für den richtigen Sound und das korrekte Rückstauverhalten der Abgase aus dem Zylinder.



Auch vorne hat der Dattelner es nicht bei der Originaloptik belassen: Statt der gezogenen Vespa-Schwinge kommt an der Lenkstange eine um 10 Zentimeter gekürzte Telegabel eines Piaggio TPH zum Zug, natürlich vollverchromt und auf Hochglanz poliert. Dadurch kommt der breite Reifen richtig gut zur Geltung. Eine Drop Bar komplettiert das Lenkensemble, statt Tacho allerdings führen in der Mitte die verchromten Schläuche für die hydraulischen Bremsanlagen sowie die Züge in die Karosserie. Die Geschwindigkeit wird von einem kleinen Digitaltacho angezeigt.

Technisch hui, musste auch das Kleid hui werden. Schüppli stellte sich eine klassische Schwarz-Weiss-Lackierung vor. Die Arbeiten hat er natürlich nicht an einen Lackierer gegeben. „Das wollte ich alles selbst machen, dann weiss ich auch, wann ich selber Fehler mache“, sagt er. Und aus den Fehlern hat er lernen müssen: „Manche der Eisernen Kreuze habe ich anfangs nicht richtig hinbekommen, da musste ich dann nochmal überlackieren und von vorne anfangen.“

Die Kreuze sind reine Verzierung, und die ist ihm ausnahmslos gut gelungen. Selbst auf der Sitzbank – eine mit ein wenig Schaumstoff gepolsterte Edelmetallplatte (!) – ist das Kreuz als ausgesägte Silhouette zu sehen. Auch sonst hat Schüppli sein ganzes Augenmerk auf eine perfekte Gestaltung gelegt: Selbst der Motorblock ist komplett mit wärmefester Farbe lackiert, der hintere Stoßdämpfer setzt sich mit seiner roten Feder optisch harmonisch vom Gesamtkunstwerk ab. Und: Die Kaskade vorne wurde komplett begradigt, lediglich eine kleine Wölbung über dem Lenkrohr ist geblieben.

Nach etlichen Monaten Heimarbeit hat Schüppli im Frühjahr 2010 seine kleine Italienerin endlich fertig gehabt. Alle Umbauten haben übrigens den Segen des TÜVs erhalten. Sie darf also ganz legal und offiziell auf den Straßen bewegt werden! Und: Sie ist auch gleich auf zahlreichen Ausstellungen präsentiert worden. Sehr zur Freude des Besitzers, hat er doch bereits vier Preise für den Roller eingheimst.

Über die Kosten der ganzen Umbauarbeiten schweigt der Tischler. „Am Ende zählt doch überhaupt nicht, was Du da an Kohle reingesteckt hast. Wenn Du etwas machen willst, dann machst Du es. Egal, wie teuer es am Ende wird.“ So etwas nennt man Roller-Enthusiasmus pur!

Die neue „V50N special“ hat in der Customszene bei manchen Betrachtern den Spitznamen „Black Baron“ bekommen – Schüppli will das aber nicht übernehmen: „Ich gebe meinen Rollern keine Namen. Das sind meine blaue PX und meine schwarzweiße V50.“



Fotos:
Christian Lohey,
Rollerfahrer-
Magazin

Text:
Christian
Laufkötter
Beisitzer Kom-
munikation



mach neu!





Mindestens zwei Dinge werden den knapp über 1.000 Teilnehmern der Vespa World Days 2011 in Gjøvik (Norwegen) in Erinnerung bleiben: Die hellen Nächte und die Herzlichkeit der Norweger!

Vespisti aus über 20 Nationen, darunter Russland, Argentinien und die USA, sind Mitte Mai zu einer der frühesten und kältesten Vespa World Days in das Land der Trolle gerollt, mehr als 700 davon auf eigener Achse! Zumindest sind so viele Roller auf dem Zielfahrtplatz gesehen worden. Ob Spanier, Griechen, Deutsche, Niederländer, Belgier, Franzosen, Engländer, Italiener oder Schweizer: Aus fast jedem Winkel Europas sind zahlreiche Vertreter in der rund 28.000 Einwohner zählenden Stadt im Norden von Oslo gesehen worden.

Der Vespa Club Norwegen hat das Sportzentrum in der Stadt für drei Tage zum Vespa-Dorf umfunktioniert. Neben dem eigentlichen Treffengelände, der Vespa Village, lag direkt der Campingplatz für Zelte und Wohnmobile. Bei Nachttemperaturen um die null Grad Celsius zog es allerdings viele Teilnehmer in die Hotels und Blockhütten in der Umgebung. Die heimischen Taxifahrer hat das gefreut, denn angesichts hoher Strafen bei bereits 0,2 Promille am Steuer haben sich viele Vespisti zum Platz und wieder zurück bringen lassen.

Leider durften die Roller selbst nicht direkt auf den Zielfahrtplatz. So kam es, dass tagsüber nach den Ausfahrten die meisten Teilnehmer entweder direkt ins Hotel oder mit ihren Fahrzeugen auf dem Campinggelände blieben.

Ausfahrten in die Region

An den beiden Haupttagen Freitag und Samstag organisierten Stig Rogne, der Präsident des VC Norwegen und sein Team zwei schöne Ausfahrten in die Region. Die eine Ausfahrt führte bis nach Lillehammer, wo 1994 die Olympischen Winterspiele ausgetragen wurden. Die Samstagstour war etwas kürzer, dafür ging sie direkt durch die Region Toten, in deren Zentrum Gjøvik liegt. Mehr als 500 Vespas schlängelten sich durch die Landschaft, und überall wurden die Vespisti von den Einwohnern freudig begrüßt. Am Samstag zeigte Robin Davy mit den Oldtimerfreunden München seine bekannte Vespa-Stunt-Show und wurde von mehreren Hun-

Vespa World Days 2011 Willkommen

dert Zuschauern mit tosendem Applaus gefeiert.

Auf den Straßen selbst bemerkte man ein ganz anderes Phänomen: Ohne dass die Freunde des VC Gjøvik die Straßen großartig absperren mussten, haben alle Autos, egal ob sie Vorfahrt hatten, gewartet, um den Corso an sich vorbeizulassen! Viele stiegen sogar aus, um die Szenerie zu filmen oder zu fotografieren.

Souvenirs, Souvenirs

Leider spielte sich während der Ausfahrten in der Vespa Village so gut wie gar nichts ab. Ein Wagen mit Getränken und heißen Würstchen war zur Verpflegung der wenigen Anwesenden geöffnet. Auch am Stand des örtlichen Piaggio-Händlers, der die neuesten Modelle und modische Accessoires präsentierte, war immer Zeit und Platz zum Stöbern. Der Renner dort waren übrigens nicht warme Unterwäsche für die Norwegen-Neulinge, sondern eigens zu den VWD 2011 gefertigte Jethelme, die zum Sonderpreis verkauft wurden. Selbst die örtliche Polizei hat sich mit diesen Souvenirs eingedeckt.

Trotz der wenigen Anwesenden sind immer wieder Besucher zum Stand des VCVD gekommen. Bereits auf der Fähre nach Oslo hat sich der Verband an einem Stand sowohl den interessierten Gästen präsentieren können als auch für die Ortsclubs erste Informationen zur bevorstehenden Veranstaltung geben können. Das Präsidium kam damit dem Wunsch vieler Ortsclubs nach, die sich mehr Präsenz seitens des VCVD auf internationalen Veranstaltungen gewünscht haben.

Unter den Teilnehmern stellte Deutschland neben Italien die größte

Days 2011: en in Gjøvik



Gruppe. Fast 250 Mitglieder aus den VCVD-Ortsclubs zog es zum nördlichsten Welttreffen der Freunde italienischer Fortbewegung. Für Stig und Martin Stift, den Beauftragten für Internationale Beziehungen des Vespa World Club, war es deshalb auch eine besondere Ehre, Günter W. von Rickeln von den PX Veteranen Sandkrug Oldenburg auf die Bühne zu bitten. Günter zählte mit seinen jetzt knapp 80 Jahren zu den äl-

testen Teilnehmern des Treffens. Sichtlich gerührt nahm er von Stig ein Ehrenpräsen entgegen.

Gerührt waren auch Mette und Sven. Der Vorsitzende des Flensburger Rollerclubs hatte erst eine Woche von den VWD seine Frau Mette geheiratet. Die beiden waren in Gjøvik in den Flitterwochen und sind von Stig überrascht worden.

Nach einem reichhaltigen Dreigänge-Menü (mit regionalen Kostbarkeiten wie z.B. Elchbraten) übergab Norwegens Vespa-Präsident Stig die VWD-Fahne an seinen britischen Amtskollegen. Mitte Juni 2012 finden dort die nächsten VWD statt.

Fotos:

Sigrid Bödicker, VC Düsseldorf
Silke Laufkötter, Carsten Lichnau,
Rollerfreunde Vest Recklinghausen
(Ortsgruppen Mainz und Hamburg)

Text:

Christian Laufkötter
Beisitzer Kommunikation



Anzeige



Runo's Vespa

GALERIE

HERNE - W A N N E

Vespa-Motorroller professionell veredelt

Runo 2Rad Shop GmbH
Herner Str. 67a
44652 Herne
Tel.: 0 23 25 / 95 85 0
www.vespa-galerie.de info@runo.de

V50N SPECIAL

von Christian Lohey

VC „Los Piratos“ Voerde





Mit freundlicher
Genehmigung vom

ROLLERfahrer

Der MP3-Hybrid im Alltags-Test

„Hybrid“ – der Einsatz eines Elektroantriebes zusammen mit einem Verbrennungsmotor ist total hip! Toyota macht es seit 1998 vor und jetzt wollen alle, Zweiradhersteller inklusive. Mit dem MP3-Hybrid führt Piaggio die Technik jetzt auch auf dem Rollermarkt ein und seit kurzem stehen die Elektro-Verbrenner bei ausgesuchten Piaggio-Partnern. Der Hersteller verspricht „Leistung und Fahrfreude“ und – für das gute Gewissen: „50% weniger CO₂-Ausstoß“.

Klingt vielversprechend!

Der Rentner im Haus nebenan hat „eine MP3“ oder ist es „ein MP3“? Hm, das bleibt unklar! Sicher ist, er braucht dafür „nur“ einen PKW-Führerschein. Aber warum ausgerechnet ein Hybrid? Nun, man hat das Gefühl etwas aktiv für die Umwelt zu tun.

Eines schönen Apriltages fiept mein Handy, Clubkollege „Dersch“ mit der freudigen Botschaft, dass uns das Piaggio Center Rippert in Rüsselsheim einen 300er MP3-Hybrid testen lassen würde – der Hersteller selbst blieb hier eher schweigsam. Also auf zur Testfahrt!

So viele Knöpfe, wozu das denn? Feststellbremse, Fußbremse, elektrischer Rückwärtsgang – damit muss ich mich erst anfreunden. Eine Entscheidung ist zu treffen: Welcher Fahrmodus? Neben einem reinen „Elektro-Modus“ stehen ein Lademodus (hier soll die Batterie geladen werden), ein Hybrid Power Modus (hier soll's besonders kraftvoll zugehen) und ein elektrischer Rückwärtsgang zu Wahl.

Den Elektro-Modus eingelegt, setze ich mich sofort in Bewegung – nahezu lautlos. Interessant! Leider wird bei 35 km/h abgeregelt und ich bin ein Verkehrshindernis. Eine rüstige Rentnerin kreuzt direkt vor mir

die Straße. Die Lady hat mich tatsächlich überhört. Ich hämmere auf den „Signalknopf“ ein. Direkt neben dem Hupenknopf angebracht erzeugt er ein nerviges lautes Piepen, das mich allerdings stark an meinen C64 erinnert. Dem Auto-Fahrer hinter mir ist mein elektrischer Vortrieb nun scheinbar endgültig zu gering. Wild hupend und fluchend überholt er.

Mit einem Motorradkennzeichen erscheinen 35 km/h etwas dürftig!



Der MP3 Hybrid im Alltagstest mit Fahrer Dersch.

Foto: Marcus Netscher

Auch dass das Fahrzeug bei fast vollen Akkus an einer 8% Steigung einfach stehen bleibt, ist für den folgenden Verkehr verwirrend und in höchstem Maße gefährlich. Von einem 3,5 PS starken E-Motor hätte ich mir mehr erwartet. Mit einer V50, besetzt mit zwei schweren Personen und vollem Tank (gleiches Gewicht wie MP3 Hybrid) hätte ich den Berg zumindest im Schrittempo bezwungen. Ein klarer Minuspunkt also, liebe Piaggio-Inge-

nieure, und der Hinweis: In Deutschland darf der Hybrid weder in Fußgängerzonen noch bekommt er auf der Straße eine Sonderbehandlung! Da muss mehr gehen, auch zu Lasten der Reichweite, sonst wird es lebensgefährlich.

Leider hat der kurze E-Betrieb deutlich an hat an den Akkus genagt, also muss der Lademodus zeigen, wie schnell er die E-Reserven wieder auf Vordermann bringen kann. Bei 105

km/h ist allerdings Schluss! Schade, liegt wohl am höheren Gewicht im Vergleich zu den Verbrennern. Nach gut 20 Kilometern im Tiefflug hat der Akku rund 15% mehr Kapazität – toll! Allerdings erinnert der Vortrieb mehr an 125 als an die blumig versprochenen 400 Kubik. Au-

ßerdem fällt das Gewicht beim Handling überraschend negativ auf. Der MP3 mutiert hier schnell zum trägen Fahrzeug, das im Bezug auf seine Motorisierung relativ hohen Krafteinsatz und vorausschauendes Fahren erfordert.

Für mich steht fest – Lademodus geht auf der Autobahn, nicht aber auf der Landstraße. Also schalte ich den „Hybrid-Power-Modus“. Jetzt wird der Benzin elektrisch unterstützt.



Im Helmfach belegt der Akku-Lader den Platz (l.). Die riesige Ladeanzeige wirkt deplatziert und hätte auch in kleinerer Form alle notwendigen Infos geliefert (m.). Der MP3 Hybrid macht trotzdem Laune (r.).

Alle Fotos: Marcus Netscher

Das soll die Anfahrschwäche und das Mehrgewicht kompensieren.

Und genau das tut es! Plötzlich wirkt der MP3 deutlich leichtfüßiger und agiler. In Sachen Seitenwind bleibt er aber empfindlich, was wohl an den an Stelle des Helm-faches montierten Akkus und dem daraus folgenden recht hohen Schwerpunkt liegen sollte. Hier ist der MP3 zu Hause. Wenn es kurvig wird, die Hand (bei ordentlich Schräglage) am Gasgriff nur auf die Kurvenmitte wartet, dann macht das Fahren richtig Laune. Erfreulich dabei, der Verbrauch des E-Motors. Trotz forscher Fahrweise sinkt der Ladestand nur langsam – da könnte man sicher noch 2-3 PS mehr herausholen, oder?

Ein Grinsen macht sich auf meinem Gesicht breit! Das Grinsen währt lei-

der nur bis zur Tankstelle. Den Normverbrauch gibt Piaggio an, mit 1 Liter Benzin (im Hybrid-Modus) pro 50 Kilometer an. Ein rein rechnerischer Wert, der auch auf die Erklärung, ob hier der „Hybrid-Power-“ oder der „Lade-Modus“ gemeint ist, verzichtet. Wir tanken nach 80 Kilometern knappe 4 Liter Superbenzin! Daneben braucht der Hybrid noch einige Kilowattstunden an der heimische 230Volt Steckdose, bis die 100% Marke erreicht wird. Das ist eine Ansage!

Fazit: Trotz aller Kritik – der Piaggio MP3 Hybrid ist etwas ganz besonderes! Warum? Weil er der erste seiner Art ist und so schön italienisch. Da fehlt das Helm-fach, dafür gibt es einen Akkulüfter mit Jetturbinen-Geräuschkulisse. Da ist in Sachen Leistung noch Luft nach oben drin, dafür

leht er nach Schräglage und Verwindung. Für runde 10.000 Euro überzeugt er allerdings kaum. Außerdem fehlt etwas! Das „Sparometer“, das mich zu jeder Zeit über Fahrweise, Akkunutzung und Rückspeisung informiert. Die riesige analoge Akkuanzeige braucht niemand! Es bleibt trotzdem das gute Gefühl. Denn wer kann schon „rein elektrisch“ rückwärts oder lautlos durch die City? Und wer hat auf Knopfdruck ein paar Briketts mehr parat? Nur der MP3 Hybrid!

... und dafür ziehe ich meinen Helm vor den Konstrukteuren. Auch wenn ich nicht ganz überzeugt bin.

Marcus Netscher
VC „Schwarze Schafe“ Mainz

Anzeige



KÜBLER

alles für Rollerfreunde



Königswinterer Str. 1 53227 Bonn-Beuel Tel 0228 47 05 47 www.kuebler-bonn.de



Die wichtigsten

Das Angebot an Rollermagazinen ist riesig. Vespina hat sich drei von ihnen in dieser Ausgabe auch hier kurz vor. Es sollte eigentlich

Von Christian Laufkötter, Roller

Motoretta, Deutschlands erstes Rollermagazin

MOTORETTA

Sie gilt als Flaggschiff unter den Rollermagazinen, die man in Deutschland bekommt. Und: Motoretta ist Deutschlands erstes Rollermagazin. „Wir sind im Mai 1989 auf den Markt gekommen“, erinnert sich Herausgeber Christoph Wisberg. „Das war die Zeit, in der sich die Rollerszene in Deutschland stark gewandelt hat. Die jungen Wilden wollten vom offiziellen VCVD nichts mehr wissen, und für die fehlte ein Informationsmedium.“

Der damals 18-Jährige kannte von einem mehrjährigen Aufenthalt in England die dortige Fanmagazin-Szene. Und dachte sich: „Warum sollte das nicht auch in Deutschland funktionieren?“ In den späten 80er- und frühen 90er-Jahren gab es zwar viele unabhängige Musik-Fanzines. Für Rollerfahrer gab es so etwas aber nicht. Also: Ärmel hochgekrempelt, Freunde von der Idee begeistert und im heimischen Keller angefangen, ein Magazin für die Rollerszene zu entwickeln. „Wir wollten speziell was für das Ruhrgebiet machen“, erinnert sich Wisberg. „Denn das war ja unsere Heimat.“

Gestartet mit einer Auflage von 150 Exemplaren in Schwarz-Weiß-Kopierqualität, ist aus der Motoretta von damals ein technisch hochentwickeltes Magazin für alle Rollerfans geworden. Die Jahresauflage der acht Ausgaben beträgt stolze 350.000. Dazu kommen noch Bücher, DVDs und Spezialmagazine wie beispielsweise das Vespa-Magazin (siehe S. 31).

Während früher vor allem die unabhängige Rollerszene im Fokus lag, bietet die Motoretta heute einen breiten Überblick über moderne Technik, die Vielfalt der Fahrzeuge sowie Reiseberichte. Der Wandel vom Fanzine zum Magazin kam Anfang bis Mitte



Motoretta-Herausgeber Christoph Wisberg vor den ersten Ausgaben. Links oben das erste Cover vom Mai 1989.

der 2000er-Jahre. „Die Industrie hat den Rollermarkt entdeckt und brachte neue Modelle. Da ich immer schon ein Faible für die Technik hatte, fingen wir an, uns damit zu beschäftigen“, erinnert sich Wisberg.

Wisberg entwickelte die Motoretta weiter. Vor einigen Jahren gab er die Chefredaktion ab. Seitdem kümmert sich Norbert Meiszies von Bergheim aus um die Inhalte, gemeinsam mit zwei weiteren Redakteuren und freien Mitarbeitern. Am Stammsitz des Verlags in Recklinghausen arbeiten zehn Mitarbeiter im Vertrieb und im Buchbereich. Im Portfolio gibt es mittlerweile auch zahlreiche andere Motorradtitel z. B. für Quads.

Wo steht Motoretta in fünf Jahren? „Der Trend geht zur urbanen Mobilität“, sagt Christoph Wisberg, „und wir begleiten unsere Leser auf diesem Weg. Als Nummer eins auf dem Markt.“

MOTORETTA

Ausgaben/Jahr: 8
Gesamtauflage: 350.000
www.motoretta.eu

Rollerfahrer-Magazin: Fanzine für alle Roller

2007 war das Geburtsjahr eines neuen Scootermagazins. Heiko Grabosch aus Herten hat das Rollerfahrer-Magazin auf den Markt gebracht. „Nachdem sich andere Rollerausgaben einer neuen Zielgruppe zugewandt hat, fehlte mir die Berichterstattung aus der Szene“, sagt der 36-Jährige. Und die sah Grabosch nicht nur in der Schaltrollerszene. „Vor allem die schnellen Automatic-Scooter haben bei Jugendlichen eine enorme Anziehungskraft entwickelt, und obwohl ich selbst das alte Schaltblech liebe, spüre ich auch eine gewisse Faszination der neuen Szene.“

Im Keller des elterlichen Wohnhauses wurde flugs der Partykeller zum neuen Büro umgewandelt. Gemeinsam mit ein paar Freunden entwickelte er das Konzept: Es sollte ein moderner Drittmix sein, der sowohl für die „Scootermatics“ genannte Automatenzene als auch für klassische Roller sowie neue Fahrzeugvorstellungen Platz bieten soll. Grabosch: „Wir beschränken uns nicht auf eine bestimmte Marke, sondern wollen ein Unterhaltungsmedium mit informativem Charakter sein.“

Seine Ideen für das alle drei Monate erscheinende Heft nimmt Heiko Grabosch aus seiner, wie er lachend sagt, „langen Erfahrung im Chaosverband der Rollerfahrer“. Er ist auf zahlreichen Veranstaltungen im In- und Ausland, berichtet über Customshows aus ganz Europa und ist auch auf den Großrollertreffen Gast. „Diese Zielgruppe nimmt stark zu“, ist er überzeugt. Deshalb widmet Grabosch den tourenbegeisterten Großrollerfahrern auch immer wieder ein Forum.

In der Mischung sieht er die Stärke seines Magazins: „Wir wollen, dass

Rollermagazine

st so vielfältig wie die Szene selbst.
mal näher betrachtet und stellt sie
ntlich für jeden etwas dabei sein.

erfreunde Vest Recklinghausen

Das fahrer



Heiko Grabosch entwickelte 2007 das Rollerfahrer-Magazin. Einen Teil des Hefts widmet er auch den Großrollern.

sich jeder Rollerfahrer, der das Magazin kauft, auch wiederfinden kann.“ Er weiß, dass er das nicht zu 100 Prozent erreichen kann. „Aber der bisherige Erfolg stimmt mich gut gelaunt.“

Bei der Auswahl der Neuvorstellungen wählt der Hertener ganz bewusst nur die Fahrzeuge aus, die sich aus der Masse hervorheben. Und auch den Customfahrzeugen muss der Hauch etwas Besonderem anhängen, sonst kommen sie nicht ins Blatt.

Grabosch erkennt einen Wandel der Szene: „Viele Maxi-Fahrer interessieren sich für die alten Schaltblechroller. Sie gehen sehr offen mit den Unterschieden zwischen Schaltblech und Automaten um.“

Um die Zukunft des Rollerfahrer-Magazins macht er sich wenig Sorgen. „Ich hoffe, dass die Auflage stabil bleibt und wir ein guter Repräsentant der Rollerszene bleiben.“

ROLLERfahrer

Ausgaben/Jahr: 4

Gesamtauflage: 60.000

www.rollerfahrer-magazin.de

Partner vorgestellt



Classic Scooter: Alles, außer Automaten

Im Unterschied zu den beiden vorgenannten Magazinen bleibt bei Classic Scooter eins außen vor: der Automatik-Markt. „Deshalb heisst das Magazin ja auch so“, sagt lachend Herausgeber Stephan Czempinski, genannt „Champ“. Schaltblech in seiner schönsten Form, dazu Berichte über die Run- und Nighterszene und natürlich Tipps rund um neue Klamotten und Musik, die hauptsächlich der Stilrichtung Northern Soul zuzurechnen ist.

Champ kam 1999 auf die Idee, ein eigenes Magazin zu entwickeln. „Ich war damals schon als DJ in der Rollerszene unterwegs, und als Ende der 90er-Jahre die deutsche Ausgabe der Scootering eingestellt wurde und sich auch in der Motoretta weniger Berichte über die so genannte Szene fanden, tat sich für mich eine Lücke auf.“ Und so sammelte er zunächst alle Eindrücke von den Veranstaltungen, die er selbst besuchte. Ob Customshow, Scooterrun oder Nighter, Champ berichtete über das, was in der Subkultur passierte und was die Subkultur bewegte. „Ich hab da auch heute noch keine direkte Planung, welche Themen ich jetzt besetzen muss und welche Geschichten ich bringen will“, gibt er zu. Vielmehr ist es die Vielfalt, aus der der 43-Jährige auswählen kann.

Einen Teil der Berichte widmet Champ auch dem Sport. Und zwar den diversen Schaltblechrennen. Meist sind diese mit einem Treffen, Run oder Nighter verknüpft. Dort bekommt er dann auch die Informationen für andere Geschichten. „Du siehst einen Roller, der toll aufgemacht ist, und darüber schreibst du dann beim nächsten Mal eine Story.“ Egal ob Restauration oder Custom-Scooter.



Stephan Czempinski hat erst das Magazin herausgebracht, bevor er einen gleichnamigen Handel für Rollerteile eröffnete.

Das Hobby von einst ist auch heute noch – Hobby. Denn Champ hat Mitte der 2000er-Jahre in Bottrop einen kleinen Laden für Roller, Rollerteile und Zubehör eröffnet. „Der örtliche Vespa-Händler hat dicht gemacht, und da ich zu faul war, immer in andere Städte zu fahren, hab ich einen eigenen Laden aufgemacht“, sagt er, nicht ganz ohne ein ironisches Lächeln.

Natürlich heisst der Laden auch „Classic Scooter“. Hier kann man die Zeitschrift auch käuflich erwerben. Ansonsten gibts das Heft im Abo oder bei ausgesuchten Schaltblechhändlern. Eine Kiosk-Variante wird es nicht geben. „Classic Scooter bleibt ein Fan-Magazin, das auch auf Veranstaltungen zu kaufen sein wird. Aber kein Mainstream-Magazin.“

Champ hat seine Nische auf dem Rollermagazin-Markt gefunden. Und da fühlt er sich auch wohl.

CLASSIC SCOOTER

Ausgaben/Jahr: 3-4

Gesamtauflage: 7.200

www.classic-scooter.de

SIP-Team überbesteht 24-h-Rennen „The Resistance 2011“ in Spanien

Dass in Spanien Mitte April eines der härtesten Vespa Rennen Europas stattfinden wird, erfuhren wir in allerletzter Minute durch eine weitergeleitete Mail von unseren französischen Freunden: ein 24 Stunden Roller Rennen, genannt „Vespa The Resistance“, organisiert vom Team Vespa Barcelona. Das hieß: 1600km Anreise, 1600km auf der Strecke mit dem Roller und abermals 1600km nach Hause. Was für ein Trip!

War bisher das Springrace mit seinen 12 Stunden schon eine harte Herausforderung für das Material, so war das Rennen in Spanien noch eine Liga höher ... So stellte sich die Frage, mit welcher Motorisierung man an den Start geht, um diese lange Zeit ohne Defekte durchzuhalten. Denn ein Sieg war erfahrungsgemäß nur drin, sofern man nicht kostbare Zeit durch Reparaturen verlor. Die Entscheidung fiel trotzdem auf einen Parmakit SP09-Motor mit guten 25 PS, der jedoch in der Kürze der Zeit nicht mehr ausreichend getestet werden konnte. Als schon im Training am Freitag der Motor mehrmals durch diverse Kinderkrankheiten auffiel, musste Abends dann die Reissleine gezogen werden. Der Motor war einfach nicht zuverlässig genug. Als sichere Bank wurde sich nun für einen ESC Klasse 5 konformen Polini Motor entschieden, der zwar durch Minderleistung glänzte, aber gleichzeitig eine hohe Haltbarkeit versprach ... ein Irrtum, wie sich herausstellen sollte.

Trotz dieser schwachen Motorisierung gelang uns im Qualifying am Samstag ein hervorragender 3. Platz, der im anschließenden Le-Mans-Start



Blick ins Fahrerlager in Barcelona.



Nach 24 Stunden und einem hart umkämpften Rennen kann sich das SIP-Team über den 3. Platz in der Einzel- und den 2. in der Smallframe-Wertung freuen.

sofort in die unangefochtene Führung umgemünzt wurde. Es folgt der Rennablauf in Kurzfassung:

- Le Mans Start gewonnen
- Nach ca 1,5 Stunden an Pos. 1 mit ca 3 Runden Vorsprung
- Nach 2 Stunden: Katastrophe! Kupplung am Ende - Beläge in 17 Minuten getauscht (13 Runden verloren)
- Nach ca 4h: Sturz beim Angasen (Beste Teamrunde!). Lenkerklemmung verloren
- wieder geschraubt (keine Ahnung wie lange). Dabei haben wir den Scheinwerfer für die Nachtphase verloren! Strategischer Nachteil im Vergleich zu den Teams, die mit LED Clusterscheinwerfern (!!) unterwegs waren!
- Bremsbeläge gewechselt (waren zu Anfang des Rennens neu... und jetzt runter. Das Anbremsen aus den schnellen Geraden fordert seinen Tribut)
- Zwischenzeitlich auf Platz 33 (von 43!!!) zurückgefallen!
- Aggressivere Strategie: „Stint“-Länge auf maximal erlaubte Dauer angepasst (max 65 Minuten pro Fahrer)
- Alle 4h Tanken, möglich durch 22,5 Liter Tank
- Aufholjagd bis auf Platz 4 - alle

Fahrer mit überlegenen Rundenzeiten!

- In der Nacht (ca 3:30 Uhr) Kollision beim Überrunden. Grete bringt Roller trotz Splitterbruch im Ellenbogen an die Box zurück. Hut ab und gute Besserung!

- Reparaturen am Roller nötig, Auspuff abgerissen und Lenkkopfabdeckung zerschmettert - aber immer noch Platz 4

- Sturz beim Angasen - kleine Reparatur - immer noch Platz 4

- am Morgen ca 8 Runden Rückstand auf den 3. Platz - noch 2h zu fahren - aber Team Authentik (auf 3. Platz liegend) bekommt Getriebeprobleme an der starken PX

- 1,5 Stunden vor Schluss sind wir auf Platz 3 -> Team Authentik fährt aber wieder.

- 1 Stunde vor Schluss: 4 Runden Vorsprung auf Authentik.

- Reifen sind am Ende (nie gewechselt) und ultrarutschig - das Team bringt den 3. Platz trotzdem sicher ins Ziel und erreicht parallel den 2. Platz in der Smallframe Klassenwertung!

Text & Fotos:

www.sip-scootershop.com



Dreimal mehr Teilnehmer und doppelt so viel Rollerfahrer sind zur 50. Auflage der Selztalrally nach Ingelheim gekommen. Die Strecke führte durch den Hunsrück bis zur Mosel.

Fotos: Sigrid Bödicker

Starkes Starterfeld bei der 50. Selztalrally

In diesem Jahr wurde die Motorrad Rallye Selztal zum 50. Mal ausgetragen. Und sie konnte sich endlich auch mal wieder einer größeren Beliebtheit erfreuen. Die Gesamtanzahl der Teilnehmer hatte sich mehr als verdreifacht, die Anzahl der Rollerfahrer verdoppelt. Die genauen Regeln habe ich schon in der Vespina 1/10 beschrieben – damit möchte ich Euch heute nicht langweilen.

Gestartet wurde diesmal erst um 9.00 Uhr und nicht schon zu nachtschlafender Zeit um 8.00 Uhr. Wir wurden von Bürgermeister höchstpersönlich auf die Strecke geschickt. Sie führte uns ca. 230 km kreuz und quer durch den Hunsrück. Es ging von Ingelheim zunächst nach Klosterkumbd bei Simmern mitten im Hunsrück. Dann war ein Gasthof in St. Goar am Rhein anzufahren, nur um anschließend zu einem Lokal nach Burgen an der Mosel zu fahren. Von dort aus ging es wieder durch den Hunsrück

zur Wertungsprüfung in der Nähe von Bad Sobernheim und von dort aus zurück nach Ingelheim. Wir befuhren bei idealem Rollerwetter und freier Streckenwahl fast ausschließlich Landes- und Kreisstraßen. Das machte in dieser landschaftlich schönen Umgebung einen riesen Spaß. Strecken vorbei an großzügige Felder mit langen Geraden und langgezogenen Kurven wechselten sich ab mit Serpentinenfahrten hinunter zu den Flüssen. Ich würde euch ja gerne mehr Fotos von der Umgebung zeigen. Aber da es sich um eine Veranstaltung im Rahmen der deutschen Vespa-Sportmeisterschaft handelte, war dann doch keine Zeit für Sightseeing und Fotoknipsen. Zwischen 14.00 Uhr und 14.30 Uhr trafen alle Teilnehmer wieder im Ziel, dem Schützenheim in Ingelheim, ein.

Um 17.00 Uhr fand die Siegerehrung statt. Der Veranstalter hatte sich nicht lumpen lassen. Bei der Nennung bekam schon jeder Teilnehmer ein Po-

lo-Shirt und einen Aufkleber, bei der Siegerehrung kam neben den Pokalen für die Gewinner noch für jeden Teilnehmer eine Plakette dazu. Direkt anschließend wurde auf die 50. Veranstaltung angestoßen. Außerdem spielte eine Live-Band irische Weisen aus alter traditioneller, aber auch aus neuer Zeit. Getanzt wurde zwar nicht, es herrschte aber allgemein sehr ausgelassene Stimmung.

Übrigens, in der Rollerklasse siegte Hans-Werner Both vom Vespa Club Düsseldorf e. V. vor Günter Kübler (Vespa Club Bonn) und Wilfried Taraschinski, ebenfalls für Düsseldorf gestartet.

Es war ein schöner Tag mit netten sportlichen, touristischen und gesellschaftlichen Komponenten. Ich freue mich schon jetzt auf das nächste Jahr!

Uwe Bödicker
VC Düsseldorf

Anzeige

AIRBRUSH

Dein Weg zu einem guten Airbrush

Conny's Karten

Klassische Grüße für jede Gelegenheit

Airbrush Amarok Art / Martin Schipper / Bahnstraße 8 / 44532 Lünen / Tel.: 02306 910 32 80 / Mobil: 0171 53 85 091 / amarok-art@web.de

Nützliches und Unnützes – Kleine Produktkunde rund um die Vespa

Es darf wieder gerollt werden – liebe Freunde der gepflegten allumfassenden Vespa-Ausstattung – unsere Tipps für die angerollte Saison.



Die Evolution des Rollerfahrers - ein Shirt, dass es wohl schon im letzten Jahr gab, dass aber auf den kommenden Runs oder Rollertreffen immer noch gut kommt. Die Firma „shirts-shop.de“ bietet das „Original Scooterist Evolution Shirt“ via Amazon an. Einschränkungen in der Farb- und Größenauswahl gibt es nicht und mit unter 14 Euro ist das selbsterklärende Evolutionskleidungsstück aus 100% Baumwolle sicher ein netter Gag!



Entspannt können sich alle Oldie-Besitzer zurück lehnen. SIP aus Landsberg bietet für alle 150er Piloten ab sofort einen neu entwickelten Kolben an. „Wer mit den Oldiekolben unzufrieden war, der findet hier eine echte Alternative“, schreibt der Versender auf seiner Homepage. Der Kolben soll für die 150ccm Modelle zwischen 1956 und 1965 passen. Die genauen Modelle finden sich ebenfalls auf der Web-

seite oder können über den Support auch telefonisch abgefragt werden. Der Preis (online) 99 Euro plus Versand ...

Außerdem hat SIP für Mai einen neuen „Vespa Klassik“ Katalog angekündigt und verspricht allen registrierten Kunden ein kostenloses Exemplar! Wer nicht so lange warten möchte, bis das 400 Seiten Teil den heimischen Briefkasten zum Platzen bringt, der kann den Katalog auch downloaden! Frohes Saugen!

Vespa Roll - bitte gut! Alles kein Problem, wenn das geliebte Blech das richtige Schuhwerk angelegt bekommt. Nachdem ich selbst im letzten Jahr mit teuren „Blechfelgen“ eines großen Versenders „auf die Schnauze gefallen“ bin, möchte ich Euch jetzt einen Klassiker ans Herz legen.



Eine 2.10x10“ Stahl-Felge aus dem Online Angebot von Lions-Scooter. Passt auf alle 10“ Modelle ab 1962 und steht in Sachen Materialstärke und Verarbeitung dem Original in nichts nach. Der Preis geht absolut in Ordnung, knappe 16 Euro das Stück. Die Farbe ist Vintage pur – die Teile kommen grau gelackt.

Musik-Tipp und Futter für Euren DVD-Player zum Schluss. The Busters haben eben eine Doppel-DVD Box mit dem Titel „The Busters – Das Konzert für



die Ewigkeit“ veröffentlicht. Wer es in dieser Saison nicht schafft die Jungs bei einem ihrer zahllosen Gigs in der Republik zu sehen, der täte gut daran, sich das Doppel-DVD Schnäppchen ins DVD-Regal zu stellen. Was Euch erwartet? Eine Band-Doku und „einfach feiner Ska aus D“ - der Preis – knapp 17 Euro, entdeckt bei Amazon.



Tick...Tick...Tick, in letzter Sekunde erreichen uns heiße Neuigkeiten vom Scooter Center aus Köln. Und nicht nur die Temperaturen in Deutschland sind gerade überdurchschnittlich gut, sondern auch die Vesparoller und Frauen in diesem Kalender. Kein 0815-Kalender wie viele andere, mit Hochglanzkisten in Aspiq, oder Modells mit futuristischen Laufstegklamotten, sondern echte Roller mit echten Menschen. Hochwertig fotografiert, gedruckt und verarbeitet. Ein Hingucker sowohl in der Werkstatt, im Büro oder auch im heimischen Wohnzimmer. Die ausgefallenen Aufnahmeorte lassen einen schnell ins Träumen geraten. Und wer auch so träumen will, sollte sich schnell ein Exemplar im online-shop sichern.

SCOOTER CENTER Vespa-Kalender 2012, Fotograf: Christoph Gabler; 32x32 cm; 14 Seiten + Deckblatt + Plus Rückwand; Inkl. Übersicht Mai – Dez. 2011; Limitierte Auflage; Nur 19,95 Euro; www.scooter-center.com

Marcus Netscher
VC „Schwarze Schafe“ Mainz



Der Kupferwurm

Die Tücken der Technik – gerade bei einer Restauration machen sie ganz schnell aus einer freudigen eine leidige Angelegenheit. Besonders, wenn es um die Elektrik geht: Was ist wie geschaltet, wozu ist dieses oder jenes Kabel da, und was soll das alles überhaupt?

Tobias Löwe von Lions-Scooter hat sich an das Thema „Kabelbaum“ gewagt und versucht, die Schrecken zu mildern.

Kupferwurm ? Eine neue Vespa ? Eine neue Farbe ?

Irgendwann hatte jeder von uns mit diesem berüchtigten „Kupferwurm“ schon einmal Kontakt gehabt. Bei den meisten von uns haben die Auswirkungen des Kupferwurms eher verzweifelte Gesichter hinterlassen, speziell dann wenn man nach einem schönen Sommertag am See oder Biergarten abends nach Hause fahren will und plötzlich geht das Rücklicht oder viel schlimmer der Scheinwerfer nicht mehr.

Manchmal ist einfach auch nur die Glühbirne durchgebrannt, dann ist es Pech wenn man im Handschuhfach keine Ersatzbirne dabei hat.

Sind die Glühbirnen aber in Ordnung bzw. getauscht und trotzdem brennt das Licht nicht oder nur schwach, dann hat meistens der Kupferwurm zugeschlagen.

Mit äußerster Vorliebe lebt der Kupferwurm in der elektrischen Blutbahn der Vespa, dem Kabelbaum.

Was ist passiert ?

Nehmen wir einmal das Beispiel einer Vespa PX Lusso die z.B 1986 in Pontedera / Italien das Licht der Welt erblickt hat. Die PX ist damit nach „Adam Riese“ 25 Jahre alt.

Die Vespa wurde immer gehegt und gepflegt, im Winter stand sie im Schuppen und im Sommer wurde in den ersten Jahren oft damit zur Uni oder zur Arbeit gefahren. Somit hat sie nun ca. 25 bis 30000 km auf dem Vespa-blech. Summasummarum ein normales Vespa-Leben.

Die Vespa PX befindet sich mehr oder minder im Originalzustand. An der Elektronik wurde, außer Glühbirnen gewechselt, nie rumgeschraubt. Trotzdem gehen ein Teil der Stromabnehmer nicht mehr oder nur sporadisch.

Wie kann das sein ?

Der Kabelbaum einer Vespa kann doch nicht kaputtgehen, oder vielleicht doch ?

Wenn man die Lenkkopfabdeckung abschraubt, dann sehen alle Kabel oft noch ganz gut aus, vielleicht ein bisschen schmutzig aber auf dem ersten Blick nicht defekt.

Dieser Schein trügt ! Wenn man sich die Kabel und Steckverbindungen einmal genau ansieht, dann kann man sehen, dass die Kabel oft geknickt, porös und oxidiert sind.

Geknickt wurden die Kabel meistens schon ab Werk da die Kabel wegen der Enge im Lenkkopf meistens nicht anders verlegt werden konnten. Durch den Knick wird mehr oder minder eine Sollbruchstelle vorgege-

ben und im Laufe der Jahre kann das Kabel hier teilweise brechen. Also haben wir hier schon die erste Fehlerquelle.

Für die Ummantelung der Kupferkabel wird PVC verwendet, diesem werden dann noch sogenannte Weichmacher (DEHP) beigefügt, damit das fertig produzierte und ummantelte Kabel auch noch leicht gebogen werden kann. Leider haben die Weichmacher eine negative Eigenschaft, mit der Zeit verflüchtigen sich diese aus dem PVC und die Kabelummantelung wird damit hart, spröde und brüchig. Man kann davon ausgehen dass nach 25 Jahren ca. 60 % der Weichmacher im Kabelbaum verschwunden sind. Im Zeitraffer altern Kabel besonders, wenn diese hohen Temperaturen ausgesetzt sind. Hohe Temperaturen werden u.a. rund um die Zündgrundplatte (sitzt hinter dem Lüfterrad) erreicht. Hier sind fast immer die Kabel extrem porös und brüchig.

Solche porösen Kabel können dann sehr schnell an Teilen der Karosserie scheuern und einen nicht gewollten Massekontakt bzw. einen Kurzschluss erzeugen. Also haben wir hier schon die zweite Fehlerquelle.

Die Steckverbindungen aber auch die Kupferkabel können mit der Zeit oxidieren bzw. Grünspan bilden. Besonders gemein wird es, wenn sich Grünspan zwischen dem Kupferkabel und der PVC Ummantelung bildet. Das kann man so nicht sehen und erzeugt große Stromwiderstände, dies wiederum führt dazu dass kein oder nur sehr wenig Strom fließt.

Also haben wir hier die dritte Fehlerquelle.

Natürlich kann man nun dazu übergehen alle Kabel durchzumessen und die defekten Kabel und Steckverbindungen austauschen.

Dies ist meistens aber nur kurz von Erfolg gekrönt, da erfahrungsgemäß mit der Zeit alle anderen Kabel nach und nach auch kaputt gehen.

Vor allem kann der Kupferwurm auch in der Mitte des Kabelbaums stecken und diese fehlerhaften Stellen spürt man oft nicht auf.

Was nun ?

Bei einem Kupferwurm kommt man auf Dauer nicht daran vorbei den gesamten Kabelbaum zu tauschen. Dies ist viel leichter als die meisten denken.

Der größte Fehler sitzt fast immer vor der Vespa, bitte nicht falsch verstehen, aber ganz oft werden die Kabelbäume einfach aus der Vespa gezogen ohne sich irgendwelche Notizen zu machen. Damit sind Schwierigkeiten beim Zusammenbau praktisch vorprogrammiert.



Am besten macht man sich Notizen wo welche Kabel an welchen Stecker gesessen haben. Noch besser ist, wenn man mit der Digitalkamera so viele Fotos wie möglich von den Steckverbindungen macht. Damit hat man es später beim Einbau sehr leicht und findet alle Verbindungen auch wieder.

Der Kabelbaum sollte dann von oben (vom Lenkkopf aus) herausgezogen werden. Wichtig! Vor dem rausziehen an das hintere Ende (Rücklicht) eine sogenannte Blindkabel anbinden. Blindkabel mit dem alten Kabelbaum durch die Karosse ziehen. An das Blindkabel kann dann später der neue Kabelbaum angebunden werden und somit in umgekehrter Reihenfolge wieder in die Karosse eingezogen werden.

Nur so ist gewährleistet, das man auch den Kabelbaum später wieder einziehen kann.

Ganz wichtig, alle Messingsteckverbindungen reinigen und von Grünspan säubern.

Die vierte Fehlerquelle passiert oft beim kaufen des neuen Kabelbaumes. In Deutschland grassiert leider immer noch der „Geiz ist Geil“-Virus. Bei Kabelbäumen ist der vermeintliche billige Kabelbaum fast immer der falsche Kabelbaum.

Warum ist dies so ?

Um bei dem Beispiel PX zu bleiben. Von diesem Modell gibt es inkl. PX Lusso ca. 20 verschiedene Kabelbäume. Diese sehen oft sehr ähnlich aus, sind aber von den Farben, Kabeln und den Steckern unterschiedlich. Anhand der Fahrgestellnummer findet man meistens auch nicht den richtigen Kabelbaum, z.B gibt es alleine mit der Fahrgestellnummer VSX1T ca. 7 verschiedene Ausführungen.

Wenn man dann billig einen Kabelbaum für die oben genannte Fahrgestellnummer kauft, bekommt man einen Standard Kabelbaum, meistens sind hier die Kabelfarben und die verwendeten Stecker falsch oder es fehlen diverse Kabel. Damit sind graue Haare beim Einbau vorprogrammiert.

Günstige Kabelbäume kommen oft aus Asien (Hinweis ! Nicht alles was aus Asien kommt ist schlecht !). Meistens werden für diese minderwertiges Kupfer verwendet und zu allem übel werden die Kabelbäume an den Enden dann nur verlötet und die Kabelschuhe fehlen oder sind nur aufgeclipst und nicht abisoliert.

Hier ist dann noch viel Eigenarbeit zu leisten, bis alles passt und wieder funktioniert.

Einen hochwertigen Kabelbaum erkennt man u.a. daran, das diese rund ausgeliefert werden, siehe Bild und nicht wie eine Wurst zusammengepresst sind.

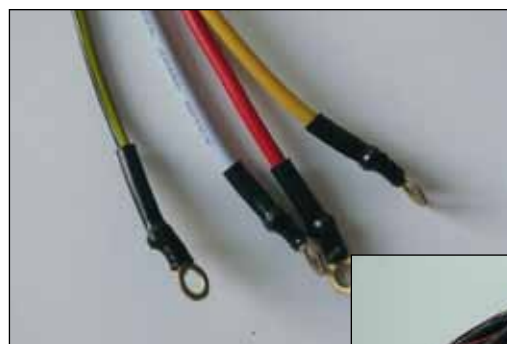
Durch das zusammenpressen werden die Kabel geknickt und Bruchstellen können dadurch entstehen die dann früher oder später wieder zu Problemen führen können.

Fazit:

Herumbasteln am alten Kabelbaum führt langfristig zu keinen Erfolg. Billige Kabelbäume erzeugen graue Haare und eine lange Standzeit der Vespa.

Hochwertig verarbeitete Kabelbäume nehmen auch dem Laien den Schrecken des Einbaues und führen wieder zu der alten Zuverlässigkeit der Vespa.

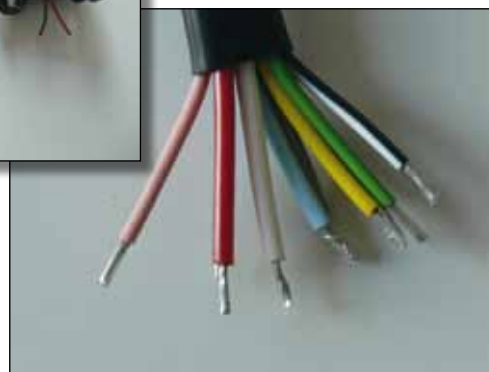
Also Augen auf beim Eierkauf (sprich Kabelbaum)



Gute Ösen
Guter Kabelbaum
Gute Kabelenden



Schlechte Ösen
Schlechter Kabelbaum
Schlechte Kabelenden



Motoretta präsentiert: Das Vespa-Magazin Nr. 2

Schon 2006 legte sich das Redaktiosteam von Motoretta, Deutschlands ältestem Roller-Magazin, mächtig ins Zeug, um der Kultfigur italienischer Fortbewegung auf zwei Rädern ein würdiges Magazin zu bieten. Jetzt, fünf Jahre später, ist der würdige Nachfolger auf dem Markt, mit einer besonders hochwertigen Ausstattung!

Kein Roller hat die Scooter-Szene so geprägt wie die Vespa. Sie ist Kult und sie hat bis in die Gegenwart nichts von ihrem Charme verloren. Das Motoretta-Spezial macht die Bedeutung der Vespa für die Roller-Szene auf beeindruckende Weise deutlich. Aufwendig produzierte Geschichten geben einen



Eindruck in den Mythos der Vespa, von den Anfängen bis in die Gegenwart.

Neben der Vorstellung aller aktuellen Vespa-Modelle widmet sich das Vespa Spezial auch den vielen Themen, ohne die der Kult nicht entstanden wäre: Vespa im Film, Vespa und Mode, Vespa-Clubs und Vespa-Treffen. Darüber hinaus findet der Vespa-Fan jede Menge Service-Themen und natürlich die neuesten Informationen zum Thema Vespa.

Das Vespa-Magazin Nr. 2 ist bundesweit im Handel erhältlich für 6,95 Euro.

Anzeige



Lions-Scooter

Kabelbäume nach Maß!

Nach 30 Jahren sind die Kabelbäume oft brüchig oder defekt. Wir empfehlen deshalb bei einer Restauration immer den gesamten Kabelbaum auszuwechseln. Sie senden uns Ihren alten Kabelbaum zu. Nach dieser Vorlage wird der neue Kabelbaum exklusiv in Deutschland nachgefertigt. Dadurch gewährleisten wir eine hundertprozentige Pass- und Farbgenauigkeit. Für eine optimale Stromversorgung bestehen unsere Kabel zu 99,9 % aus Kupfer.

Die Kabelschläuche sind Säure-, Benzin- und Hitzebeständig (bis 240 Grad). Alle Kabelenden sind sauber verarbeitet. Entweder sind diese mit Metallhülsen versehen oder die Enden werden gegen Feuchtigkeit noch zusätzlich mit Schrumpfschläuchen geschützt.

Die Kabelweichen sind gegen eindringende Feuchtigkeit mit einem Textilgewebeband umwickelt. Alle Kabelbäume werden von uns mit einem Schaltplan ausgeliefert.



Kabelbaum Nachfertigung
Made in Germany! 5 Jahre Garantie!
59,95 € bis 98,00 €



Lions-Scooter
+ 49 (0) 40 - 77 18 61 53
www.lions-scooter.com

NEUES AUS DEN ORTSCLOCKS

Neuaufnahme Vespa+Ape-Freunde Frankfurt

Jochen Haseleu, Albert-Schweitzer-Str. 72, 60437 Frankfurt, Tel.: 069/95 00 09 26, Mail: vespa-frankfurt@t-online.de

Austritt

Der Club **Vespisti Lahr Baden** hat sich am 10.03.2011 aufgelöst und seinen Austritt aus dem VCVD mitgeteilt.

Namensänderung

Die Wanderfalken Düsseldorf haben erneut ihren Namen wie folgt geändert: **Scooter Freunde Wanderfalken 81 Düsseldorf**

Neuwahlen

Vespa Freunde Bissendorf-Melle

1. Vorsitzender Wolfgang Völkel, 2. Vorsitzender Alfred Grunwald, Kassierer Rainer Obst, Tourenwart: Walter Karius, Michael Reinker, Internet: Heinz Weber, Festausschuss: Robert Lorenz, Heinz Weber
Neue Anschrift: VF Bissendorf-Melle, Wolfgang Völkel, Hellern-scher Weg 2 a, 49078 Osnabrück

Vespa Club Die Schwarzen Schafe Mainz

1. Vorsitzender Mathias Brückmer, 2. Vorsitzende und Kassiererin Tanja Schlemme, Sport- und Tourenwart Marcus Netscher; die Clubanschrift bleibt unverändert

Vespa Club Mainz

1. Vorsitzender Gunter Andrießens, Schatzmeister Eckehard Körner, Schriftführer Heinz Wippel
Neue Anschrift: VC Mainz, Gunter Andrießens, Borngasse 29, 55126 Mainz

1. Berchtesgadener Vespa-club e.V.

1. Vorstand Erich Schedlbauer, 2. Vorstand Peter Berg, Kassier Paul Geyer, Schriftführer Walter Mei-



Eine Ikone in der Vespa-Szene wurde Mitte März 90 Jahre alt: Adolf Nass. Ich habe Adolf 1984 über unseren Vespa-Club Euroapfreunde Saar – Saarbrücken kennen gelernt. Damals fuhr Adolf noch mit seiner Ehefrau Margrit auf seiner Vespa P200E alle nationalen und viele internationale Treffen an – viele Fahrten unternahm ich mit Adolf gemeinsam zu der damaligen Zeit. Die letzte weite Fahrt führte uns gemeinsam 1994 nach Girona (Spanien) – diese Strecke fuhr Adolf mit Margrit auch noch auf seiner Vespa. Wir – der Vespa-Club Euroapfreunde Saar-Saarbrücken e.V. – gratulieren Adolf ganz herzlich zu seinem 90. Geburtstag und wünschen ihm weiterhin gute Gesundheit und vollen Tatendrang.

Franco Della Bona, 1. Vorsitzender

Das gesamte Präsidium des Vespa Club von Deutschland übermittelt ebenfalls nachträglich die besten Glückwünsche zum Ehrentag!



Die Wuppervespen hatten Ende April zur Orientierungsfahrt gerufen. Petrus hatte ein Einsehen und ließ die Sonne bei böigem Wind scheinen. Es kamen leider nur 7 Teilnehmer, aber diesen hat die Routenführung sehr gefallen. Zum Start gab es die traditionellen Führerscheinfragebögen. Diese zeigten, daß man sich nach einigen Jahren mit dieser Materie noch einmal beschäftigen sollte. An der 1. Station wurde getestet, wie gut die Teilnehmer schätzen können. Es sollte das Gewicht eines Glases, das mit Raps gefüllt war zu schätzen. Rückwärts auf dem Strich gehen war eine Aufgabe an der 2. Station. Außerdem mußte mit Tischtennisbällen geworfen werden. Nach ca. 70 km wurde das Ziel (das Clublokal) erreicht. Dort fand die Siegerehrung mit Sachpreisen und Pokalen statt.

Sylvia Merek VC Wuppertal



NEUES AUS DEN ORTSC CLUBS

linger, Revisorin Hannelore Denk-Meiling, Tourenwart Andreas Ulbrich

Vespa Club Frankfurt e.V.

Vorstandsvorsitzender Wolfgang Müller, Schriftführerin Susanne Pilgrim, Komm. Schatzmeister Wolfgang Gauger, Tourenwart Gerd Pilgrim; Clubanschrift: Vespa-Club Frankfurt, Kaltmühle 41, 60439 Frankfurt a.M. (bitte sämtliche Korrespondenz ausschließlich an diese Adresse senden)

Korrektur

In der letzten Ausgabe haben wir ein Foto vom Weihnachtsmarkt in Frankfurt abgebildet und den dazugehörigen Text dem VC Frankfurt zugeordnet. Renate Gräfe ist aber Mitglied der Vespa+Ape-Freunde Frankfurt. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.



Nächste Vespina

Die nächste Ausgabe von Vespina erscheint Anfang September. Redaktionsschluss ist der 31. Juli 2011. Bis dahin müssen sämtliche Texte und Bilder (jpeg, min. 300 dpi bei 13 mal 18 cm) unter redaktion@vcvd.de eingegangen sein. Die Redaktion behält sich vor, die eingereichten Berichte auszuwählen und ohne Rücksprache zu bearbeiten. Fotos, die der Redaktion zugeschickt werden, dürfen auch in anderen Publikationen des VCVD veröffentlicht werden (Internet, Broschüren etc.). Etwaige Unklarheiten beim Urheberrecht hat der Einsender der Fotos zu verantworten und können nicht dem VCVD zur Last gelegt werden!

Alle Jahre wieder anfang Mai startet bei SIP Scootershop die Rollersaison mit einem Open Day. Bei strahlendem Sonnenschein und optimalen Frühlingsbedingungen knatterten am Samstag morgen bereits ab 9 Uhr die ersten Neugierigen heran. Es gab leckeren italienischen Café aus der Espresso-Ape, bayerische Brotzeit aus dem SIP Verkauf. Für Action sorgte die Sensu-Crew, die wegen eines Krankheitsfalls nur aus einer Person bestand, aber nichtsdestotrotz eine beeindruckende Show mit dem Roller zeigte. Tim von Vollgas Motorroller aus Überlingen hatte seinen Leistungsprüfstand mitgebracht und jedermann konnte kostenlos mal testen, was seine Vespa leistungsmäßig drauf hat. Das Piaggio Center Finkl hatte eine grosse Palette neuer Vespas ausgestellt und verlieh die Fahrzeuge für Probefahrten. Das Ganze bunte Treiben untermalte DJ Leo Ernst. Etwa 400 Besucher sind gekommen.

SIP Scootershop

Der Sportkommissar teilt mit:

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns der aktuelle Stand der Sportfaherer-Meldungen.

Bei den „Deutschen Vespa-Sportmeisterschaften“ müssen im Kalenderjahr 2011 die nachfolgend aufgeführten Sportfahrer in der „A-Klasse“ starten:

Turnier

1. Bornschlegel, Claus	Bürgel
2. Bornschlegel, Ralf	Bürgel
3. Both, Hans-Werner	Düsseldorf
4. Dankmer, Ralf	I.VMC Lehrte
5. Degen, Jan	Bürgel
6. Demeter, Johannes	Bürgel
7. Eull, Matthias	Ruhrtal
8. Frentzen, Conni	Düsseldorf
9. Graf, Adolf	Kaiserslautern
10. Graf, Peter	Kaiserslautern
11. Heidelberger, Tobias	Bürgel
12. Kiwit, Gregor	Bonn
13. Kleber, Udo	Krefeld
14. Kretschmar, Michael	Bürgel
15. Neugebauer, Frank	I.VMC Lehrte
16. Neugebauer, Susanne	I.VMC Lehrte
17. Quad, Stefan	Bürgel
18. Roser, Peter	Bürgel
19. Schnabel, Boris	Kaiserslautern
20. Stracke, Frank	Düsseldorf
21. Tafelski, Thilo	Düsseldorf
22. Witte, Bettina	Düsseldorf

Trial

1. Bornschlegel, Claus	Bürgel
2. Bücken, Gerd	Bissendorf-Melle
3. Degen, Jan	Bürgel
4. Graf, Peter	Kaiserslautern
5. Heidelberger, Tobias	Bürgel
6. Kiwit, Gregor	Bonn
7. Kleber, Udo	Krefeld
8. Kübler, Bernd	Bonn
9. Kübler, Günther	Bonn
10. Lohmer, Frank	Bonn
11. Lorenzen, Jens	Bonn
12. Momcilovic, Dragan	Bissendorf-Melle
13. Quad, Stefan	Bürgel
14. Schnabel, Boris	Kaiserslautern
15. Tafelski, Thilo	Düsseldorf
16. Zoch, Günter	Hummel-Hummel

VCVD-Termine 2011:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
 03. – 05.06.	Vespa-Treffen	Unna	60 Jahre VC Hagen	www.vespa-hagen.de
02. – 03.07.	Oldtimertreffen	Nandlstadt Hallertal	Internationales Vespa- Oldtimertreffen	Vespa Veteranen-Club, VC Mauern www.vespa-veteranenclub.de
09.07.	Vespa-Treffen	Bayreuth	3. Bayreuther Vespa-Treffen	www.vespaclub-bayreuth.de
29. – 31.07.	Regionaltreffen	Schuppachtal	Freundschaftstreffen	VC Scooter Boy's e.V. Heilbronn www.vespaheilbronn.de
 26. – 28.08.	Vespa-Treffen	Walle	15. Heidetreffen VC Celle 25 Jahre VC Celle	www.vc-celle.de
 16. – 18.09	Vespa-Treffen	Oldenburg	Jubiläumstreffen, „25 Jahre VC Oldenburg von 1986“	mail@vc-oldenburg.de www.vc-oldenburg.de
08. – 09-10.	Vespa-Treffen	Schwerte	Jahresabschlusstreffen mit Delegiertenversammlung	www.mc-ruhrtal.de

Sporttermine 2011:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
25. – 26.06.	Turnierläufe	Lehrte	Doppellauf zur Deutschen Vespa-Tuniermeisterschaft	I. Vespa-Motorsport-Club Lehrte Frank Neugebauer neugebauerfrank@t-online.de
23. – 24.07.	Sportläufe	Elm	Sportläufe zur Deutschen Meisterschaft, Trial	Vespa-Club Elm-Saar e.V. 06834 - 56 389
30. – 31.07.	Vespa-Raid Italien	Viterbo	Internationale Sportläufe, Lauf zur Deutschen Vespa-Sportmeisterschaft	www.vespaworldclub.com

Weitere Termine 2011:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
10.-12.06.	Vespa-Treffen	Opicina/Triest/ Italien	„4. Vespa-Meeting Ovi Duri“ Treffen mit Customshow	www.oviduri.org oviduri@hotmail.it
10. – 12.06 13.06.	Vespa-Treffen Pfingstausfahrt	Kierspe-Rönsahl Oberursel	Ferien im Sauerland Zielfahrt zum Hessentag in Oberursel	www.hidden-power.de Thomas Knickmeier Thknick@me.com
25. – 26.06.	Vespa-Treffen	Winterthur/ Schweiz	60 Jahre Vespa-Club Winterthur	www.vespaclub-winterthur.ch
02.-04.09.	Treffen	Parma/ Italien	24. int. Treffen des Registo Storico	www.vespaclubparma.it
16.- 19.09.	Run	Kiel	7. Förde-Run in Kiel	www.germanscooterforum.de

ADAC



**Für weltweite Sicherheit:
Jetzt ADAC *Plus* Mitglied werden
– direkt über Ihren Club!**

Mehr Informationen unter www.adac.de/oldtimer
oder alle 14 Tage im ADAC Oldtimer-Newsletter.



facebook.com/scootershop
youtube.com/scootershop



NEU! Scheinwerfer SIEM, Echt-Glas

für Vespa 125 VNB3-6/Super/150Super/VB/VBA/VBB/VGL/GS/160 GS



69,- €

auch lieferbar für Vespa 125 GT/150 Sprint/180 SS, trapezförmig
und für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally

NEU! Rücklicht SIEM, Metallgehäuse

für Vespa 125 VNB6/150 GL/Sprint > 025478/ 180SS > 0018000



109,- €

auch lieferbar für Vespa 125 Super/GT/150 Super/
Sprint 025479 > /180 SS 0018001 > und für
Vespa 125 VNB1-5/150 VBB/GS VSS/160 GS

Schwingsattel PASCOLI vorne

für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4
PREMIUM Qualität!



189,- €

Sitzbank AQUILA CONTINENTALE

für Vespa 180SS PREMIUM Qualität!



279,- €

Seitenhauben Motorseite / Gepäckfachseite

Paar für Vespa 125 VNA/VNB/
150 VBA/VBB/T4
Premium Qualität



169,- €

Griffe für Vespa Hoffmann HA

1950-1954, Gummi, grau,
mit Logo
Premium Qualität



69,- €

