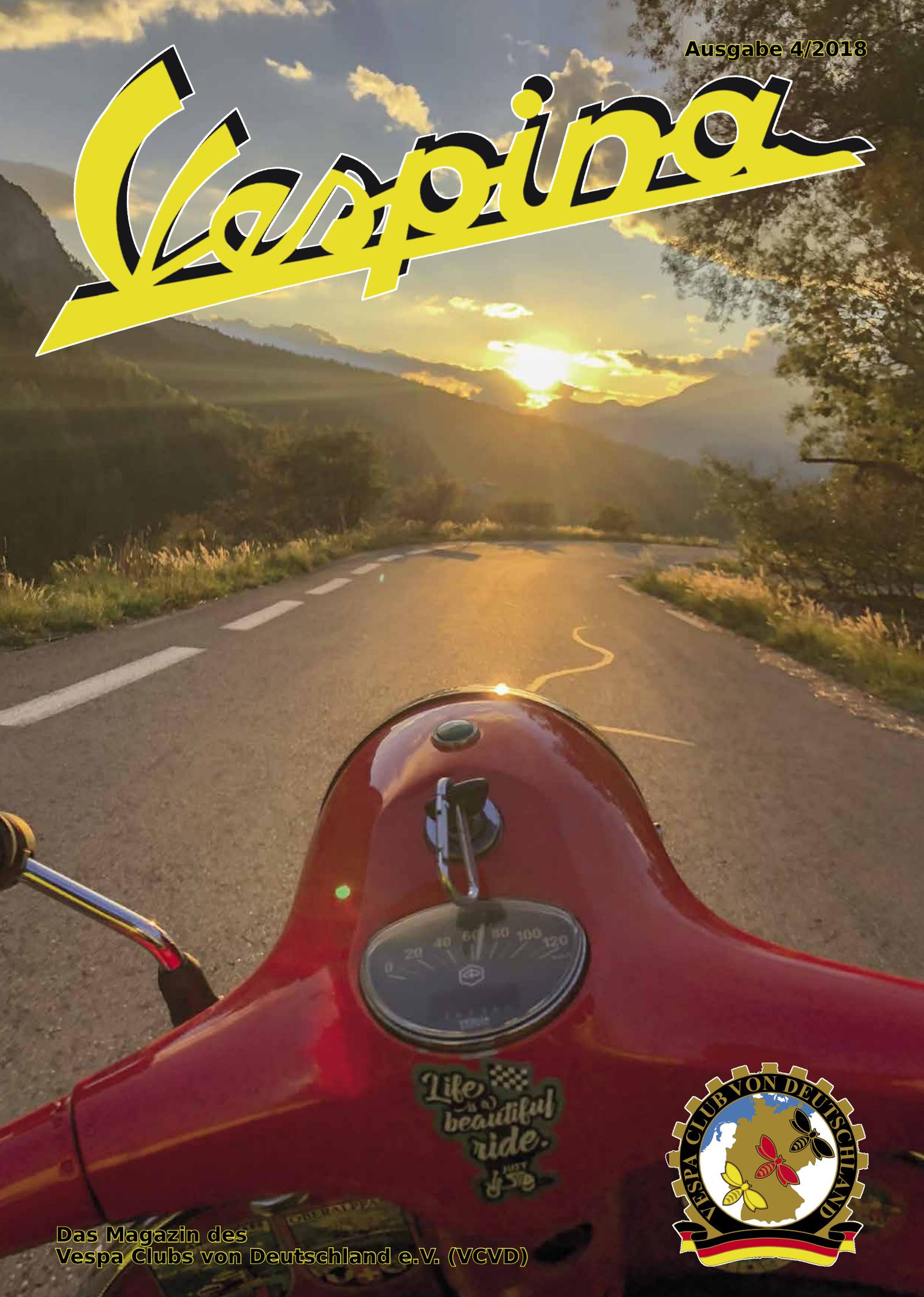


Vespa





performance & style



bis
150
km/h!

Reifen SIP Classic 8"
3.50-8 -150km/h
Art. 79890000
29,90 €

Reifen SIP Performer
3.00-10 -150km/h
Art. 79790000
29,90 €

Reifen SIP Performer
3.50-10 -120km/h
Art. 79590000
27,90 €

Reifen SIP Performer 2.0
3.50-10 -150km/h
Art. 79591000
29,90 €

REIFEN SIP CLASSIC / PERFORMER

- › Zulassung ECE R75 bis 150km/h
- › Mit und ohne Schlauch montierbar (TT/TL)
- › SIP Schlauchlos-Felgen mit ABE für alle Typen lieferbar
- › Alle SIP Reifen: www.bit.ly/sipreifen



HOTLINE +49 8191 9699960
WWW.SIP-SCOOTERSHOP.DE





Treffenplaner brauchen Sicherheit

von **Uwe Bödicker**,
VCVD-Präsident

Wieder geht eine Saison zu Ende. Sie war meines Erachtens ziemlich durchwachsen. Sowohl die wenigen touristischen VCVD-Treffen als auch die Sportveranstaltungen wurden eher mäßig besucht. Die Trial-Meisterschaft konnten wir mangels Teilnehmern gar nicht anbieten. Des Weiteren fand sich kein Veranstalter für das Abschlusstreffen. Die Ausnahme bildete wieder die German Vespa Rally, die die Teilnehmerzahl immerhin halten konnte. Daneben waren Veranstaltungen wie die Vespa World Days, die Vespa Alp Days oder die Belgian Vespa Days wieder der Renner. Außerdem wurden viele eintägige Veranstaltungen sehr gut besucht. Allein beim Burger-Weltrekord in Köln waren fast tausend Personen. Und man denke nur an die diversen An- und Abroller-Aktionen mit mehreren hundert Teilnehmern. Woran liegt's? Was machen wir mit unseren Angeboten falsch? Sind die so antiquiert? Liegen wir so neben dem Trend? Um eine Veranstaltung sicher planen zu können, sind aber ein mäßiges Nenngeld und ein Nennschluss, also eine gewisse Verbindlichkeit, notwendig.

Upps, jetzt höre ich mich schon an, wie die alten VCVDler, die ich in den 90ern selbst immer belächelt habe.

Aber Hand aufs Herz – bei aller Spontantität muss eine gewisse Planungssicherheit für den Veranstalter schon sein.

Für das nächste Jahr scheint es etwas besser auszusehen. Ein Veranstalter für die German Vespa Rally im Mai 2019 ist mit dem VC Pforzheim schon gefunden. Darüber hinaus gibt es schon feste Termine für Treffen in Bremen und Lüneburg. Süddeutschland – und wo bleibt ihr? Und wer möchte sich um den VCVD verdient machen und das Abschlusstreffen mit Delegiertenversammlung ausrichten? Daneben gibt es noch die beiden internationalen Schwergewichte Vespa World Days (diesmal in Ungarn am Plattensee) und Vespa Alp Days (lt. Gerüchteküche übrigens die letzten) und jede Menge weiterer internationaler Veranstaltungen.

Für unseren Vespa-Shop haben wir uns neben den neuen Aufhängern noch etwas Neues einfallen lassen. Was, das wird aber erst im neuen Jahr verraten. Ich hoffe, das kommt dann etwas besser bei Euch an als die letzten neuen Artikel, die wir ins Sortiment aufgenommen haben.

So, jetzt habe ich genug genörgelt. Ich wünsche Euch ein ruhiges Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Bis dahin – Vespa Roll

Euer



Aus dem Inhalt:

aus dem verband

Mitgliederlisten bitte einreichen	6
Nachrichten	7
Leserbrief	7
Beitragsfreie Mitgliedschaft nur noch bis 31.12. erhältlich	8
Jetzt neu: Autoversicherung auch für Nicht-Mitglieder des ADAC	9

aus den Clubs

21. Celler Heidetreffen: Eine besondere Lebendigkeit	10
Solinger Abrollern	11

Impressum

Herausgeber:

Vespa Club von Deutschland e.V., Hüschelrath 5,
42799 Leichlingen, Tel.: 0176-51 70 09 48

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

Christian Laufkötter, Langeoogstr. 44, 45665 Recklinghausen,
Tel. 02361 - 99 77 325, E-Mail: laufkoetter@vcvd.de

Titelfoto:

Olaf Just

Redaktion:

Sigrid Bödicker, Uwe Bödicker, Jörg Hemker, Christian Laufkötter, Silke
Laufkötter, Frank Nagel, Yvonne Nagel, Friedemann Vorwerk

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Nicole Egger, Guntram Engelhardt, Alex Tino Friedel, Wolfgang Gralla, Olaf H.
Just, Yvonne Klaum, Till Kleinschmidt, Horst Langner, Joachim Meister, Volker
eichert, Leif Schacht,

Anzeigen:

Christian Laufkötter, Langeoogstr. 44, 45665 Recklinghausen,
Tel. 02361 - 99 77 325, E-Mail: redaktion@vcvd.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste 7/2017

Druck:

xposeprint® by Druckhaus Weppert Schweinfurt GmbH,
Silbersteinstraße 7, 97424 Schweinfurt

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 Material sowohl in Vespina als
auch auf den Internetseiten des VCVD zu veröffentlichen. Ein Rechtsanspruch
auf Honorarzählung kann in keinem Fall aus der Veröffentlichung abgeleitet
werden.

Aus Platzgründen können nicht alle Einsendungen berücksichtigt oder in
vollem Umfang veröffentlicht werden. Nachdruck, auch auszugsweise nur mit
Genehmigung. Nachrichten an die Redaktion bitte an:
redaktion@vcvd.de



VC Regensburg: Sommerfest lockt 500 Vespisti an 12

Von Gungolding nach Weißenburg: Auf Tour im Süden 16

Don't walk on the grass – drive on it! 39

on tour

Giro Vespistico delle Alpi 2018: Haut vivent les Alpes françaises 18

Grand Arlberg Scootering – GAS1450 24

Giro Mostra 500 km – Mit der 1955-er ACMA durch Wallonien 26

Unterwegs auf Europas Traumstraßen 30

und sonst?

Danke, Markus! Ein Interview mit einem Globetrotter 42

Der große Vespina-Weihnachtsmarkt 50

Petition: Fuffies sollen schneller fahren dürfen 53

Händlerverzeichnis 53

Termine 54

sport

6. German Vespa-Rally: Ich wär gerne noch geblieben 36

Anzeige



Klassik Roller
Restaurierung Handel Service

WIR SIND UMGEZOGEN!!
Strünkedestr. 31
44359 Dortmund
Tel.: 0231-39084887

info@klassikroller.com
www.klassikroller.com
www.facebook.com/klassikroller





Restaurierungen inkl. KTL-Beschichtung • Leistungssteigerungen • Individuelle Umbauten

aus dem verband

Mitgliederlisten bitte einreichen

von **Uwe Bödicker**,
VCVD-Präsident

Die VWD 2019 werfen ihre Schatten voraus

Auch die VWD 19 finden mit Ungarn in einem Nicht-Euro-Land statt. Da die Sammelüberweisung im letzten Jahr sehr gut angenommen wurde, möchten wir sie auch in diesem Jahr wieder anbieten. Genaue Informationen dazu sind Euch in einem gesonderten Newsletter bereits zugegangen. Solltet Ihr noch Fragen haben, scheut Euch nicht, sie an geschaeftsstelle@vcvd.de zu stellen.

VCVD-Shop mit neuen Artikeln

Wir haben das Sortiment erweitert. Die verschiedenen Aufnäher werden weiter hinten im Heft bei den Weihnachtsspecials genauer beschrieben. Außerdem planen wir im nächsten Jahr etwas Besonderes. Ihr dürft gespannt sein.

Mitgliedsbeiträge

Es ist wieder so weit. Zur korrekten Mitgliedsbeitragsberechnung bitte ich Euch,

mir eine aktuelle Mitgliederliste an geschaeftsstelle@vcvd.de oder VCVD Geschäftsstelle, Hüschelrath 5, 42799 Leichlingen zukommen zu lassen. Ansonsten werden wir die letzte uns bekannte Anzahl Mitglieder für die Rechnung zu Grunde legen. Vielen Dank.

Besuche auf der Intermot

In diesem Jahr bot sich mir die Möglichkeit, die Intermot zu besuchen. Am Piaggio-Stand gab es nicht viel Neues – nur altbekannte Modelle im neuen Farbleid. Die Präsentation der überarbeiteten GTS sowie der lang erwarteten Vespa Elettrica findet wohl erst Anfang November auf der EICMA in Mailand statt. So nutzte ich die Gelegenheit und besuchte unsere Kooperationspartner Heidenau und Ortema. Außerdem schaute ich auch mal bei MEHRSi vorbei.





NACHRICHTEN

Austritt

Der **VC „Vesparado Dortmund“** verlässt zum Jahresende den VCVD. Die Mitglieder sehen sich aber weiterhin als lockere Fahrgemeinschaft ohne Clubleben und Treffen.

Adressänderung

VC Lüneburg, Kai Lührs, Zur Doven Elbe 7, 21400 Reinstorf
VC Pinneberg, Jens Spattholz, Heimkehrerstraße 7, 25451 Pinneberg

LESERBRIEF

Leserbrief zum Thema: Abgesagtes Abschlusstreffen des Vespa-Club Bonn

Als ich am 10. September 2018 die Mail vom Vespa-Club Bonn bekam, in der sie mitteilten, dass das Abschlusstreffen im Rahmen der German Vespa-Rally abgesagt wird, da sich bis zum Nennschluss nur 15 Teilnehmer angemeldet hatten, war ich erstaunt und enttäuscht zugleich.

Erstaunt und enttäuscht darüber, dass es von zurzeit 3.500 Mitgliedern in 187 Ortsclubs im Vespa-Club von Deutschland (VCVD) es nicht mehr Mitglieder für nötig befunden haben, sich für ein offizielles Vespa-Treffen anzumelden.

Nun könnte man einwenden, Ausschreibung und Programm wären zu spät verteilt worden. Das ist sicherlich nicht von der Hand zu weisen. Es sollte aber auch nicht vergessen werden, dass der Termin schon früh bekannt war und dass sich jeder diesen Termin in seinem Papierkalender oder Smartphone hätte vormerken können!

Es stellt sich natürlich die Frage, warum nicht mehr Clubs für das Abschlusstreffen genannt haben? Gab es Irritationen, weil die Veranstaltung in die German Vespa-Rally eingebunden war? Für die Nicht-Teilnehmer der Rally waren für Samstagabend 2 interessante Ausfahrten in die nähere Umgebung geplant. So weit ich mich erinnern kann, hat der Vespa-Club Bonn in der Vergangenheit immer gut besuchte und gut organi-

sierte Vespa-Treffen ausgerichtet.

Was gibt es sonst gegen Abschlusstreffen einzuwenden? Die langweilige Abendveranstaltung? Bis vor ein paar Jahren wurden die Pokale für die Wettbewerbe des VCVD abendfüllend verteilt. Wie ich selbst schon miterleben durfte, gab es bereits einige Clubs, die dieses Thema auf den Abschlusstreffen der letzten Jahre mittlerweile gut gelöst haben und wo die Pokalübergaben zügig vonstatten gingen. So zügig, dass anschließend noch mehr als genug Zeit für die Party war. Zudem trifft man hier vielleicht auch Vespa-Freunde, die man in der Winterzeit eher nicht sieht. Ein Grund mehr, diese Veranstaltung zu besuchen.

Jeder Ortsclub sollte sich die Frage stellen, warum er in den VCVD eingetreten bzw. Mitglied ist und was er zur Gemeinschaft beitragen kann? Ob er sich z. B. mit Beiträgen in der Vespina einbringt, an Vespa-Veranstaltungen teilnimmt oder selber welche ausrichtet, bleibt jedem Club überlassen. Alleine um an den Vespa World Days teilzunehmen, finde ich die Mitgliedschaft im Dachverband persönlich zu wenig. Aber dieser Punkt ist sicherlich Ansichtssache. Persönlich finde ich, dass es nicht zu viel verlangt ist, wenn JEDER Club an mindestens einem (oder gerne auch mehreren) offiziellen Vespa-Treffen im Jahr teilnimmt. Damit würden auch die Teilnehmerzahlen der Vespa-Treffen wieder steigen.

Es gibt Clubs, die haben zuletzt vor 20, 30 oder noch mehr Jahren offizielle Veranstaltungen organisiert, sie haben genug Mitglieder und richten trotzdem keine Vespa-Treffen aus. Da frage ich mich doch, wo liegt das Pro-

blem oder an was scheitert es? Auf der anderen Seite gibt es Clubs mit wenigen Mitgliedern, wie z. B. der VC Bad Bentheim oder die Los Piratos Voerde, die alle paar Jahre gut besuchte offizielle Vespa-Treffen organisieren und als gutes Beispiel vorangehen.

Wenn die Lethargie unter den Ortsclubs im Dachverband weiter anhält, habe ich die Befürchtung, dass sich dieser vielleicht in ein paar Jahren erledigt hat und sich auflösen kann. Wollt ihr das wirklich? Ich hoffe nicht.

Aktuell sind mir nur ein paar Clubs bekannt, die in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen offizielle Vespa-Treffen auf die Beine stellen: VC Bad Bentheim, VC Celle, VC Hamburg, VC Hagen, VC Lippstadt, Los Piratos Voerde, VC Lüneburg – sieben Clubs von 187, da geht doch bestimmt noch was ... Es gibt so viele regionale Treffen im Jahr. Warum wollen nicht mehr Veranstalter daraus offizielle Vespa-Treffen machen? Vor was habt ihr Angst?

2018 fand aufgrund zu weniger offizieller Treffen zum 1. Mal kein Bernhard-Wesche-Gedächtnis-Pokal statt. Eine weitere traurige Randnotiz in der langjährigen Geschichte des VCVD.

Vielleicht macht sich der Eine oder Andere einfach mal Gedanken zu dem Thema.

Für 2019 Jahr wird übrigens noch ein Ausrichter für das Abschlusstreffen mit Delegiertenversammlung gesucht

Erik Lieberknecht
Vespa-Club Darmstadt

Jetzt neu: Autoversicherung auch für Nicht-Mitglieder des ADAC



Andreas Hermsdorf / pixelio.de

Der VCVD wird immer gefragt, welche Vorteile denn eine Mitgliedschaft im Dachverband der deutschen Vespa-Clubs hat. Nun, die Korporativ-Mitgliedschaft im ADAC ist eine davon. Sicherlich sind vielen mittlerweile die Rabattvorteile bestens bekannt, die die VCVD-Clubmitglieder bei der ADAC ClassicCarVersicherung und der ADAC-Autoversicherung erhalten.

Bisher war der Abschluss einer ADAC-Autoversicherung aber nur für ADAC-Mitglieder möglich. Ab sofort stehen der Versicherungsabschluss und die möglichen Rabatte allen Mitgliedern der ADAC-Korporativclubs offen, unabhängig von einer ADAC-Mitgliedschaft. Damit wird das umfangreiche Leistungsangebot des ADAC für seine Clubs nochmals deutlich ausgeweitet.

Nachfolgend findet ihr die Leistungsbeschreibung für ADAC-Korporativclubmitglieder:

- ADAC-Korporativclub-Mitglieder können ihre klassischen Automobile und Motorräder, sofern sie den Annahmekriterien

der ADAC-ClassicCarVersicherung entsprechen, zu sehr guten Konditionen preisgünstig versichern und sich über einen Clubrabatt in Höhe von 20 % auf den Haftpflicht- und Kaskobeitrag freuen. Darüber hinaus erhalten langjährige ADAC-Mitglieder zusätzlich einen Treuerabatt. Somit kann durch die Kombination aus ADAC-Korporativclubrabatt und ADAC-Treuerabatt ein maximaler Nachlass in Höhe von 30 % erreicht werden.

Die ADAC-ClassicCarVersicherung beinhaltet auch Gleichmäßigkeitsfahrten, eine jährliche Fahrleistung von 9.000 km und Vandalismusschäden sind in der Teilkasko mitversichert. Die Teilnahme an ADAC-Oldtimerveranstaltungen wird in der Jahresfahrleistung nicht berücksichtigt.

- Bei der ADAC-Autoversicherung erhalten Korporativclubmitglieder, die gleichzeitig auch ADAC-Mitglieder sind, einen Nachlass in Höhe von 10 % in der Teil- und Vollkaskoversicherung. In Kombination mit dem ADAC-Mitgliedertreuerabatt wird maximal ein Nachlass in Höhe von 20 % gewährt.

21 Celler Heidetreffen Eine besondere Lebendigkeit

Text und Fotos: **Yvonne Klaum**
Vespa Club Giessen

Wenn der Vespa Club Celle zum legendären Heidetreffen Ende August einlädt, macht sich die Vespa-Gemeinde gerne auf den Weg und zwar ungeachtet dessen, welches Wetter sich Petrus dieses Mal ausgesucht hat.

Der Verein ist der Hammer. Die Örtlichkeit ist bekannt. Das Programm ist bewährt. Das Treffen ist Kult und meine (Tschuldigung Claire)

Anmeldung war schnell erledigt, wenn man unter den 170 limitierten Verpflegungsgästen sein will.

In Walle kann man Vespafahrer aus dem In- und Ausland treffen. Teilweise tragen sie Kutten mit verblassten Aufnähern von Vespa-Treffen oder Runs vergangener Jahre. Deren Vespa transportiert, teilweise wild verzerrt, das Zelt und alles andere, was man zu einem Vespa-Wochenende unter Freunden halt so braucht. Ich staune jedes Mal, was alles auf eine Vespa passt. Es kommen aber auch ganze Familien mit Kindern auf zwei, drei oder vierrädrigen fahrbaren Untersätzen. Diese schöne Mischung bringt eine besondere Lebendigkeit mit und gefällt mir einfach.

Ja, und die Fungames sind auch immer so ein Schmankerl. Auf der vereinseigenen blauen Heidekönigin-Vespa konnten die Wettbewerbsteilnehmer ihre Geschicklichkeit und Schnelligkeit auf der regendurchweichten Nachbarwiese testen. Eine tückische Rundholz-Kantholz-Leiter sowie die Holzwippe am Ende des abgesteckten Parcours ließen beeindruckende Flugformationen der Fuffi zum Vorschein kommen.



Harry (unser Vespa-Babbe) freute sich für den Vespa Club Giessen über den Schnucki-Pokal anlässlich der Zielfahrtwertung.

Dank der Polizei musste dieses Jahr der große Corso durch den Landkreis Celle leider in 30er Gruppen verkleinert werden. JAMMER-schade! Die Umsetzung ist aber, so glaub ich, noch ausbaufähig.

Der Corso endet in der Celler Altstadt. Hier überkam mich ein wohliges Déjà-vu. Vergangenes Jahr standen während der Vespa World Days an fast jeder Ecke in der Altstadt Vespas aus allen Herren Länder. Ein sagenhaftes Bild.

Während des Heidetreffens nutzte ich die Möglichkeit, von dem einen oder anderen Celler Vespisti rückblickend zu den VWD17 allerhand Interessantes zu erfahren. Aber das ist wieder ein anderes Thema. Wie der Vespa Club Celle und seine Helfer die VWD17 gestaltet und gestemmt haben, ja das war hammermäßig. Herzlichen Dank für all die tollen Celler Vespa Treffen



Bei besten spätsommerlichen Wetter und Temperaturen fand am 1. September das Abrollern der Solinger Vespa Freunde zum einjährigen Bestehen statt. Vom Solinger Industriemuseum aus ging es nach Langenfeld-Wiescheid, wo gerade ein Flugplatzfest stattfand. Nach diesem Zwischenstopp machte sich der Vespatrupp auf den Weg Richtung Monheim-Baumberg, um von dort aus an der Rheinuferstraße entlang bis Leverkusen-Rheindorf zu fahren. Aus zeitlichen und privaten Gründen mussten sich einige Vespafreunde von VC Hagen hier in Leverkusen Opladen verabschieden.

An einer Tankstelle in Leverkusen-Alkenrath, auf deren Dach ein Hubschrauber und eine Antonov (der größte Dop-

peldecker) stehen, sowie auch der Motor der Anatov zu bewundern waren, gab es einen weiteren Tankstopp. Für einen Obolus von 1,- Euro konnte man die Rotoren des Hubschraubers zum Rotieren bringen. Nach einer gemütlichen Runde bei Kaffee und Kuchen ging die Tour dann wieder ins schöne Bergische Land rein.

Über Odenthal, Bechen, Kürten, Dhünnalsperre ging es zur Straußenfarm nach Wermelskirchen und dann über Burscheid, Hilgen, Balkhausen und Kotten wieder nach Solingen zurück.

Ich bedanke mich bei den Teilnehmern des VC Hagen und den Solingern mit einem dreifach Vespa Roll!



VC Regensburg: Sommerfest lockt 500 Vespisti an

von **Joachim Meister**,
VC Regensburg

Fotos: Alex Tino Friedel
www.aftpictures-foto.de

Auf der Freizeitinsel Bad Abbach wuseln am ersten August-Wochenende bereits frühmorgens gut zwei Dutzend Vespaclub-Mitglieder wie die Ameisen. Bereits um halb zehn stehen die Bierbänke für mehrere Hundert zu erwartende Besucher und man ist gerade dabei, den Kühlanhänger mit Getränken zu befüllen.

Gegen späten Nachmittag ist das komplette Areal bereits aufgebaut, Strom- und Wasserleitungen sind gelegt. Auch die ersten Händler und Gäste sind dem Aufruf des Vespaclub Regensburg gefolgt, bereits am Vortag anreisen zu können. Traditionell konnten wir jahrelang treue Seelen wie Uli aus Biberach von den Vespa Veteranen oder Leo alias Scooter

Pezzi aus Ludwigshafen mit seinem Händlerstand begrüßen.

Wie schon die Jahre zuvor wurde dann abends der Grill angeworfen und es konnte mit dem „gemütlichen Beisammensein“ begonnen werden. Es halten sich hartnäckige Gerüchte, es sei etwas später geworden, bis der Letzte in sein Zelt kam.

Samstagmorgen bezogen die letzten Händler und Gastronomen Stellung. So durften wir neben dem Jägerwirt aus Siegenburg mit Burgern und anderen Köstlichkeiten vom Grill und der Pizzeria La Pineta aus Lappersdorf mit frischer Pizza und selbstgemachtem Eis auch etliche Händlerstände zählen. Besonders er-

wähnenswert sind hier aber vor allem unsere Vespaclub-Damen, die die Gäste den ganzen Tag mit Kaffee, Eiskaffee und Kuchen verköstigten und auch das Frühstück am Sonntagmorgen für alle Übernachtungsgäste organisierten.

Zwischen Scooter Pezzi, Roller Schmid und Ride on Vespa hörte man das Röhren der Roller verschiedenster Leistung am Prüfstand von Fahren statt Schrauben aus Regensburg. Auf der anderen Seite des Areals standen in Reihe der Vespastore aus Landshut, der Rollerladen

aus Pfaffenberg, Hola Vespa aus Holzkirchen und die Vesbar aus München. Kinder konnten sich in der Hüpfburg der DEKRA Regensburg austoben.

Über den ganzen Tag verteilt trudelten über 500 Vespas aus allen Himmelsrichtungen ein. Auch Besucher aus dem näheren Umkreis, die zum Schauen und Staunen vorbeikamen, mischten sich zahlreich unter das „Vespavolk“.

Gästen mit weiterer Anreise konnte der VC Regensburg auch dieses Jahr wieder geführte



Anzeige



KÜBLER

alles für Rollerfreunde



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



Touren zur Befreiungshalle Kelheim und Walhalla in Donaustauf anbieten, was zahlreich dankend angenommen wurde.

Durchgehend hatten die Gäste auch Zeit, Tombolalose für einen guten Zweck zu erstellen. Auch der begünstigte Verein – der vkkk Ostbayern e. V. – war mit einem Stand vertreten. Am Ende des Tages konnten wir einen Erlös aus dem Losverkauf von 1800 Euro vermelden, den der Vespaclub Regensburg sogleich auf 2000 Euro aufstockte. Nicht zuletzt verdanken wir das einer unglaublichen Anzahl an Sponsoren und Spendern. So lobte der Rollerladen aus Pfaffenberg den Hauptpreis in Form eines Einkaufsgutscheins in Höhe von 300 Euro aus. Ein großes Dankeschön auch an den Vespaclub von Deutschland e.V., der mit zwei 65-Jahre-Paketen die Preise 2 und 3 zur Verfügung gestellt hatte. Insgesamt konnten wir rund 150 glückliche Gewinner ausrufen. Ein großes Dankeschön hierfür nochmals an unsere Partner und Sponsoren, namentlich auch das Scootercenter Köln und den SIP Scootershop Landsberg, die über die Bereitstellung von Sachpreisen für die Tombola jeweils auch ein großes Paket an Giveaways geschickt hatten.

Ganz überrascht wurden wir allerdings dann von einem speziellen Gast. Luigi Frisinghelli, Präsident des REGISTRO STORICO VESPA (<http://www.registrostoricovespa.it>), hatte sich unter die Gäste gemischt und begutachtete das ein oder andere getunte Modell sicherlich eher mit Argwohn. Bei anderen wiederum bemerkte man durchaus ein anerkennendes Nicken. Luigi ließ es sich natürlich abends nicht nehmen, unserem 1. Vorstand Markus Jakomet Beinschildbanner, Wimpel und Plakette des REGISTRO STORICO als Andenken zu überreichen. Hierfür ein herzliches Dankeschön & Grazie Mille!

Um 15 Uhr war es dann soweit: Start des traditionellen Korsos. Obwohl einige auf dem Platz blieben, nahmen doch knapp 300 Roller an der gut 35 Kilometer langen Ausfahrt durch die malerische Gegend um Bad Abbach teil. Auf halber Strecke wurde wie schon die letzten Jahre zuvor ein Stopp eingelegt. Raue Mengen Wassereis, gesponsert vom Vespaclub Regensburg, für jeden Korsoteilnehmer machten dann auch die hohen Temperaturen dieses Sommertags erträglicher.

Im Laufe des Abends lichtete sich das Feld ein wenig, doch blieben auch nachts noch etliche Dutzend zur Party mit Musik und möglicherweise dem ein oder anderen Burnout im Barzelt. Die Bar und Beschallung wurde schon wie 2017 von den Kickbacksliders S. C. – allesamt auch Mitglieder des VC Regensburg – organisiert. Gerüchten zufolge soll das erste Mal seit Jahren der hochprozentige Alkohol ausgereicht haben. Ein Lob an den Einkauf!

Der Vespaclub Regensburg bedankt sich bei allen seinen Gästen nochmals herzlich für ihr Kommen – dank Euch allen wissen wir, warum wir dieses Fest jedes Jahr erneut so gerne ausrichten.

So steht auch schon unsere Einladung: 3. August 2019 – Sommerfest VC Regensburg – SAVE THE DATE!

Infos, Fotos und Videos findet Ihr auf www.vespaclubregensburg.de auf Facebook (facebook.com/vcregensburg) und auf Instagram (vespaclub.regensburg)



BE THE FIRST ONE

ELECTRIC MOBILITY WILL NEVER BE THE SAME.



Vespa[®]
Elettrica

I AM THE POWER

elettrica.vespa.com

Kommen Sie am
08.12.2018 auf
unser großes
Nikolausfest!



**MOTORRADWELT
HANNOVER**

ITALMOTO

Ausnahmslos deutsche
offizielle Modelle mit voller
Herstellergarantie

Größter Roller Stützpunkt-
händler im Norden

Alle Roller auch zum
Probefahren

ItalMoto Vertriebsgesellschaft mbH
Heinkelstr. 29
30827 Garbsen / Hannover
Tel.: 0 51 31 / 70 85 0

Besuchen Sie uns unter:
www.motorradwelt-hannover.de

aprilia[®]

 **PIAGGIO**

Vespa[®]

Von Gungolding nach Weißenburg: Auf Tour im Süden

von **Yvonne Klaum**,
Vespa Club Giessen



Am 21. und 22. Juli fanden im schönen Altmühltal gleich zwei Vespatreffen hintereinander statt. Also machte ich mich freitags, bei hochsommerlichen Temperaturen auf den Weg nach Weißenburg, bezog dort meine Unterkunft, erkundete die sehenswerte Altstadt und genoss das fränkische Abendessen und den friedlichen Abend.

Samstags, ich glaube es hat nur einmal geregnet, zwar mal mehr und mal weniger, dafür aber leider den ganzen Tag, fuhr ich zum 7. Vespa-Treffen Gungolding-Altmühltal der Altmühltaler Rollercrew e.V.. Auf der Hinfahrt hoffte ich inständig, dass das Treffen, wetterbedingt, bloß nicht abgesagt worden ist. Erst mal angekommen war ich schnell erleichtert. Das Treffen fand statt. Die Altmühltaler Rollercrew präsentierte sich gutgelaunt und hieß eintreffende Vespisti herzlich willkommen.

Anstelle eines Festzeltes hatten die Altmühltaler die Location unter der innerorts gelegenen Betonbrücke gewählt. Ein Vespa-Treffen unter der Brücke – ja, das hatte ich auch zuvor noch nicht gehört, fand ich aber gleich spannend. Die Brücke schützte vor dem Regen und wurde von einer Seite gegen Zugwind abgehängt. Für fließendes Wasser wurde gesorgt. Die Deckenbeleuchtung erstrahlte in den ita-

lienischen Landesfarben: rot, weiß, grün. Die große Festwiese grenzte idyllisch an ein Gewässer. Ein gemütliches Lagerfeuer sorgte für Behaglichkeit. Der eine Brückenabschnitt war mit der Kuchentheke, einem Steckerlfischgrill, leckeren Käse- oder Fischbrötchen, Laugenbrezeln und Getränken für jeden Geschmack eingerichtet. Der andere Brückenabschnitt lud mit Bierzeltgarnituren zum Verweilen ein und man hatte gleichzeitig einen guten Ausblick auf die Tombola-Preise, welche zwischen zwei Apen aufgebaut waren. An der gut bestückten Kuchentheke ist man schnell fündig geworden und die Rollbratenbrötchen waren selten so gut wie dort. Einfach toll und lecker.

Wetterbedingt fiel die für 14 Uhr angekündigte Ausfahrt zwar aus, aber somit blieb mehr Zeit für den Leistungsprüfstand, dem Motorweitwurfwettbewerb, den nicht enden wollenden Benzingesprächen und und und. Später wurde mir noch eine Urkunde und ein Pokal für die weiteste Anreise auf eigener Achse verliehen. Tombola-Preise aller Güte und Beschaffenheit wechselten noch die Besitzer. Und wieder etwas später trat ich dann die Rückfahrt wieder nach Weißenburg an.

Mir hat dieses Vespa-Treffen „unter der Brücke“ gut gefallen. Ich hätte den Altmühltalern aber die sommerlichen Temperaturen vom



Vortag oder zumindest mehr regenfeste Besucher gewünscht.

Am Sonntag luden die Rockenrollers Weissenburg zu ihrem 6. Vespa-Treffen ab 11 Uhr ein. Treffpunkt war ein großer Parkplatz gegenüber dem Lokal, in dem sich die Freunde der italienischen Beschleunigungsmaschinen regelmäßig einfinden. Es regnete fast den ganzen Morgen. In der Zeitung vom Vortag fand ich einen netten Artikel über das sonntägliche Vespa-Treffen. Ich hatte den Regen jetzt satt, zog mich, fast schon trotzig, an und fuhr zum Treffen. Wenn man immer nur auf das perfekte Wetter wartet würde, um Vespa zu fahren, verpasst man einfach zuviel Schönes.

Die Rockenrollers Weissenburg empfingen mich freundlich, mussten aber ein bisschen ungläubig nachfragen, woher ich denn komme, wie weit das weg ist und wann ich denn angekommen bin. Das war aber alles in Ordnung und dann wurde es noch netter. Als der Regen nachließ, kamen weitere Rollerfahrer. Auf dem eben noch halbleeren Parkplatz reiheten sich alte und neue Roller rasch nebeneinander, und

es entstand ein buntes Treiben, ähnlich einer italienischen Piazza. Ja, die Vespa ist halt doch ein Schwarmtier. Wo eine ist, ist die nächste nicht weit. Besonders gut hat mir das Banner der Vespa Gruppe Sportivo Weissenburg und deren Rohrlenker gefallen. Ein knuffiger Fiat 500 führte dann den Vespa Corso durch Altmühlfranken. Ach wie gerne hätte ich die Ausfahrt mitgefahren, musste dann aber der Heimfahrt den Vortritt lassen.

Mir hat das Treffen auch gut gefallen. Also diese Weißenburger sind schon ein toller Trupp.



Anzeige

Vespa
DÜSSELDORF

Do you VESPA?

Vespa GTS

300 ccm: mit ABS und ASR*, 15,8 kW, Motorleistung elektronische Benzin-Einspritzung, Stufenloses Automatikgetriebe

125ccm: 11 kW Motorleistung

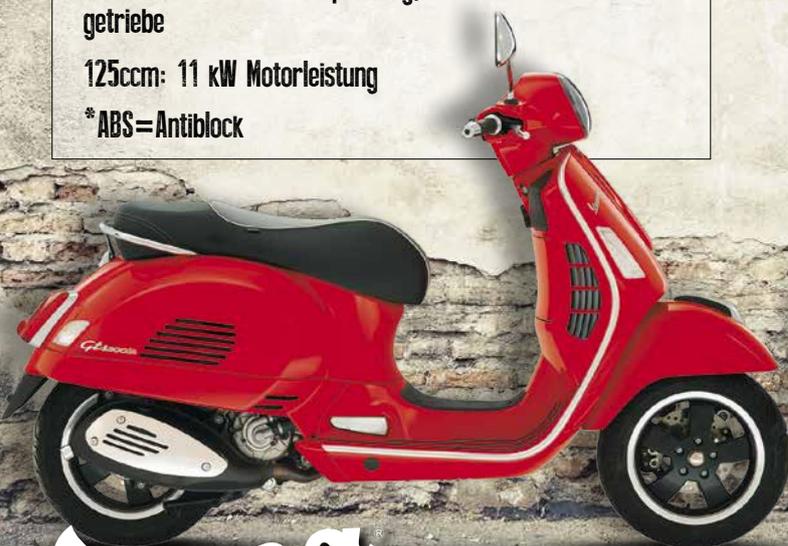
*ABS=Antiblock

Vespa Primavera

50 ccm: 2-Takt HiPer2 oder 4-Takt Hi-Per4 Motoren, 3,2 kW Motorleistung, Stufenloses Automatikgetriebe

125ccm: elektronische Benzin-Einspritzung, 7,9 kW Motorleistung

Mit ABS erhältlich



Vespa
DÜSSELDORF

Classic Remise in Düsseldorf, Harffstraße 110a, vespaduesseldorf.de

vespaduesseldorf.de

on tour

Giro Vespistico delle Alpi 2018: Haut vivent les Alpes françaises

von **Olaf H. Just**,
JustRide – JustWespa /
Vespa Freunde Südbadent

Fotos: Olaf H. Just!

Hoch leben die französischen Alpen! Vom 2. bis 9. September trafen sich zur vierten Auflage des „Giro Vespistico delle Alpi“ 50 Vespisti aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Niederlanden und Großbritannien in den französischen Alpen. Start und Ziel der von Franz Schmalzl und Nicole Egger organisierten Rally war dieses Mal Megève unweit des Monte Blanc, dem höchsten Berg der Alpen. Vorab: Die vierte Auflage des Giro Vespistico delle Alpi war eine Vespa Rally der Superlative – „es war der härteste Giro bisher“, so Franz Schmalzl bei der späteren Siegerehrung.

50 Vespisti aus fünf Ländern starteten in Megève überwiegend auf Blech-Vespas der Baujahre 1952 – 1978 um die vier der fünf höchsten Alpenpässe zu erklimmen. Dabei wurden in sechs Etappen rund 1.900 km mit über 64.000 Höhenmeter gefahren – bei über 30 °C Hitze, Blitz und Donner mit Zentimeter hohem Wasser auf der Straße. Neben den rund 41 Pässen (davon 15 Pässe über 2.000 m) und der höchsten asphaltierten Alpenstraße – dem Cime de la Bonette (2.802 m) – führte die Strecke auch entlang der Küste, der Grande Corniche und Corniche Inferieure an der Cote d'Azur mit Nizza, St. Tropez und Monaco sowie der F1-Rennkurs in Les Castelles (Nähe Marseille) – zugleich westlichster Punkt der Rallye.

Zudem wurden u.a. rund 250 Baguettes, 18.750g französische Mini-Salami, 100 l Wasser, 250 Dosen Red Bull, 250 Mini-Kuchen in Doggy Bags als Etappen-Nahrung verzehrt.



Giro Vespistico delle Alpi 2018 – Vive la France alpes!	
– ZAHLEN UND FAKTEN IM ÜBERBLICK –	
Etappe 1 Megève – Megève [286 km / 9 Pässe] Col de Nonères 1.403 Col de la Forclaz 1.526 Pas de Morgins 1.349 Col du Corbier 1.290 Col de l'Ancrenaz 1.433 Col de la Ramaz 1.639 Col de la Colombière 1.633 Col de St-Jean-Sixt 1.956 Col de Aravis 1.486	Etappe 4 Le Lauzet Ubaye – Le Castellet [405 km / 7 Pässe] Col de Castillon 628 Col d'Erz 505 Col de Turin 1.607 Col St. Martin 1.500 Col de Raspailon 2.513 Col de la Bonette 2.725 Cime de la Bonette 2.804 Col de Restefond 2.678
Etappe 2 Megève – Sestriere [325 km / 10 Pässe] Col du Meraillet 1.605 Cornet de Roseland 1.967 Col de Fiseran 2.764 Col de la Madeleine 1.796 Col du Télégraphe 1.566 Col du Galibier 2.646 Col du Lautret 2.058 Col de Montgenèvre 1.854 Colle di Sestriere 2.035	Etappe 5 Le Castellet – Jausier [405 km / 7 Pässe] Col de Castillon 628 Col d'Erz 505 Col de Turin 1.607 Col St. Martin 1.500 Col de Raspailon 2.513 Col de la Bonette 2.725 Cime de la Bonette 2.804 Col de Restefond 2.678
Etappe 3 Sestriere – Le Lauzet Ubaye [321 km / 7 Pässe] Col de Montgenèvre 1.854 Col d'Isard 2.360 Col d'Agnel 2.748 Colle de Sanyayre 2.284 Colle d'Esischie 2.370 Colle Faunière 2.481 Col de Larche 1.991	Etappe 6 Jausier – Megève [276 km / 5 Pässe] Col de Vars 2.109 Col du Lautret 2.058 Col du Galibier 2.646 Col du Télégraphe 1.566 Col des Saïtes 1.650
Gesamtdistanz: ca. 5.900 km	Gesamthöhenmeter: ca. 64.000 m
Asphalt „benannt“: Pässe: 41	

Etappe 1: Megève – Megève

Nach Check-in und gemütlichem Beisammensein am Sonntag, fiel der Startschuss zur 1. Etappe am Montagmorgen um Punkt 9.00 h. Von Megève führte die Strecke zum Warmrollern zu einem Rundkurs über rund 290 km. Dabei standen neun Pässe auf dem Programm.

Über Chamonix und am Mont Blanc vorbei über zwei Pässe ging es in das Wallis und die Schweiz. Bei herrlichem Wetter stürzten sich die 50 Vespisti die Weinberge hinab ins Vallee du Rhône nach Martigny, um in Monthey wieder westlich in die französischen Berge zurückzukehren. Über Morzine und Cluses mit vier Pässen führte die Strecke dann zum Col de la Colombière (1.613 m), dem berühmten Tour-de-France-Berg. Über La Clusaz und die letzten beiden Pässe schloss sich die Run-

de in Megève am frühen Abend (Etappen-Fakten: ca. 290 km, neun Pässe, ca. 12.800 Höhenmeter, neun Pässe).

Etappe 2: Megève – Sestriere

Bei herrlichem Sonnenwetter ging es nun tief in die französischen Hoch-Alpen, und so warteten der Col d'Iseran (2.764 m) und der Col du Galibier (2.642 m), die Nr. 1 und Nr. 5 der höchsten Alpenpässe, auf die Vespisti. Zum Aufwärmen nach Beaufort über den Col des Saisies (1.650 m) und den Col du Meraillet (1.605 m) wurde zum malerischen Comet de Roselend (1.967 m) gefahren – landschaftlich mit dem Stausee sicher einer der schönsten Pässe der Alpen. Von Bourg St. Maurice führte der 42 km lange Anstieg über Val d'Isere danach zum höchsten Pass des Giro 2018 und der Nr. 1 der höchsten Alpenpässe – dem Col d'Iseran.





Weiter, nach langer Abfahrt und passieren von Bonneval-sur-Arc, eines der „Plus beaux villages de France“, führte die Strecke über den Col de la Madeleine (1.746 m) bis nach Saint-Michel-de-Maurienne. Ab hier ging es steil bergauf – über den Col du Telegraphe (1.566 m) und Valmorel – weiter zu einem weiteren historischen Tour-de-France-Pass, dem Col du Galibier (2.646 m). Tolle Kurven und beeindruckende Landschaft, gerade der Blick von der Passhöhe in beide Täler mit der sich schlängelnden Passstraße.

Über den Col du Lautret (2.058 m) folgten die Vespisti der D1091 immer bergab bis nach Briançon. Der letzte Streckenabschnitt der 2. Etappe führte über eine bereits zur Römerzeit wichtigen Verbindung, dem Col de Montgenevre (1.854 m), nach Italien – und weiter über den Colle di Sestriere (2.035 m) zum Zielort Sestriere. Passend zur Rally nächtigten wir im Olympischen Dorf der Winterspiele 2006 (Etappen-Fakten: ca. 325 km, zehn Pässe, ca. 14.500 Höhenmeter).

Etappe 3: Sestriere – Le Lauzet Ubaye

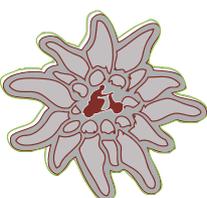
Von Anzahl und Namen der Pässe versprach die 3. Etappe mit rund 320 km eine eher gemütliche Etappe zu werden. Dies täuschte allerdings.

Nach dem Col de Montgenevre zurück nach Briançon und über den Col d'Izoard (2.360 m) führte die Strecke auf schmalen Straßen den Col d'Agnel hoch, der mit 2.748 m als Nr. 3 der höchsten Alpenpässe geführt wird und genau auf Passhöhe die Landesgrenze zwischen Frankreich und Italien inne hat.

Von da an folgte sicher eines der fahrerischen Highlights des Giro 2018: Die Route verlief auf italienischer Seite auf schmalen Straßen, teilweise auf Schotter und mit Löchern und Wellen übersät – dazu in Nebelschwaden verhangene Berglandschaft. Der Col d' Sampyre (2.284 m) und der Colle D'Esischie (2.370 m) sowie der Colle Fauniera (2.481 m, Nr. 10 der höchsten Alpenpässe) standen auf dem Programm. Beide letztgenannten Pässe sind historische Berge des italienischen Radsports, mit Denkmälern von Fausto Coppi sowie Marco Pantani. So wie es hinauf ging, so schlängelte sich die Straße ins Tal nach Demonte hinab. Auf der SS21 wurde dann über den Col de Larche (1.991 m) zurück nach Frankreich und Le Lauzet Ubaye auf rund 94 km ausgegrollert (Etappen-Fakten: ca. 320 km, sieben Pässe, rund 9.600 Höhenmeter).

Etappe 4: Le Lauzet Ubaye – Le Castellet

Schon früh wurde gestartet, da mittags in Le Castellet einer der Höhepunkte des Giro 2018





wartete: Der F1-Rennkurs Paul Riccard. Die Strecke führte – je nach Streckenwahl – über drei oder sechs kleinere Pässe, die von der Höhe und Schwierigkeit nichts mehr mit denen der Vortage zu tun hatten – Col St-Jean pres Lautaret (1.333 m), Col de Maure (1.346 m), Col du Labouret (1.240 m), optional Col de Labouret (1.240 m), Col de l’Orme pres Chateauredon (742 m), Col de 4 Termes (574 m) – aus den alpinen Bergen hinaus.

Nach einer kurzen Tour durch die schönen Gassen von Aix-en-Provence führte die Route über die hügeligen Pinienwälder nach Le Castelles. Leider brach ein heftiges Gewitter über uns herein, doch Blitz und Donner hielten uns nicht auf.

Auf dem Paul-Riccard-Rennkurs konnte jeder dann die Beschleunigungs- und Bremsfähigkeit seiner Vespa testen. Nach Warm-up auf dem kleinen Rennkurs durften alle 50 Vespisti hinter dem Safety-Car auf der Formel-1-Strecke abschließend einige Runden drehen. Müde und glücklich wurde im angrenzenden Grand-Prix-Hotel genächtigt (Etappen-Fakten: ca. 280 km, drei bis sechs Pässe, ca. 4.800 Höhenmeter).

Etappe 5: Le Castellet – Jausier

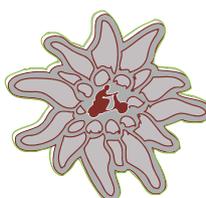
Die kilometermäßige Königsetappe des Giro 2018 stand an. Daher war erneut der Start



früh, um im Sonnenaufgang durch die hügelige Pinienwald-Landschaft zu „cruisen“ und später an der Küste der Cote d’Azur und Teilen der Grande Corniche und Corniche Inferieure zu fahren. Nacheinander eroberten die Vespisti Monaco und machten das obligatorische Foto vor dem Casino. Dies führte zu ständigen Staus und zu Aufregung bei den Ordnungshütern.

Nach rund 200 km an der Küste führte die Etappe dann zurück in die französischen Alpen. Startend mit dem Col de Castillon (628 m) und dem Col d’Erc (505 m) schnupperten alle Vespisti dann Rally-Monte-Carlo-Luft und fuhren oder besser durchschwungen auf den Spuren von Walter Röhrl die Kurven des berühmten Col de Turini (1.607 m). Eindrucksvoll dieser Pass, viele enge Kurven, an Felswänden entlang – die volle Sucht und Leidenschaft jedes Vespisti nach Kurven wurde vollends erfüllt.

Über den Col St. Martin (1.500 m) und Saint-Étienne-de-Tinée führten die letzten 50 km hinauf zum höchsten Punkt des Giro 2018. Über den Col de Raspaillon (2.513 m) und den Col de la Bonette (2.715 m; 3. höchster Alpenpass) erklommen alle den in Wolken schwaden verhangenen Crime de la Bonette (2.804 m; höchste asphaltierte Alpenstraße, aus den Zeiten Napoleons). Die letzten Kilo-





meter ging es dann bergab nach Jausier, über den Col de Restefond (2.678 m). Begleitet durch einen atemberaubenden Sonnenuntergang erreichten alle das Nachtquartier in den Mauern eines alten Schlosses – dem Château des Magnans (Etappen-Fakten: ca. 420 – 460 km, sieben Pässe, ca. 14.000 Höhenmeter).

Etappe 6: Jausier – Megève

Richtig erholsam führte die letzte Etappe des Giros über rund 280 km von Jausier über den Col de Vars (2.109 m) nach Risol, Briancon und über den langen Anstieg zum Col du Lautret (2.058 m) zum legendären Col du Galibier (2.646 m), den der Giro zum 2. Mal in dieser Woche überfuhr. Über den Col du Telegraphe (1.566 m) hinab führte die „vorgeschlagene“ Route dann von Saint-Michel-de-Maurienne im Tal nach Albertville, der Olympiastadt von 1992. Ab hier stand der letzte Pass auf

dem Programm – erneut der Col des Saïsis (1.650 m), der nun von südlicher Seite befahren wurde und den Giro nach einigen Kilometern Abfahrt nach Megève beendete (Etappen-Fakten: ca. 280 km, fünf bis sechs Pässe, ca. 10.000 Höhenmeter).

Nach rund 1.900 unfallfreien Kilometern, rund 41 Pässen und über 64.000 Höhenmetern ging eine Vespa Rallye der Superlative zu Ende – alle 50 Vespisti kamen ins Ziel, leider zwei davon im Besenwagen (wegen Motorschaden bzw. gebrochener Bremstrommel).

Es war großartiges Vespa-Erlebnis. Der Giro 2020 ist kaum zu erwarten: dieses Mal durch die Pyrenäen.

So verbleibt nur noch: Merci beaucoup und ganz, ganz lieben Dank für die tolle Organisation – Franz Schmalzl und Nicole Egger. Grandios war es!



abgefahren...
www.rollerladen.com

rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504



35,- bzw 38,-
für Hoffmann

Feder 8" chrom
leicht verstärkt
(auch für Hoffmann
lieferbar)

Art.-Nr. V80203



129,-

Gepäckkorb Bigframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



39,-

Handgriffe mit
Hoffmann -
Emblem
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



15,-

Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50
1. Serie mit
kurztem Rahmen
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -
schlüssel
Antriebswelle
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb
Smallframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff
Handstarter Ape
Lampe Unten

Der Vespa- & Teile - Spezialist seit 1994

der **Tuning & Classic Parts**
rollerladen

+ ein Poster für Deinen Kauf
 mo. bis fr. 09⁰⁰ - 13⁰⁰ & 14⁰⁰ - 18⁰⁰ sa. 10⁰⁰ - 14⁰⁰
 straubingerstr. 6a 84066 pfaffenberg tel. +49 8772 - 9 12 90

Grand Arlberg Scootering



von **Nicole Egger**,
www.gas1450.at



Premiere in Lech Zürs: Ende August 2018 fiel der Startschuss für das höchstgelegene Scooter-Treffen der Welt – das Grand Arlberg Scootering. Das neue Event wird sich in den kommenden Jahren einen ganz besonderen Rang in der internationalen Scooter-Szene „erfahren“. Da sind sich die Organisatoren Nicole Egger und Franz Schmalzl sicher.

Vier Tage lang gehörten Lech und seine Bergwelt rund 300 Vespa- und Rollerfahrern aus ganz Europa. Ein zusätzliches Highlight für Teilnehmer und Zuschauer war die „Grand Arlberg Trophy“: eine zweitägige Scooter-Rallye, bei der sich die Teilnehmer bei Zeit- und Stempelkontrollen, Sonderprüfungen und einem Geschicklichkeitstest miteinander messen konnten. Die Sieger, es gab eine Damen- und eine Herrenwertung, durften als Belohnung eine Trophäe aus echtem Bergkristall in Empfang nehmen.

Mit ihren schmucken und liebevoll hergerichteten Fahrzeugen haben die Vespisti und Scooteristi darüber hinaus gemütliche Ausfahrten in die Alpen unternommen. Bei der die Silvretta Hochalpenstraße nicht fehlen durfte.

Als weiteres Rahmenprogramm gab es Live-Musik sowie Auftritte von Performance-Künstlern, einem Zauberer und Scooter-Akrobaten uvm. „Manche Fahrer möchten so ein Treffen einfach nur genießen, andere wollen möglichst viel unterwegs sein und wieder andere als Sieger nach Hause fahren. Ich wollte den Teilnehmern möglichst viele Anreize bieten, die Tage nach ihren eigenen Vorstellungen zu verbringen“, begründet Franz Schmalzl das breite Angebot von Lechs erstem Scooter-Treffen.

Die erfahrenen Veranstalter fahren selbst seit Jugend an Vespa. Bis heute haben sie eine umfangreiche Sammlung an Fahrzeugen aus den 1950er- und 1960er-Jahren gesammelt, mit denen sie gerne abwechselnd auf Tour sind. Dass ein Scooter-Treffen auch in Lech gelingen würde, war Franz Schmalzl schnell klar. „Lech bietet ideale Bedingungen. Eine fantastische Region mit perfekter Gastfreundschaft und idealer Infrastruktur“, fasst er die Vorteile zusammen.

Bei der Premiere des Grand Arlberg Scootering waren Fahrer aus sieben Nationen dabei. Für 2019 gibt es bereits einen Termin: 22. – 25. August 2019. Vespisti und Scooteristi sind herzlich willkommen!

www.gas1450.at



Vespa®

S H O E S & B A G S



ALPEX

Alpex GmbH

Reussensteinstrasse 12a, 71032 Böblingen - Tel.:+49 7031 7350988 Email: info@alpex-gmbh.de

Exklusiv-Importeur von Schuhen und Accessoires in Deutschland

Bald erhältlich bei:



Giro Mostra 500 km – Mit der 1955er ACMA durch die Wallonie

von **Leif Schacht**
Schaltkreuzritter

Mitte Mai fand zum zweiten Mal der „Giro Mostra 500 km“ in Belgien statt. Die Veranstaltung wird unter der Leitung von Mario Zambonini, dem Präsidenten des Vespa Club Genk, veranstaltet. Mario richtet im Frühjahr auch den „Mostra Scambio“ in Genk aus, den größten Vespa-Oldtimermarkt in den Benelux-Staaten.

Der Giro Mostra richtet sich an Vespafahrer aller Modelle, von Faro-Basso bis GTS. Die Startaufstellung richtet sich nach dem Baujahr der Vespa, ich startete von Platz 12.

Da im vergangenen Jahr die Strecke durch Flandern (ähnlich der „Ronde van Flanderen“) verlaufen war, war davon auszugehen, dass die diesjährige Route durch Wallonien führen würde.

Da ich meine Vespa 150 GS/3 nicht wie geplant fertigstellen konnte (der Teufel steckt wie so oft im Detail), musste meine 1955er ACMA herhalten. Diese hatte mich schon 2017 sicher durch Belgien gebracht und auch nach Celle begleitet – allerdings hatte der harte Einsatz seine Spuren hinterlassen und

einige Reparaturen nötig gemacht. Glücklicherweise hatte ich über den Winter die Gabel überholt und die Silentgummis des Motors getauscht, musste also nur noch den Lampenreflektor tauschen und einige Kleinigkeiten instand setzen. Eine Woche vorher hatte ich sogar noch den Ersatzradhalter gekauft, den ich lange gesucht hatte. Wirklich fahrfertig war der Roller trotzdem erst am Vorabend um 23.30. „Egal“, dachte ich mir, „es gibt einen Besenwagen!“ – also auf nach Genk.

Nachdem wir am Freitagabend unsere Unterlagen, ein Welcome-Paket und eine Einweisung erhalten hatten („Passt auf die schlechten Straßen in Wallonien auf“), ging es am Samstagmorgen um 6:30 h in Genk los. Ich hatte schon vorher mit meinen Freunden Manu und Kris vom VC Ostende verabredet, gemeinsam zu fahren, so dass ich kein GPS-Gerät brauchte. Ab Genk fuhren wir als Sechsergruppe ausschließlich mit Rollern zwischen Baujahr 54 und 55, wobei meine ACMA mit 160er Pinasco die kräftigste Maschine war. Das langsamste Fahrzeug war die Vespa von Paolo, dem Präsidenten des VC Ath. Auf der Graden waren 65 km/h Spitze gerade erreichbar.





Unsere Route führte uns über malerische Straßen mit teils atemberaubenden Blicken durch die wunderschöne Wallonie. Ich empfand es als sehr bemerkenswert, wie schön und ländlich ein dicht besiedeltes Land wie Belgien sein kann. Leider verloren wir an einer langen Steigung in der Nähe der Universität Lüttich den Rest unserer Gruppe und mussten ein Stück des Weges bis Namur zu dritt und auf einer anderen Route entlang der Maas fahren. Besonders aufregend war dabei ein kurzer Ausflug auf die Autobahn, den wir einem defekten GPS-Gerät zu verdanken hatten.

Leider entging uns nicht nur das Frühstück, sondern auch ein besonders schöner Teil der Strecke. In Namur trafen wir endlich unsere Gruppe wieder und es gab ein leckeres Nudel-Mittagessen. Weiter fuhren wir in einer Gruppe mit 8 Vespen, unseren Wideframes, einer PX und einer GTS. So ging es weiter bis zur höchsten Frittenbude Belgiens in den Ardennen. Leider begann kurz danach meine Vespa damit, Schwierigkeiten zu machen: In Kombination mit meinem ausgelutschten Fahrwerk hinten und den schlechten belgischen Straßen, vermutlich aber leider auch wegen meines schrauberischen Unvermö-

gens, rutschte mein Vergaser innerhalb von 30 km drei Mal hintereinander vom Ansaugstutzen. Aber in den Besenwagen wollte ich nicht! Zum Glück hatte ich die Unterstützung meiner Freunde aus Belgien, die geduldig auf mich warteten und mich dazu ermutigten nicht aufzugeben. So konnte ich schließlich die letzten 100 km ohne Pannen fahren. Gegen 21:30 erreichten wir bei einbrechender Dunkelheit erschöpft und glücklich Genk, wo es ein obligatorisches Zielfoto und etwas zu trinken gab.

Am Sonntag gab es ein tolles Galadinner im M Hotel Genk, bei dem jeder Teilnehmer ein Zertifikat, ein Foto vom Start, die obligatorische Plakette und eine tolle individualisierte Strickjacke erhielt. Diese Sachen stammen alle von Willy Marguillier, einem weiteren Organisator des Giro, der mit seiner Firma MDM Partners viele Belgische Clubs mit T-Shirts, Patches, Bannern und Plaketten versorgt.

Auch wenn für mich vor allem das Ankommen zählt, halte ich es für sinnvoll im kommenden Jahr eine Wertung einzuführen. 2019 bin ich sicher wieder dabei und hoffe, diesmal nicht der einzige Deutsche dort mit einer Schaltvespa zu sein.







Vespina

Unterwegs auf Europas Traumstraßen

von **Sigrid Bödicker**,
Vespa Club Düsseldorf

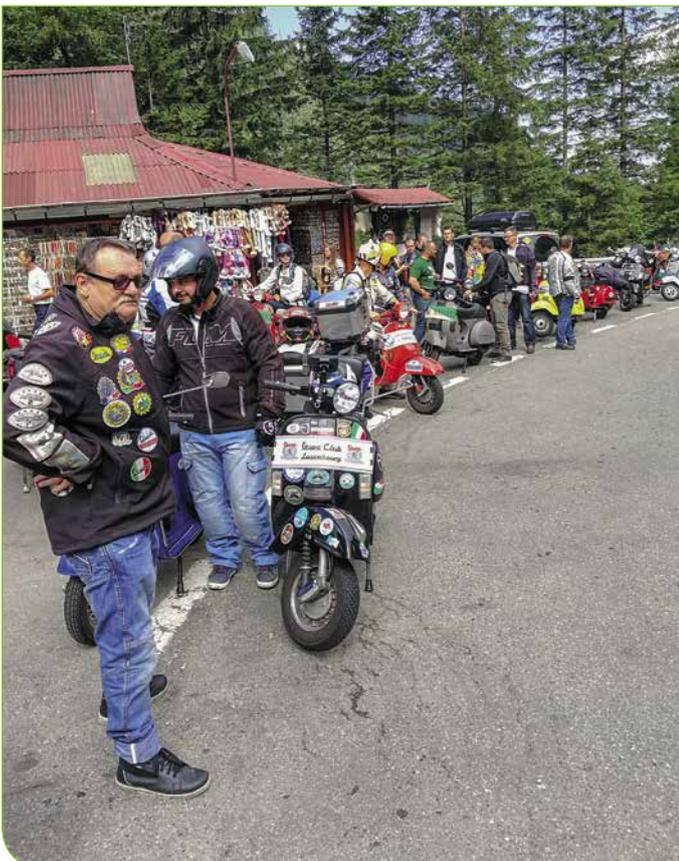
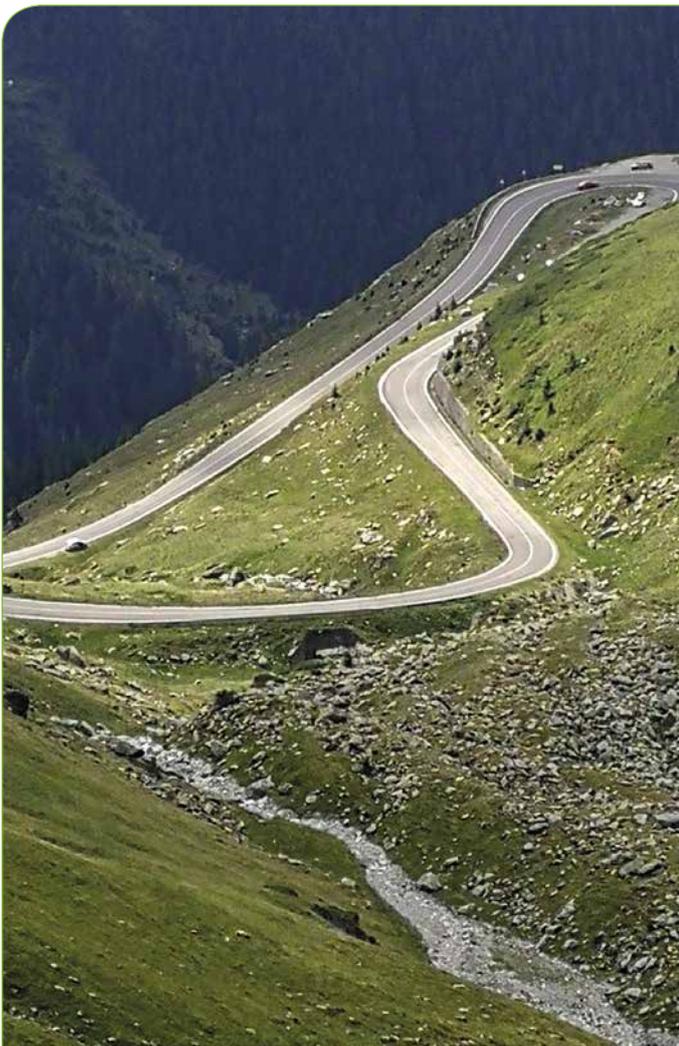
Anfang des Jahres erfuhr Uwe, dass der Vespa Club Rumänien eine 3-Tages-Rundreise durch Transsylvanien (oder auch Siebenbürgen) durchführen wollte. Der Termin Mitte August passte uns ganz gut in die Planung, und das Programm las sich mehr als gut.

Gedacht, gesagt, getan! Die Anmeldung war problemlos, wenn da nicht die Deutschen und ihre Vorurteile wären. Wir wollten mit unserem Wohnmobil die Strecke nach Siebenbürgen fahren und das WoMo so einfach am Straßenrand parken für drei Tage? – Nachher haben wir zwei davon da stehen und dann? Aber dazu später mehr.

Die Piefkes sind ja Pfennigfuchser, so auch wir. Die Anreise über Österreich mit unserem WoMo verbot sich daher von alleine, wir zahlen in Österreich gut 120,-€ Maut für Passau-Wien/Wien-Passau. Die Alternative war der Weg über Prag nach Bratislava und dann Richtung Budapest und Rumänien. Der Weg ist nur 40 km weiter und bei mehr als 1700 km nicht wirklich kriegsentscheidend. Und die Maut in Tschechien bzw. der Slowakei fällt mit knapp unter 50,-€ deutlich geringer aus; es rechnete sich also.

Am Morgen des 7. August starteten wir also. Das Tagesziel war Prag und sein Umfeld. Über Gießen, Erfurt ging es nach Chemnitz und dann Richtung Prag. Kurz hinter Prag wollten wir den Tag beenden, es ging auf 19:00 Uhr zu. Also einen Stellplatz suchen. Wir fanden auch einen außerhalb von Prag, der uns laut Beschreibung zusagte. An einem Fluss gelegen, Gastronomie vor Ort, Sanitär gegeben. Was in der Beschreibung aber fehlte, war der Zusatz „Nur für VW-Bus-Klasse geeignet“. So durften wir die letzten 3 km über Wege fahren, die eigentlich nicht passend waren. Aber ruhig war es, der Fluss ein Paradies für Kajaks, die Wirtschaft gut und Sanitär brauchbar.

Am nächsten Morgen weiter, über Bratislava nach Budapest bis nach Makó. Das ist ein Ort auf ungarischer Seite der Grenze zu Rumänien. Wir konnten erst am nächsten Tag nach Rumänien fahren, deren Vignette galt erst ab Donnerstag. Wir hatten uns schon den ganzen Nachmittag über die Sauberkeit entlang der Autobahn durch Ungarn unterhalten. Es lag selten Papier, Folien oder sonstiger Müll herum, im Gegensatz zu Deutschland. Auch die Gebäude waren in einem guten Zustand, soweit man das sehen konnte. Wir kennen von Italien anderes. Die Nacht verbrachten wir – immer noch vorurteilsbehaftet – auf einem offiziellen Campingplatz, wo man uns



noch vor der Anmeldung mit einem selbstgebrannten Obstler begrüßte und zwar auf Deutsch. Auch unser Stellplatznachbar sprach uns auf Deutsch an, und es stellte sich heraus, dass er auf dem Rückweg aus Deutschland nach Sibiu (Hermannstadt) war, unserem Ziel der Reise. Damit war ein gemeinsames Thema für den Abend gefunden. Wir verabredeten, dass wir am nächsten Tag gemeinsam weiterfahren würden, es gibt keine durchgehende Autobahn und er kannte die Strecke. Glück muss man haben.

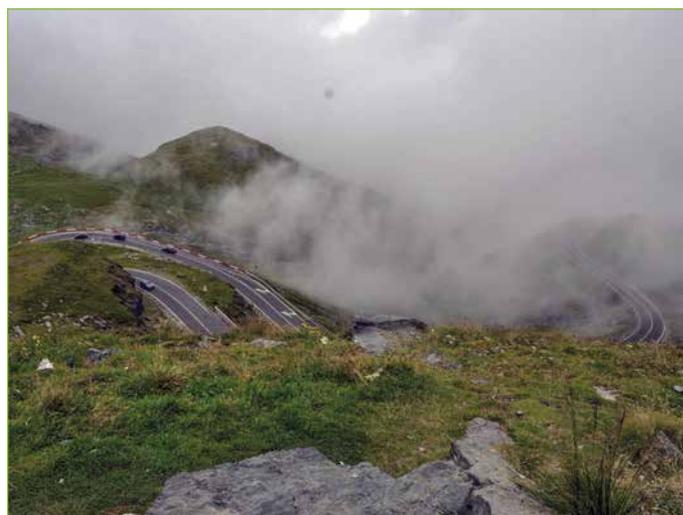
Am Donnerstag fuhren wir also nach Rumänien ein. Man muss bedenken, dass Rumänien nicht zum Schengen-Raum der EU gehört. Also ungarische Grenze, Kontrolle, rumänische Grenze, Kontrolle. Wie einfach haben wir es da doch beim Grenzübergang nach Benelux oder nach Österreich.... Und auch in Rumänien fiel uns wieder die Sauberkeit der Landschaft auf. Die Dörfer waren einfach, aber gepflegt und ganz selten Müll.

Unsere Reisebekanntschaft brachte uns in Sibiu noch so weit, dass wir nur der Straße folgen mussten und am Ziel waren. Dann verabschiedeten wir uns herzlich voneinander.

Fünf Minuten später waren wir durch das Großstadt-Gewühl von Sibiu tatsächlich an dem städtischen Parkplatz des Geschehens. Hier sollten/wollten wir parken, und es war auch eine Fläche für uns Teilnehmer abgesperrt. Besser als auf so manchen italienischen Treffen ;-)

Und so parkten wir unser Wohnmobil neben Anhängern aus Belgien und Frankreich sowie Vans aus Luxemburg und Russland oder auch Ungarn. Anschließend ging es zum Check-in im ersten Hotel am Platze. Zum frühen Abend traf sich dann alles in einem Restaurant auf einem zentralen Platz im Ort. Hier war auch die Anmeldung für die Teilnehmer der Rundreise. Wir trafen alte Bekannte wieder, aber auch Personen, die wir noch nicht kannten. Schnell stellte sich aber das Gefühl der Vespa-Familie ein und so war es ein geselliger Abend bei einem rumänischen Anti-Pasta-Essen.

Der nächste Morgen begann mit einem Frühstück und einem Check-out. Die nächsten zwei Nächte sollten wir in anderen Hotels verbringen, so war der Plan. Pünktlich trafen sich alle 70 Teilnehmer auf 59 Rollern auf dem Parkplatz unweit des Hotels. Wer wollte, konnte sein Gepäck im Bagage-Wagen, der auch als Lumpensammler diente, abgeben. Uwe und ich entschieden uns für den Transport auf dem Roller, viel war es ja nicht, was wir brauchten. Schnell führte Christi Turcin, Präsident des Vespa Club Rumänien, als Gastgeber noch ein kurzes Fahrerbriefing durch und ab ging es auf die Tagesetappe. Allerdings nicht geschlossen als Korso, sondern immer in 4er- oder 5er-Gruppen. Damit hatte er sich die behördliche Genehmigung für diese Veranstaltung gespart und – was ein deutlicher Vorteil war – die Kleingruppen konnten ihr eigenes Tempo fahren, zum Kaffee trinken anhalten, wo es ihnen gefiel und auch das Tanken war entspannter. Wir fuhren mit Marco und Robi aus Luxemburg zusammen, eine Mischung, die ich immer wieder wählen würde. Uns war die Strecke am Vorabend auf Papier bzw. im Vorfeld als Google-Maps-Route im Internet bekanntgegeben worden. Damit war das Fahren einfach und „narrensicher“. Natürlich trafen wir die anderen





55 Roller unterwegs wieder, z.B. an der letzten Tankstelle vor der Transfăgărășan (DN 7C), aber wie gesagt, jede Gruppe in ihrem eigenem Tempo und damit alles völlig stressfrei. Wir hatten rund sieben Stunden Zeit für 200 km, wer will da hetzen? Vor allem bei mehr als 30 °C? Wenigstens unten im Tal. Also rauf auf die 90 km lange Transfăgărășan mit ihrer Passhöhe von 2042 m, vorbei an dem Bâlea Pass (2014 m) und seinem Wasserfall, was auch erklärte, warum Christi den Termin Mitte August gewählt hatte. In der Zeit vom 1. November bis 30. Juni ist die Straße beim Bâlea-Pass unpassierbar. Oben auf der Passhöhe fuhren wir in den Wolken bei 15 °C, die Strecke ist aber immer zwei Autos breit und hat an den meisten Stellen noch rechts oder links einen schmalen Streifen, auf dem man anhalten kann, um die Aussicht zu genießen, was wir natürlich – trotz der eingeschränkten Sicht – taten. Schon wirklich beeindruckend und für mich, die das

Passfahren in den Alpen nicht besonders leiden kann, ein Erlebnis der besonderen Art. Ich bekam das Grinsen nicht aus dem Gesicht. Mir wurde aber auch klar warum. In den Alpen geht es meistens links oder rechts steil nach oben oder unten, und es kommen andauernd irgendwelche Idioten an einem vorbei, die meinen, sie können die Kurven schneller schneiden als andere. Meistens geht es ja auch gut... Und hier in Rumänien? Hier ließ man einander in Ruhe, ganz selten wurde man überholt, meistens fuhr man einfach hinterher und hielt wieder irgendwo an, um die Aussicht zu genießen. Entspanntes Fahren war wichtiger als ein Zeitrekord zu erzielen. So werde auch ich zum Liebhaber von Serpentinaen. Ich habe selten ein so harmonisches Zusammenspiel aller Straßenteilnehmer (Autos, Motorräder, Roller, Fahrräder) auf einer Bergstrecke erlebt. Außerdem war eigentlich immer eine Art „Auslaufzone“ vorhanden, falls es doch einmal



brenzlich werden sollte. So fahre auch ich gerne Pässe.

Auf der anderen Seite ging es wieder runter, auch hier war die Landschaft traumhaft und ein echtes Erlebnis. Sogar noch sanfter und durch ein breiteres Tal als bei der Hochfahrt. Wow. Wieder im Tal wollten wir das Schloss von Graf Dracula besichtigen, welches an der Strecke lag. Die Betonung liegt auf Wollten, am Eingang zum Schloss stand etwas von 1480 Stufen zur Ruine. Nein, danke, so viele Stufen für eine Ruine und das in Fahrerkleidung bei 30 °C, das sparten wir uns dann doch. So dachten viele von den Teilnehmern. Man traf sich lieber in einer Gastronomie am Fuße und genoss Kaltgetränke und eine kleine Stärkung. Irgendwann ging es dann weiter, wieder jede Gruppe in ihrem eigenen Zeitgefühl. Gegen 17:00 Uhr waren wir dann in Râmnicu Vâlcea im Grandhotel. Hier war der Parkplatz hinterm Haus für uns reserviert. Wieder ein Check-in und dann ab zum geselligen Teil des Tages. Der VC Rumänien hatte Peroni als Sponsor gewinnen können. Somit gab es Freibier für alle. Das Abendessen war ein leckeres Drei-Gänge-Menü mit Wein und Obstschnaps – das was man vom südosteuropäischen Land erwartet. Irgendwann zog es uns in die Betten, den nächsten Tag mit der nächsten Berg-Etappe wollten alle ausgeschlafen erleben.

Der Samstag begann wieder mit Frühstück und Check-out. Wieder ein kurzes Briefing und wieder in kleinen Gruppen auf die Strecke. Die Tagesetappe lag diesmal bei gut 250 km. Auch hierfür war wieder eine gute Wegführung mit Tankstopps, sehenswerten Punkten und Essens-Empfehlungen ausgearbeitet. Diesmal fuhren wir die meiste Zeit auf der DN67C, sie ist eine touristisch bedeutsame Straße in Rumänien, heißt auch „Transalpina“ und führt durch die Transilvanischen Alpen. Sie ist 148 km lang und der Scheitelpunkt liegt auf 2132 m. Wir fuhren durch ein Skigebiet bei Râncea weiter auf den Pass. An diesem Tag hatten wir mit dem Wetter Glück, es war zwar windig und durch die Höhe auch etwas kalt, aber die Sonne ließ uns die sensationelle Aussicht genießen. Der Fernblick war atemberaubend. Und wir merkten, dass der Freitag auf der Transfăgărășan eine gute Entscheidung gewesen war. Hier war die Straße breiter, der Auslauf links und rechts größer, aber die Anzahl an Fahrzeugen auch deutlich höher. Und wie viele auch meinten, mit ihren Wohnmobilen oder sonst auch wie immer ungeeigneten Fahrzeugen hier fahren zu müssen. Ich war froh, mit dem Roller hier zu sein. Es ging zwar wie am Vortag sehr gesittet zu, aber wer mit 20 km/h

hier die Kurven fährt, ist ein Verkehrshindernis. Die Transalpina hat eine Steigung bis zu 13 % und meine 150-ccm-Vespa war an manchen Steigungen mit 35 km/h am Limit. Bei der Abfahrt vom Pass machten wir noch bei einem Bergbauern halt, der vom Veranstalter empfohlen worden war. Es gab Eintopf von der Kuh oder vom Schaf, Schafskäse oder eine Art Polenta für ganz kleines Geld. Hier lohnt es sich einzukehren, wenn man Land und Leute etwas näher kennenlernen möchte. Wieder im Tal führte uns die Strecke durch Gruppen von Personen, die feilboten, was die Natur ihnen gab. Eimerweise Blaubeeren oder Steinpilze und Pfifferlinge. Jetzt bedauerte ich die geringen Unterbringungsmöglichkeiten auf einem Roller. Die Straße selber war, wie am Vortag, in einem Zustand, wie man ihn in Deutschland auch vorfindet; eigentlich gut, ab und zu mit Schlaglöchern, manche klein, manche so groß, dass man nicht hineinfahren wollte. Und das



dachte sich auch einer der Ungarn, unglücklicherweise war da aber ein großer Stein im Weg und er stürzte. Der Bagage-Wagen brachte ihn erst einmal in ein Krankenhaus. Abends war er wieder da; es war zum Glück der einzige Ausfall, der zu beklagen war. Der kulturelle Punkt für diesen Tag war die Festung in Alba Iulia (Karlsburg). Irgendwie haben wir sie aber nicht gefunden, wir waren auf einem Parkplatz außerhalb der Festungsmauern und wussten nicht weiter. Die zwei Luxemburger und wir beschlossen daraufhin, ins Hotel zu fahren. Dort waren wir einer der ersten. Tja, und jetzt zeigte sich der Vorteil des Eigentransportes des Gepäcks. Der VC Rumänien hatte ein komplettes Golf-Ressort incl. Swimming-Pool angemietet. Da Uwe und ich unser Gepäck dabei hat-



ten und nicht auf den Bagage-Wagen warten mussten, der auf dem Weg ins Krankenhaus war, konnten wir uns recht zügig in die Fluten stürzen. Als der Rest sich dann dazu tummeln konnte, saßen wir schon beim Freibier am Pool. Das Abendessen bestand auch hier aus drei Gängen, diesmal als Buffet. Wer da nicht satt wurde, war es selber schuld!

Sonntagmorgens ging es nach dem Frühstück wieder auf die Strecke. Diesmal kein Pass, sondern durch die Ebene und viele Dörfer zurück nach Sibiu. Wer wollte, konnte aber auch abkürzen. Einige Teilnehmer entschlossen sich, die kürzere Strecke zurückzufahren. Sie wollten noch am Sonntag den Heimweg antreten. Es waren hauptsächlich die Teilnehmer, die aus Kroatien, Serbien und Ungarn kamen. Sie hatten alle die Chance, bis nach Hause zu kommen. Unser Team entschied sich, die längere Tour zu fahren. Wann kommt man wieder nach Rumänien? Die Strecke war auch diesmal wieder gut ausgearbeitet und schön zu fahren. Die Dörfer in Rumänien waren liebevoll gepflegt, alles weiterhin sehr einfach aber nicht verkommen oder dreckig. Und anscheinend spricht man in Rumänien noch miteinander, die Hauptstraßen in den Dörfern waren immer gleich bepflanzt, mal mit Rosen, mal mit Geranien, mal mit Wildwiesen. Aber immer identisch im ganzen Dorf. Eine kurze Kaffee-Pause machten wir noch in Mediaş und hier war auch das einzige Mal, dass wir von Straßenkindern angebettelt worden sind. Uwe und ich spazierten eine Runde durch die Stadt, wobei wir



dachten, dass wir mit vier Mal rechts abbiegen wieder zum Ausgangspunkt kämen; das war aber nicht der Fall. Also sprachen wir ein älteres Ehepaar an, ob sie uns weiterhelfen könnten. Die Frau antwortete uns auf Deutsch und wies uns den Weg. Gemeinsam mit Marco und Robi machten wir uns auf den letzten Teil der Strecke, eine landschaftlich schöne, aber qualitativ nicht so besondere Straße. Aber ich will nicht meckern; das gibt es auch bei uns!

Am Nachmittag waren wir alle wieder in Sibiu zurück. Mehr oder weniger zügig verabschiedeten sich alle Teilnehmer, nicht ohne noch einmal die tolle Veranstaltung des VC Rumänien zu loben. Auch Uwe und ich machten uns langsam auf den Rückweg, bis irgendwo kurz vor der Grenze zu Ungarn. Wir hatten drei tolle Tage hinter uns gebracht und nette neue Leute kennengelernt. Und von unseren Vorurteilen vom Anfang der Reise war eigentlich nur der eigene Ärger übrig geblieben, dass wir die Vorurteile gehabt haben.

Rumänien ist ein Land, das zwar nicht an den Reichtum des Westens heranreicht, aber freundlich, sauber, hilfsbereit und ehrlich ist. Angenehm fand ich, dass in allen Lokalen die Menge an Essen aufgezählt wurde. Oder wer hat schon mal die Grammmzahlen einer Nudelspeise in der Speisekarte vorgefunden. Selbst bei den Eisdielen war die Größe der Eiskugeln in Gramm angegeben, damit lag eine Preistransparenz vor.

Montags stand die weitere Rückreise an. Wir fuhren bis Bratislava und wollten diese Stadt einen Tag besichtigen. Ich kann die Stadt nur empfehlen, sie liegt direkt an der Donau und hat eine aus dem 18. Jahrhundert stammende Altstadt als Fußgängerzone inkl. des Doms St. Martin. Die wiederaufgebaute Burg thront auf einem Hügel über der Stadt. Wir haben uns in einem der vielen Restaurants der Altstadt ein slowakisches traditionelles Mittagessen gegönnt, was sehr preiswert war, und haben den Trubel der vorbeilaufenden Menschen genossen. Ich muss sagen, dass ich noch nie in ei-

ner Hauptstadt so viele gut gekleidete Frauen auf High Heels gesehen habe, die alle von der Hübschheit auf den Laufsteg gehört hätten. Ich kam mir vor wie bei einer Prêt-à-Porter-Show. Und das Ganze auf gepflasterten Straßen, es war keine dabei, die dabei irgendwie stelte.

Doch auch irgendwann war dieser Tag vorbei und am nächsten Tag ging es weiter nach Pilzen in Tschechien. Auch hier wollten wir einen Tag verbringen. Die Stadt hat uns nicht ganz so gut gefallen wie Bratislava, es fehlte irgendwie der Flair. Was nicht heißen soll, dass man sie nicht besuchen sollte. Denn absolut sehenswert ist die Brauerei, die fußläufig von der Innenstadt

entfernt ist. Der Eintritt ist mit 10,-€ zwar nicht preiswert (man muss bedenken, dass der Preis für ½ l Pilsener Urquell in den Lokalen bei 1,50 € liegt und gutes Essen zwischen 5,- und 8,- €), dafür erhält man aber 100 Minuten deutsche Führung durch die Brauerei und ihre Geschichte. Und die abschließende Verköstigung eines naturtrüben Pilsener Urquells in einem ehemaligen Eiskeller der Brauerei hat mehr als Eventcharakter.

Den letzten Tag der Reise ging es dann quer durch die Bundesrepublik Richtung Elm/Saar, wo der VC Elm zum Treffen mit Turnier geladen hatte. Aber das ist eine andere Geschichte.



Anzeige

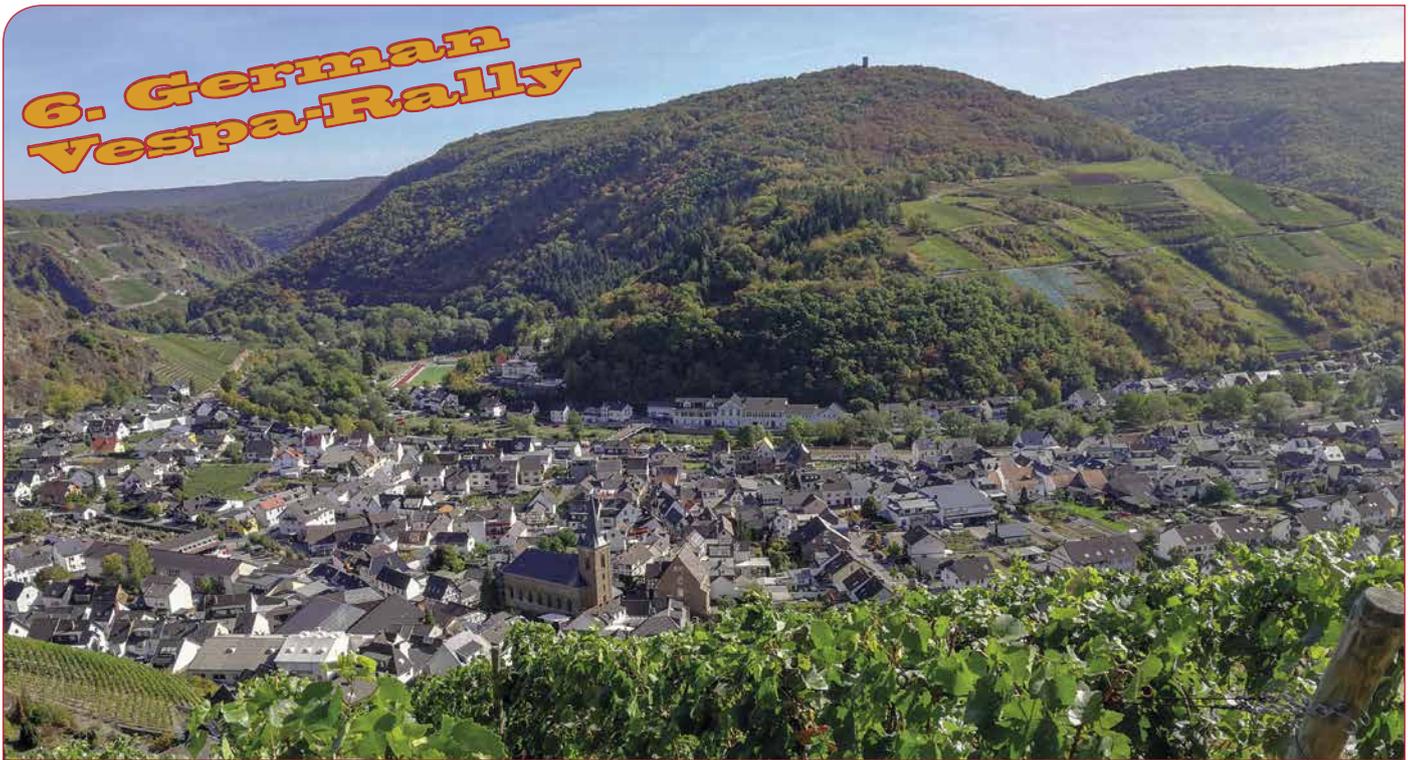
ADAC

Jetzt ADAC Mitglied werden. Beitragsfrei im 1. Jahr!

Exklusiv für Mitglieder der ADAC Korporativclubs.
Am besten gleich abschließen unter adac.de/korporativclubs



ADAC	Club
Mitglied	
Maximilian Ludwig Mustermann	
Mitgliedsnummer 123456789	Mitglied seit 2001
gültig bis/valid from 01/14	



Eindrücke eines Außenstehenden zur 6. German Vespa Rally in Bonn

Ich wär gerne noch geblieben

von **Volker Reichert**,
VC Düsseldorf

Fotos: Uwe Bödicker

Leider musste ich schon am Sonntag nach dem eigentlichen Ende der Rally zu meinem nächsten Termin aufbrechen. Genauso hektisch wie ich angereist war. Aus dem sonnigen Porto direkt ins schöne Erpel am Rhein. Ein kleiner Temperatursturz um 20 °C. Aber ich war halbwegs vorbereitet. Die alten Motorradklamotten gesucht, noch schnell `nen neuen Jet-Helm gekauft (der „Alte“ fiel buchstäblich auseinander) und ab zur Anmeldung am Freitagabend.

Die Unterlagen gab es ohne Probleme und dann zuerst mal ein Bier zum Herunterkommen. Beim Grillen lernte ich schon viele von Euch kennen und konnte so meine Nervosität schnell ablegen. Über Hausmannskost freue ich mich immer sehr, das gibt so ein herrliches Gefühl des Nach-Hause-Kommens. Und

da war ich nun. Inmitten der Vespa-Experten. Vollkommen ahnungslos. Glücklicherweise hatte ich die besten Mentoren, die ich mir vorstellen kann.

Ich bekam eine ET4 gestellt, einen Teamleader mit Rennerfahrung als Vorbild und vom gelassensten „Spannmann“ die Special-Stage erklärt. Also mehr bekommt auch ein Werksfahrer nicht abgenommen. Selbst um die Streckenführung musste ich mich nicht kümmern. Na, das wird ja ´ne schöne Sightseeing-Tour für mich. Also ganz entspannt ins Bett, denn es geht leider echt früh wieder raus. Sogar noch vor meinem Hotelfrühstück. Naja, ist nicht mein bevorzugter Biorhythmus. Aber zu meiner Überraschung gab es ja bei Euch ein warmes Essen vorweg, sogar mit Rührei. Besser hätte der Tag nicht anfangen können. Dann noch die Nenntasche mit ihrem Inhalt.

Prima Sache diese, denn ich war heilfroh, hier ein Halstuch zu finden. Der Morgen war doch arg kalt!

Dann ging es auch schon los. Und ich muss gestehen, meine praktische Erfahrung auf einem Zweirad ist doch schon verdammt lange her. „Komplett eingerostet“ trifft es wohl am besten. Da half mir meine Ausbildung und Arbeit als Mechaniker auch nicht weiter. Das war in meinem anderen Leben so von vor 30 Jahren noch anders. Aber wird schon schiefgehen dachte ich, also Augen auf und durch. Bloß nicht blamieren, war die Devise.

Die erste Aufgabe war gemeistert, da musste ich meine Gelassenheit gleich abhaken. Volle Konzentration auf die Mannschaft und Strecke. Für mich gefühlt im Renntempo hatte ich anfänglich echt Schwierigkeiten dranzubleiben. Oje, das war ein Krampf, aber im Laufe des Tages wurde es immer wärmer und auch ich taute auf. Die blaue ET4 funktionierte jedenfalls einwandfrei, zuverlässig und besser als ich. Nochmal ein dickes Dankeschön für Dein Vertrauen, Martina!

Meine größte Unsicherheit aber bestand in meinem Zeitgefühl. Ohne Uhr und nur mit Zählen der Sekunden wollte ich die Prüfungen bewerkstelligen. Blöde Idee. Damit lag ich sicher völlig daneben. Umso erstaunter war ich ob meiner Ergebnisse. Alle Prüfungen mit einer Differenz von unter einer Sekunde! Da scheint die innere Uhr doch noch gut zu funktionieren. Genauso wie Eure Organisation. Alles



war bis ins kleinste Detail geregelt und perfekt im Aufbau und Ablauf.

Das bedarf sicher vieler helfender Hände und irre viel Zeit, um den Event für uns Teilnehmer so einfach aussehen zu lassen. Ein dickes Kompliment also an alle unbekannterweise. Auch euer Miteinander in allen Bereichen, die offene Kommunikation und gemeinsame Hilfestellung bei Problemen sowie der Umgang und die Wertschätzung auf Augenhöhe; sprich euer Zusammenhalt auch über die verschiedenen internationalen Clubs hinweg. Das habe ich so nur selten erlebt. So sind sie eben, die „Vespen“.

Nach der Arbeit folgt das Vergnügen. Die Auswahl des Restaurants und das Abendes-

Anzeige

WIDEFRAME

Performance

Bollag
MOTOS

AMAZING!
PARTS

RENN KITS

VERGASER

AUSPUFF

KUPPLUNGEN

GETRIEBE

WERKZEUG



Check our
WEBSHOP

BOLLAGMOTOS.CH



sen, Hmmm, vorzüglich. Die Bonner Kollegen wissen eben, was gut ist. Echtes „Socialising“ war angesagt, und für mich interessant, einen Einblick in so manche Interna zu bekommen. Natürlich darf ein gesunder Wettbewerb untereinander nicht fehlen. Aber ich war zu geschafft vom Tage und froh über ein paar Stunden Schlaf. Am Morgen die morschen Knochen gestreckt. Oje, Muskelkater kündigt sich an. Schnell zum leckeren Frühstück, das hebt die Stimmung, die neuen Prüfungen verinnerlicht, auch die wichtigen Warnungen aufgenommen und wieder ab auf die Piste. Heute sind es nur ein paar Kreise durchs Siebengebirge.

Jetzt bin ich ja schon routiniert und habe die Rally sicher beendet. Im Ziel macht sich große Erleichterung breit, daher erstmal einen oder mehr Absacker auf meine bestandene Feuer- taufe. Alle finden sich zusammen und erzählen von ihren Erlebnissen. Das Adrenalin ist noch vorhanden. Dann muss ich auch schon wieder weg, ohne mit euch einen Abschluss zu finden. Also spekuliere ich auf der Heimfahrt, wie wir wohl alle abgeschnitten haben.

Gewonnen habe ich sicher nix, aber ganz am Ende wollte ich auch nicht landen. Aber was wäre, wenn ich mich beim nächsten Mal vorbereiten würde? Mal eine Uhr benutzen und die Strecke lernen? Und welche Vespa soll ich mir besorgen, um vorher zu üben? Denn Übung macht ja bekanntlich den Meister.

In diesem Sinne, man sieht sich!

7. German Vespa-Rally

Die 7. German Vespa-Rally wird am 18. und 19. Mai 2019 vom VC Pforzheim durchgeführt. Startpunkt der Veranstaltung ist Ölbronn-Dürren. Die weiteren Informationen findet ihr demnächst auf unserer Homepage und unter

www.german-vespa-rally.de

Die Nennung öffnet im ersten Quartal 2019.



Don't walk on the Grass – drive on it!

von **Till Kleinschmidt**,
Vespa Sport Club Deutschland (VSCD)

Am 1. September trafen sich Mitglieder des VC Elm e.V., VC Bonn, VC „Herkules“ Kassel e.V., Rollerfreunde Vest Recklinghausen und VC Oldenburg von 1986 zum Grasbahnrennen im Rahmen der deutschen Sportmeisterschaft in Schwarme. Geladen hatte der VSCD (Vespa Sport Club von Deutschland), der sich die Förderung und die Ausrichtung von Sportveranstaltungen im Zeichen der Ves-

pa auf die Fahnen geschrieben hat. Dies kann sowohl eine völlig eigenständige Veranstaltung, als auch die Ausrichtung eines Turniers im Rahmen eines VCVD-Treffens eines beliebigen Ortsclubs sein.

Die Gruppe der Grasbahnpielen bestand aus sechs Startern, die zusätzlich von zwei Zuschauern bei der Zeitnahme und beim Rundenzählen unterstützt wurden. An dieser Stelle ein dickes DANKE an Piet (Uwe Meinen) und Rudi (Rüdiger Rach).

Die weiteste Anreise hatte offensichtlich Patrick vom VC Elm. Er war schon am Freitag unterstützt durch Thomas und Jens angereist. Im Laufe des samstäglichen Vormittags folgen Piet, Rudi, Till, Bernd, Christian und Michael. Nach ein paar kurzen HALLO und WER BIST DU EIGENTLICH wurde gegen 13:00 Uhr die



Anzeige

Gasthof Schwarzer Adler

Tirol

Ob Sommer oder Winter - die Region Arlberg bietet zu jeder Jahreszeit den richtigen Rahmen für einen gemütlichen Urlaub in einer der schönsten Gegenden Tirols!

Der Gasthof Schwarzer Adler liegt inmitten dieser von Gott verwöhnten Region! Urigemütlich, rustikal - und dennoch modern!

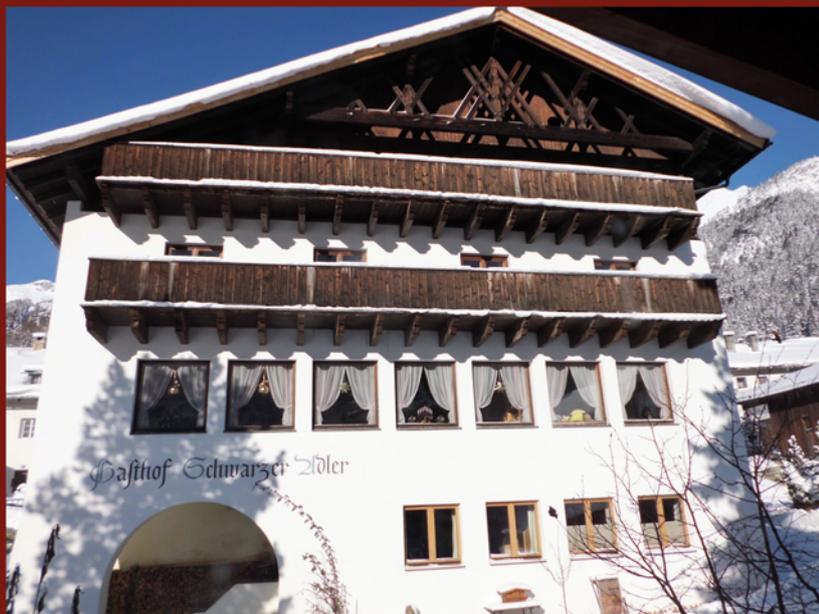
Pettneu am Arlberg bietet sich geradezu an, von hier aus mit der Vespa Tirol zu erkunden. Oder, um auf dem Weg zu den Vespa World Days am Plattensee oder zu den Vespa Alp Days in Zell am See einen Zwischenstopp einzulegen!

Familie Matt freut sich über jeden Vespisti! Und hält für jeden, der mit dem Stichwort „Vespina“ bucht, eine kleine Überraschung parat!

Überzeugt euch selbst!
www.arlberg-hotels.at

Eure
Familie Matt

PS: Es gibt noch freie Zimmer in der Skisaison!





Grasbahn zu Trainingszwecken unter die Räder genommen. Hier hatte Bernd erstklassige Arbeit geleistet. Der Streckenverlauf war flüchtig und anspruchsvoll. Parallel dazu probierten wir natürlich auch das Sandbahnoval aus, was ursprünglich nicht Bestandteil dieser Veranstaltung sein sollte.

Nach ein paar kleineren Reparaturen starteten wir gegen 15:00 Uhr die 6 Wertungsläufe. Nach der Fahrerbesprechung sollte sowohl die Grasbahn als auch die Sandbahn für Fahrfreude und Wertung sorgen. Letztlich gipfelte die Entscheidungsfindung in 3 Grasbahnrennen, 2 Sandbahnrennen und einem kombinierten Rennen aus Gras- und Sandbahn. Für Fahrfreude und körperliche Ertüchtigung war gesorgt.

Wir fuhren also mehrfach im Kreis von A nach A in einem Gemisch aus Schalt- und Automatikrollern. Körperlicher Bodenkontakt, platte Reifen, geschlossene Benzinähne und andere Unzulänglichkeiten würfeln das Feld immer wieder durcheinander. Einfach herrlich.

Nach den Wertungsläufen wurden die Roller untereinander getauscht und noch diverse

Spuren in den Dreck gefräst. So konnte jeder für sich einen Plan für das nächstjährige Einsatzfahrzeug schmieden.

Im Anschluss ging es zum gemütlichen Teil über. Grillen, Siegerehrung und Feiern bis zum Morgengrauen. Auch hier trennte sich die Spreu vom Weizen. Ein paar ganz harte Jungs mussten noch das ein oder andere Korn in flüssiger Form vernichten.

Sonntagvormittag trafen wir uns bei Fischbrötchen und Kaffee auf der Tribüne, um das Treiben der Grasbahnmotorräder und Gespanne zu gucken. Gegen Mittag verabschiedeten wir uns mit dem festen Vorhaben, diese Veranstaltung auch nächstes Jahr wieder in Angriff zu nehmen.

Wir sind gern gesehene Gäste beim MSC Schwarme e.V. und dürfen wieder kommen. Bei entsprechender Resonanz lässt sich sicher noch mehr auf die Beine stellen. Mal gucken, was die Zeit so bringt.



Rastlos glücklich...®

www.korrosionsschutz-depot.de
Beratung : 09101 920919
Bestellung: 09101 920910



✘ **Große Auswahl an wirksamen & vielfach erprobten Rostschutzprodukten**

Fertan, Owatrol, Brunox, Pelox, Mike Sander, Fluid-Film, Brantho KorruX, Elaskon, Tuff Kote Dinol/Dinitrol, KSD, Corroless, etc.

✘ **Roststopper, Rostumwandler, Rostentferner**

✘ **Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz**

✘ **Alles zur Lackierung**

Silikontferner, Epoxyspachtel, Grundierfüller, Oldtimerlacke, Grundier- & Lackierpistolen

✘ **Spezialitäten**

Deox Gel: porentiefe Rostentfernung
Kovermi: der schnelle Rostkonverter ohne Abwaschen

Chassislack O.H.: der zähelastische Lack mit glattem Verlauf für Achsen & Unterboden (diverse Farbtöne)
KSD Motor-, Bremsen- & Tanklacke



✘ **Professionelles Restaurierungswerkzeug**

Von uns getestet und regelmäßig in der eigenen Werkstatt im Einsatz

✘ **Druckluftwerkzeuge**

Kompressoren, Hohlraum-, Unterbodenschutzpistolen, Lackierpistolen, Sandstrahlpistolen, Strahlgut, Schleifer, Schlagschrauber, Karoseriesägen

✘ **Handwerkzeuge**

Schrauberwerkzeug, Bohrer- und Gewindeschneider, Bördelgeräte, Spureinstellhilfen

✘ **Karosseriewerkzeuge**

Werkzeuge zur Herstellung von Reparaturblechen, Blechklemmen & Grippzangen, Schweißtechnik & Schweißhilfen, verzinktes Karosserieblech

✘ **Spachtel-, Dichtmassen, Karosseriezinn**

✘ **Motor- und Getriebeöl**

Die erste Liebe vergisst man nicht...



NEU KSD Kaltfett

✘ **Hohlraumversiegelung - neueste Technik**

kein Erhitzen, kein Austropfen im Sommer
sehr gute Kriechwirkung und Verteilung
ohne Lösemittel, emissionsfrei, geruchsneutral



Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung



**KORROSIONSSCHUTZ®
DEPOT**

Korrosionsschutz - Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D - 90579 Langenzenn
Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog mit vielen Tipps und Tricks an !

... und sonst?

Danke, Markus!

von **Guntram Engelhardt und Wolfgang Gralla**,
Vespa Club Hannover

Fotos: www.facebook.com/lavidavespa

**In 80 Tagen mit der
Vespa um die Welt**

**Markus Andre Mayer
im Interview**

Ein paar Infos vorab: Die meisten von euch werden es bestimmt in den letzten Monaten auf dem einen oder anderen Medienkanal mitbekommen haben – Markus André Mayer hat es als erster Mensch alleine auf einer Vespa in 80 Tagen um die Welt geschafft. Dafür zollen wir ihm hier in unserem Club, aber auch in der Vespacommunity allergrößten Respekt.

Seine 2-Rad- und 2-Taktreise, die mit sehr vielen Unannehmlichkeiten stattgefunden hat und auf der es auch einige lebensbedrohliche Situationen gab, wäre ohne die Unterstützung seiner Sponsoren, ganz vieler Freunde und VespafahrerInnen nicht möglich gewesen. Und sowohl der VCVD als auch sein Heimatclub aus Hannover haben ihn mit viel Zuspruch – seelisch und auch über die sozialen Medien – unterwegs und vor allem durch Sachleistungen unterstützt.

Kurz nachdem er wieder in Madrid angekommen war, hat er sich auf den Weg gemacht,



um in Portugal an der Algarve seine Erlebnisse aufzuschreiben. Bevor er aber mit den Arbeiten an seinem Buch beginnt, hat er die Zeit noch genutzt, um einen kurzen Abstecher zu uns in den Norden nach Hannover zu kommen – diesmal allerdings mit dem Flugzeug. Dort hat er am Auftritt des Vespa Club Hannover in der Plattenkiste bei NDR1 teilgenommen und seinen ersten langen Vortrag über seine Reise gehalten.

Guntram, der Pressewart des Vespa Club Hannover, hat die Zeit zwischen den beiden Terminen genutzt, um für die Vespa ein „kurzes“ Interview mit Markus durchzuführen. Hier das Ergebnis des Gespräches der beiden Freunde:

Markus, du hast im Radio schon einiges über deine Reise erzählt. Aber ich würde ganz gerne von dir einmal wissen, was für dich die TOP-FIVE-Momente und was die fünf FLOP-Momente innerhalb der 80 Tage waren?

Also ein wirklicher TOP-Moment war die Ankunft in Vladivostok! Als ich wusste, dass ich die Fahrt durch diesen Kontinent im wahrsten Sinne des Wortes „überlebt“ habe. Das war so ein erhebender Moment, dass es mir die Tränen rausgedrückt hat. Und auch, als ich nach der Durchquerung von Amerika in Virginia Beach angekommen bin und meine Familie mich dort



in Empfang genommen hat – das war auch ein sehr emotionaler Moment für mich. Denn da war nach der Fahrt durch Russland und Amerika der größte Teil meiner Reise geschafft und ich wusste, dass die nur noch vor mir liegende Strecke – von Amsterdam zurück nach Madrid – im Gegensatz dazu ein kleiner Katzensprung werden würde.

Und die Fahrt durch die Rocky Mountains – auf fast 6000 m Höhe – war ein sehr erhebendes Gefühl auf dieser Reise. Das war wirklich TOP!

Dazu eine kurze Zwischenfrage und zwar zum Thema Technik: Gab es irgendwelche Probleme in den Rockies? Musstest du irgendwas an deiner Vespa verändern oder konntest du in der Höhe von 6000 m einfach so weiterfahren?

Dort oben habe ich dann gemerkt, dass ich wohl einen Falschluffproblem habe! Weil ich nämlich trotz der Höhenlage nicht umdüsen musste. Das hab ich dann direkt in Angriff genommen, als ich wieder runtergekommen bin. Und zwar, um weiteren Schäden und vor allem weiterem Zeitverlust vorzubeugen.

Und was waren deine FLOP-Momente auf dieser Reise?

Das war zum einen die wirklich lange Wartezeit auf einen neuen Zylinder in der Türkei (Anm.: der bis dahin verbaute Zylinder hatte ein Loch in der Zylinderwand!).

Schlussendlich saß ich dort insgesamt fünf Tage fest, weil die an der Lieferung beteiligten Dienstleister ihren Job nicht ausreichend und gut erledigt haben.

Und ein weiterer FLOP-Moment war, als ich in einem Taifun, ohne vernünftige Regenkleidung, drei Tage in Richtung Wladiwostok über Stock und Stein fahren musste, weil das Visum für Russland auslief! Und man unbedingt die Fähre kriegen muss, um keine Probleme mit den Behörden zu bekommen. Und dabei auch noch in einer Bushaltestelle halten muss, weil man „körperliche“ Probleme hat, da man anscheinend morgens irgendetwas „Falsches“ gegessen hat. Das sind Momente, die wirklich nicht sehr prickelnd sind.

Zumal es in Stürmen generell nie gut zu fahren ist und es einige Momente gab, in denen ich fast vom Roller runtergeholt wurde. Und zwar von betrunkenen Truckern, die einfach diese Vespa „übersehen“ haben. Ich hatte mir schon während der Fahrt durch Russland eine große Piratenfahne hinten an den Roller gemacht, so dass man mich besser sehen kann.



Aber es gab Momente, wo selbst diese nicht ausreichend war. Wenn bei 70 km/h eigener Fahrgeschwindigkeit ein LKW-Fahrer aus einer Tankstelle rausfährt und dann mal eben so eine 180°-Wende macht und einen gar nicht beachtet, dann ist das aber so was von nicht lustig. Der hat mich schlussendlich nur um ca. 30 cm verfehlt! Das sind dann solche Momente, in denen du die nächsten 15 bis 20 Minuten am Straßenrand sitzt und dem „Herrn“ dankst, dass du dieses Manöver überlebt hast.

Was war denn das Verrückteste, was du auf deiner Reise so erlebt hast?

Das Verrückteste? Hmm... Ich glaube, dass ich in Russland an drei hintereinander folgenden Tagen immer wieder BMW- und Endurogruppen überholt habe. Und die es einfach nicht glauben konnten, weil ich immer wesentlich mehr Kilometer pro Tag gemacht habe, als die Jungs auf ihren großen Maschinen. (Anm. Bei der Antwort hatte Markus ein ausgeprägtes Lächeln im Gesicht!).

Und die Seefahrt mit der Fähre über das Kaspische Meer. Denn diese Fähre dort ist allein





schon ein echtes Erlebnis. Über die Wartezeit und dem ganzen Drumherum kann man ein eigenes Buch schreiben. Vor allem war während der Überfahrt mein Geburtstag! Den haben wir in einem Rettungsboot sitzend auf dem Oberdeck ausgiebig gefeiert. Und zwar mit einer Gruppe Polen, Engländern und Iren. Das war ganz schön strange! Und dass wir während der Überfahrt 12 Stunden wegen eines Sturms – eingepfercht auf dieser Fähre – vor Anker liegen mussten. Wenn man unter Zeitdruck ist, vergeht die Zeit dann echt wie Kaugummi.

Ein anderer Moment, den ich ja sehr verrückt fand, war, als man dich auf Facebook in Russland mitten in der Pampa mit einer Dose Gösser Bier stehen sah! Und zwar umringt von Fahrradfahrern! Was hat es damit auf sich gehabt? Die Aussage, die unterm dem Post stand, ging in die Richtung: „Wir haben noch jemand Bekloppterer gefunden als wir!“ Erzähl doch mal, was es damit auf sich hatte!

Das war eine Reisegruppe aus 19 Radfahrern, die aus Deutschland, Österreich und der Schweiz kamen. Die waren mit Reisebussen, besser gesagt „Hotelbussen“, unterwegs. Mit großen Schlafkabinen, WC und Dusche an Bord. Und Stromaggregate sowie einer eigenen Küche in einem LKW. Plus einer kleinen Werkstatt, die auch noch in den Begleitfahrzeugen enthalten war.



Es handelte sich um eine geführte Gruppe, die mit ihren Fahrrädern 10.000 km durch Russland gefahren sind. Diese sind mir mitten im tiefsten Sibirien begegnet. Ich dachte erst, das es Russen seien, da sie russischfarbige Trikots trugen. Und es war die ersten Radfahrer, die ich während meiner Fahrt durch Russland in einer Gruppe gesehen habe. Sie hatten alle super Fahrräder und im ersten Moment dachte ich: „Das ist die russische Nationalmannschaft!“. Als ich sie dann überholt hatte, sah ich kurze Zeit später die großen Reisebusse und dachte mir: „Die müssen wohl zu den Radfahrern gehören“. Als ich aber die österreichischen Kennzeichen sah, habe ich sofort eine Vollbremsung gemacht und bin zu den Jungs zurückgefahren. Das Hallo war echt riesig. Ich durfte ihre Dusche benutzen und wurde von ihnen bekocht (sowie auch ein bisschen besoffen gemacht). Aber richtig „verrückt“ war, als mir einer der Fahrer der Truppe den Schädel wieder kahl rasiert hat, denn meine Haare waren im Verlauf der sehr langen Fahrt durch Russland auch recht „lang“ geworden. Und die, die mich kennen, wissen, dass ich seit geraumer Zeit mein Haar sehr offen – also Glatze – trage. Und so saß ich mit einem Glas Rotwein in der Hand mitten im Nirgendwo und einer der Fahrer spielte den „Barbier von Sibirien“.



Wir haben ja nun schon von einigen Schwierigkeiten während deiner Reise gehört. Aber gab es auch Schwierigkeiten vor deiner Reise? Und wenn ja, welche waren das im Detail? Und vor allem – so kurz nach deiner Ankunft – gibt es da auch Schwierigkeiten, die du aktuell „durchleben“ musst?

Da gibt und gab es einige Schwierigkeiten! Zum einen habe ich, um diese Reise überhaupt antreten zu können, meinen Job aufgegeben. Dann habe ich meine Wohnung gekündigt, und auch die Trennung von meiner Freundin war nicht besonders einfach. Eine Vielzahl von Leuten hätte schon alleine diese Dinge davon abgehalten, so etwas Verrücktes überhaupt zu machen, und viele hätten wahrscheinlich direkt im Vorfeld hingeschmissen.



Ich habe letztes Jahr ja schon einen der Roller von der Ost- an die Westküste in Amerika „verzogen“. Einen weiteren Roller habe ich mit meinem Wohnmobil (Anm.: eine alte umgebaute Polizeiwanne!) über 3000 km in die richtige Startposition gebracht. Es gab noch eine Vielzahl von weiteren Schwierigkeiten! Aber eine wirklich immense Schwierigkeit war während



der ganzen Fahrt der Zeitdruck, da die Reise und die Etappen relativ eng gesteckt waren.

Und Schwierigkeiten jetzt so nach der Reise? Also momentan ist es für mich sehr schwer nachzuvollziehen, wie ich in naher Zukunft wieder in einen „normalen“ Beruf zurückfinden soll. Denn wenn man von so einer erlebnisreichen Reise zurückkommt, dann kann man sich nicht einfach wieder in ein Büro setzen und von 9:00 bis 17:00 Uhr arbeiten. Das wird noch eine große Herausforderung in den nächsten Monaten werden.

Stimmt! Das hattest du im heutigen Radio-Interview auch erwähnt! Man kommt zurück und die „Normalität“ der anderen hat sich für einen selbst massiv verschoben.

Und wenn ich mich jetzt heute frage, was ich denn so in den nächsten ein oder zwei Jahren tun werde, das kann ich momentan nicht wirklich beantworten, da ich es nicht im Detail weiß.

Viele Vespafahrer sprechen ja immer gerne von der besonderen und tollen Vespacommunity. Du hast im Vorfeld deiner Reise über Facebook eine recht große Gruppe bzw. Community aufgebaut. Daher die Frage im Nachhinein: Funktioniert diese Vespacommunity? Und wenn, wie tut sie dieses?

Zum einen funktioniert sie wirklich vor Ort, wenn man z. B. Probleme mit seiner Vespa hat oder irgendwie eine Unterkunft sucht! Aber auch von außen, also von denen, die dir nicht

unmittelbar auf deiner Reise begegnen, also von denen, die dich aus der Ferne auf deiner Reise begleitet haben.

Also, was mich wirklich extrem positiv überrascht hat, ist, wie viele Menschen, denen ich noch nie real begegnet bin, mir im Laufe meiner Reise Zuspruch gegeben, mich mit Geld unterstützt und mir bei Übernachtungen geholfen haben. Ob das jetzt der Vespa Club von Deutschland, der Vespa Club Hannover oder auch viele andere großartige Clubs waren. Aber auch ganz viele andere Menschen haben mich immer wieder ein Stück weit begleitet und haben an dieser Reise von außen teilgenommen! Das war richtig schön und vor allem auch in den Momenten, wo man auch mal an sich oder der Reise zweifelt. Und dem Aufruf auf scooterlab.uk, mich bei meinem Abenteuer zu unterstützen, sind ganz viele Engländer, Iren und Amerikaner gefolgt, haben Geld für meine Übernachtung oder Verpflegung gespendet. Das ist und war unfassbar überwältigend. Eine riesiges „Dankeschön“ an alle die unglaublich vielen Unterstützer!

Zum Thema unterwegs: Da haben mir die Spanier einen echt tollen Start und ein grandioses Ankommen in Madrid vorbereitet und sich wirklich grandios um mich gekümmert. Es ging bei meiner Ankunft sogar mit Polizeieskorte bis zum Ziel. Da wurden weder Mühe noch Kosten gescheut. Ich musste mich um nichts kümmern, und der Vespaclub Madrid hat mich bei der Ankunft zum Ehrenmitglied ernannt.



Und auch während der Reise war die Unterstützung oft fantastisch! In Italien wurde mir die Kupplung gewechselt, ohne dafür irgendetwas zu verlangen. In Griechenland wurde mir geholfen, indem man mir kostenfrei die Bremsen gewechselt hat, und in der Türkei wurde mir ein Zylinder geschenkt, damit ich endlich weiterfahren konnte, da mein Ersatzzylinder nicht ankam!

Also, in Europa hat das Netzwerk bis in die letzte hintere Ecke der Türkei perfekt funktioniert. Auch in den Ländern, in denen mittlerweile eher moderne Vespas gefahren werden, hat man sich fantastisch um mich gekümmert und mich z. B. in ihre Vespawerkstatt eingeladen. So etwas ist wirklich schön. Sie konnten mir zwar in diesem Fall nicht wirklich helfen, aber diese Art der Hilfsbereitschaft ist echt überwältigend.

Später in Kasachstan und in Russland, wo es ja bis auf Moskau und St. Petersburg keine große Vespacommunity in dem Sinne gibt, war die Hilfsbereitschaft aber auch sehr enorm. Ich habe einen Vespafahrer in Irkutsk getroffen, der mir erzählte, dass es eine ganz „kleine“ Vespacommunity in Irkutsk gibt, die immerhin aus fünf Vespafahrern besteht, was mich dann doch sehr überrascht hat. Aber dort fahren alle nur „moderne“ Vespas. :-). Sie haben sich aber trotzdem die Zeit genommen, sich mit mir zu treffen, sind mit mir an den Baikalsee gefahren und haben mir dort viel gezeigt.

Auch in Amerika wurde ich überall herzlichst aufgenommen, einige Vespafahrer sind mit mir ein paar Kilometer zusammen gefahren, haben mich oft begleitet. Mein russischer

Freund Alex hat sich auch wieder ganz rührend um mich gekümmert! Letztes Jahr, bei meiner „Verzieh-Tour“, hatte er mir schon ein Sitzpolster von Airhawk geschenkt. Diesmal hatte er mir eine Vespa-Frontschild montiert. Er wollte, dass ich die Tour möglichst unbeschadet und vor allem auch bequem überstehe. Da draußen, auf der Straße, sind Reisende Brüder!

Du bist ja deine Reise jetzt mit drei Vespa-roller gefahren, zu denen du bestimmt aufgrund der Fahrt auch eine Art Beziehung aufgebaut hast. Wie ist diese Beziehung denn jetzt nach der Tour? Schweiß diese Reise euch noch mehr zusammen? Aktuell stehen alle Umrundungsroller ja an sehr unterschiedlichen Standorten. Was planst du mit den Vespas? Sollen alle wieder zurück zu dir kommen?

Also, ich bin ja mit einer Bajaj Cheetah 150, sowas wie eine Sprint, einer 2-Takt Stella 150 (vergleichbar der LML Star) und einem aus sieben „Fahrzeugen“ aufgebautem „Frankenscooter“ – mit dem ich letztes Jahr ja auch schon die Giro di Germania gefahren bin – unterwegs gewesen. Ich bin somit auf drei Fahrzeugen die gesamte Tour gefahren. Der eine Roller, der „Frankenscooter“, steht aktuell in Moskau und zwar beim dortigen Vespaclub. Da ist geplant, dass ich im Mai nächsten Jahres diesen Roller abhole und auf eigener Achse wieder nach Deutschland bringe. Der zweite Roller – die Stella – steht aktuell bei meinem Bruder in Virginia Beach. Wenn alles gut geht, wird sie im Frühjahr/Sommer nächsten Jahres per Fracht nach Deutschland zurückkommen. Und der dritte Roller, mit dem ich die Reise in Madrid beendet habe, steht momentan in Portugal bei mir in Faro! Dort – und mit ihm – wer-



de ich jetzt den Winter verbringen! Mein Ziel ist es, dort mein Buch zu diesem Abenteuer zu schreiben.

Was war denn das Erste, was du gemacht hast, als du in Madrid angekommen bist und nicht mehr tagtäglich auf einem Roller sitzen musstest?

Also die ersten zwei Tage waren sehr seltsam für mich. Ich hab in Madrid gestanden und ich musste morgens plötzlich nicht mehr starten, nicht irgendwo hinfahren. Ich hatte irgendwie keine Aufgabe mehr. Das hat sich im ersten Moment dann doch sehr seltsam und irgendwie auch nicht richtig angefühlt. Ich wurde zwar dort auf das Herzlichste umsorgt und mir wurde die Stadt gezeigt, auch Dinge, die man als normaler Tourist nicht sieht. Der Präsident des Vespaclub Madrid hat mich hoch auf den Rathaussturm geschleppt. Er ist der Securitychef der Stadt Madrid und ich habe sowas wie eine VIP-Tour bekommen. Aber irgendwie fühlte ich mich oftmals in den ersten beiden Tagen wie in einem falschen Film. Denn die letzten 80 Tage bestanden aus „Aufstehen“, „Beladen“, „Losfahren“ und das meistens 400 km lang und oftmals auch bis spät in die Nacht hinein. Ich hatte halt nur diese eine Mission, und plötzlich waren die 80 Tage fertig, in die ich über zwei Jahre Vorbereitung reingesteckt und auch so vieles zurückgelassen hatte. Und auf einmal war diese Mission zu Ende! Alles, was dich die letzten Wochen so stark eingenommen hat, ist alles weg und du fällst schon irgendwie in eine Art Vakuum.

Wie vorher schon einmal erwähnt, du bist jetzt in Portugal. Dort willst du „runterkommen“, von der Tour Abstand gewinnen

und planst, ein Buch zu schreiben. Gibt es noch weitere Schritte oder Pläne, von denen du uns im Groben schon etwas erzählen kannst? Zumal du ja auch erwähnt hast, das man nach so einer Reise oftmals erstmal keine wirklichen Pläne fassen kann.

Also – ich habe jetzt schon die ersten Einladungen auf verschiedene Vespaevents, da werde ich die ersten kleineren kurzen Vorträge halten – in Deutsch, Englisch und in Spanisch. Und klar, das Buch ist geplant. Es soll als erstes auf Englisch erscheinen. Ziel ist es, dass es am Ende in mindestens fünf Sprachen übersetzt wird.

Und ich habe mir das richtige kleine Örtchen in Portugal ausgesucht! Dort wo nichts los ist, wo man auch nicht viel tun kann, damit ich möglichst wenig vom Schreiben abgelenkt werden. Und das ist auch wichtig, denn ich schreibe das Buch in erster Linie für mich. Weil diese ganzen Erlebnisse so schnell kamen, dass ich das alles erst einmal verarbeiten muss. Es passiert aktuell öfters, dass, wenn ich Dinge im Nachhinein erzähle, ich erst richtig merke, wie stark mich das Erlebte berührt hat oder welche Emotionen dieses im Nachhinein bei mir jetzt hervorrufen. Also, ich muss mich jetzt einfach hinsetzen und das Ganze noch mal Revue passieren lassen, weil das alles so unfassbar schnell war.

Jetzt zum Schluss noch ein kurzes Fazit der Reise, denn oftmals geht man ja – glücklicherweise – mit einer guten Portion Naivität in solch ein Abenteuer hinein, da man nicht weiß, was einen auf dieser Reise so alles erwarten wird! Würdest du diese „80 Tage um die Welt“ noch einmal machen?

Vorweg – es ist kein wirklich großes Problem,





um die Welt zu fahren. Also wenn man „open end“ Zeit hat und der Geldbeutel das auch mitmacht. Weil, wenn einem vor Ort z. B. irgendwo in Afrika etwas kaputt geht, dann kann man sich in Ruhe hinsetzen, ein oder zwei Kaffee trinken, gemütlich abwarten bis Ersatzteile da sind und dann irgendwann weiterfahren. Denn je einsamer die Länder, desto billiger ist es, dort zu reisen. Der Faktor mit der Zeit, das war mit das größte Problem. Denn mit einem gesetzten Ziel von 80 Tagen ist der Zeitdruck einfach viel zu hoch. Man ist oftmals auf sich alleine gestellt, und zwar bei jeglicher Art von Problemen! Ob technischer, organisatorischer oder sonstiger – also auch gesundheitlicher Art – d. h. du musst das Problem jetzt hier und vor Ort lösen. Und du bist die ganze Zeit „wie am Rennen“ und dann kann es auch schon mal sein, dass du aufgrund des Zeitdrucks eine Entscheidung triffst, die lebensgefährlich ist oder sein kann. Also ich würde schlussendlich niemand auf diese Reise schicken, den ich wirklich mag.

Der Schlusssatz kommt mir bekannt vor, den habe ich heute schon mal im Radio von dir gehört! Er ist auch ein gutes Ende für dieses Interview und dem ist nichts hinzuzufügen! Ich sage zum Schluss noch einmal ein großes „Dankeschön“ für dieses sehr aufschlussreiche Interview und ich freue mich, dass wir dich auf dieser Reise begleiten durften! Und dass ich dir in Italien sogar real zur Seite stehen konnte. Wir sind gespannt auf deine nächsten Projekte und wünschen dir ganz viel Spaß in Portugal. Und vor allem wilde Schreibwut!

Zu guter Letzt

Der Vespa Club Hannover und auch der Vespa Club von Deutschland freuen sich, dass Markus seine Reise im Großen und Ganzen heil überstanden hat. Über seinen Unfall und dessen Folgen erzählt Markus dann gerne im Detail! Aktuell befindet sich Markus, wie erwähnt, in Portugal an der Algarve und wohnt dort über den Winter in einem alten Polizei-Mercedes-Van, den er sich als Wohnmobil eingerichtet hat. Um dort in Ruhe die ganzen Erlebnisse, die er auf seiner Reise gehabt hat, verarbeiten zu können und das Erlebte in Wort- beziehungsweise Buchform zu verfassen.

Die Mitglieder und Besucher, die in Hannover das Glück hatten, den ersten Vortrag nach seiner Reise von Markus hören zu dürfen, waren von seinen Erzählungen sichtlich beeindruckt und kamen oftmals aus dem Staunen nicht mehr raus. Denn wenn jemand in 80 Tagen 27.000 km auf einer Vespa rund um den Erdball fährt, dann ist dies schon eine echte „Hausnummer“! Markus erzählte, dass er – mit den Wartetagen – im Schnitt 400 km pro Tag auf dem Roller gesessen hat und ich glaube, dass es wenige gibt, die so viel Strecke überhaupt schon mal in dieser Intensität gefahren sind, vor allen nicht an so vielen Tage hintereinander! Daher haben wir Markus liebevoll den Spitznamen „Mr. Ironbutt“ verpasst!

Wir hatten ja letztes Jahr auch schon Alexander „Atze“ Eischeidt, der die Vesparicana gefahren ist, zu Gast bei uns im Vespa Club Hannover! Und auch sein Vortrag ist unglaublich beeindruckend, aber mit dem von Markus aufgrund der anderen Zeitsituation nicht zu vergleichen. Was sie eint, ist die positive Durchgeknalltheit sowie das Staunen und das „Oh“ und „Ah“ bei den Vorträgen! Beide sind uneingeschränkt empfehlenswert! Und wir sind der Meinung, dass es sich für jeden, der mit der Vespa im Alltag unterwegs ist, lohnt, solchen Reiseberichten live zu lauschen.

Nun sind wir alle ganz gespannt, was das nächste Projekt von Markus sein wird! Man hat auf seiner Facebookseite schon Bilder von einer APE gesehen. Und es wurde in dem einen oder anderen Post darüber gewitzelt, dass ja nun der Mond schon auf ihn warten würde. Wir werden sehen :)



Life is a beautiful ride.



Vespa und Scootering ist Kult. Es ist Leidenschaft und begeistert. Das leben wir und möchten wir nun auch an andere weitergeben. Spannende Tourberichte, aktuelle Veranstaltungen der Szene oder Geschenke und Accessoires findet ihr unter:

www.just-ride-it.de

10%*
Rabatt mit dem Code:
justxmas2018

Caps, T-Shirts, Patches & other gifts:

www.just-ride-it.de/gifts

*Rabatt nicht kombinierbar.
Gültig bis zum 24.12.2018 und
ab einem Bestellwert von 10,00 €.

From scooter riders, for scooter riders.



Der

Vespa



E-Bike für die Kleinen
Auch der Nachwuchs darf endlich wieder Vespa fahren! Mit den neuen Kiddie-Scootern im Stil der GTS oder PX dürfen jetzt auch die Kleinsten der Kleinen auf Treffen, Runs oder zuhause im Wohnzimmer rundhüsen. Die Modelle kosten ab 170 Euro und sind sowohl beim Scooter Center als auch beim SIP erhältlich.
www.scooter-center.com
www.sip-scooterhop.com



Eine Hommage an München
Der neue Klender des Vesbar zeigt auf 12 Motiven, wie schön die Heimatstadt der Vesbar sein kann. Der Kalender kostet 22,- Euro zzgl Porto.
www.vesbar.de



Der VCVD-Kaffeepott
Unsere Glasbecher im Ice-look bieten wir in diesem Jahr zum Weihnachtssonderpreis an: Zwei Becher kosten zusammen nur 7,50 Euro, sechs Becher sind für glatt 20 Euro zu haben!
www.vcvd.de



Weihnachtsmarkt



Bitte Lieferanschrift eintragen:



**Vespa Club von Deutschland
- Geschäftsstelle –
Hüschelrath 5
42799 Leichlingen**

Datum:

boedicker@vcvd.de

Bestellung von VCVD-Artikeln

Wir bestellen hiermit zu den z. Zt. gültigen Preisen folgende VCVD-Artikel

Menge	Artikel	EP Euro	gesamt Euro
	"Vespa Tip" Sammelband	29,00 €	
	VCVD-Plakette Gold	10,00 €	
	VCVD-Plakette Antik-Gold	15,00 €	
	VCVD-Stoffabzeichen	4,00 €	
	VCVD-Aufkleber - groß	1,00 €	
	VCVD-Aufkleber - klein	0,75 €	
	VCVD-Anstecknadel	4,00 €	
	VCVD-Anstecknadel (mit Eichenlaub und Wespe)	5,00 €	
	VCVD-Wimpel (____ Kunststoff, ____ Atlasseide)	15,00 €	
	VCVD-Tasse	10,00 €	
	VCVD-Stablampe	10,00 €	
	VCVD-Zippo	10,00 €	
	"60 Jahre VCVD" Plakette (Restbestand)	10,00 €	
	"60 Jahre VCVD" Aufnäher	4,00 €	
	"60 Jahre VCVD" Aufkleber	1,00 €	
	"60 Jahre VCVD" Anstecknadel	5,00 €	
	"65 Jahre VCVD" Plakette - Sonderpreis	19,95 €	
	"65 Jahre VCVD" Aufkleber	1,00 €	
	"65 Jahre VCVD" Banner	10,00 €	
	"65 Jahre VCVD" Rucksack	65,00 €	
	"2. German Vespa Days" Plakette (Restbestand)	10,00 €	
	Vespa-Schriftzug-Aufkleber (Farbe ____ rot, ____ blau)	0,50 €	
	Vespa-Schriftzug-Stoffabzeichen - zum Aufnähen – (Farbe ____ rot, ____ blau)	3,00 €	
	Vespa-Schriftzug-Stoffabzeichen - zum Aufbügeln – (blau)	3,00 €	
	div. Aufnäher klein	1,00 €	
	div. Aufnäher groß	3,00 €	
	Krawattenklammer mit Vespa (gold- und silberfarbig)	8,00 €	
	Krawattenklammer mit Vespa PX	8,00 €	
	Krawattenklammer mit Vespa antik	8,00 €	
	Manschettenknöpfe (Farbe ____ silber, ____ blau)	15,00 €	
	Pin mit roter Vespa	4,50 €	
	Pin Vespa PX	4,00 €	
	Pin Vespa Antik	4,00 €	
	Vespa- Jacke	49,90 €	
1	Porto + Verpackung	4,00 €	4,00 €
		Total	4,00 €

Preisstand: 07/2017

(Unterschrift und Clubstempel)

Bankverbindung: Commerzbank, Konto-Nr. 195 210 000, BLZ 370 400 44
IBAN: DE56 3704 0044 0195 2100 00, BIC: COBADEFFXXX



SIP startet Petition für neue Klassifizierung: Fuffis sollen schneller fahren dürfen!

SIP hat eine Petition erstellt mit dem Ziel, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Zweiräder der Klasse M (50ccm) von 45 km/h auf 59km/h anzuheben. Wenn die Regelungen für Zweiräder attraktiver wären, würden nach Ansicht von SIP-Chef Ralf Jodel mehr Pendler und Autofahrer auf ein Zweirad umsteigen, und zwar nicht nur aus Fun am Wochenende sondern im Alltag. Demnächst wird es in vielen Städten Sperrungen aufgrund von Umweltzonen geben, Parkraum ist schon lange knapp. Ralf: „Wenn ich mich mit 45 km/h nicht selbst gefährden will auf dem Weg zum S-Bahnhof oder zur Arbeit, steige ich als Pendler doch viel lieber auf ein Zweirad um.“

Ähnliches gelte auch für das Thema 125er (A1) mit dem Autoführerschein. Leider gibt es auch hier keine EU-weit einheitliche Richtlinie. Eine Lösung wie in Österreich wäre akzeptabel. Dort müssen nur sechs Fahrstunden auf einem Zweirad absolviert werden, was in Aktionen oft beim Kauf eines Neu-Zweirads vom Hersteller gesponsort wird.

Für das Quorum werden 50.000 Unterschriften benötigt, dann gelangt die Petition in den Bundestag. „Innerhalb von 24 Stunden haben wir nur über unsere Facebookseite fast 5.000 Unterschriften sammeln können“, sagt Ralf.

Der genaue Wortlaut der Begründung findet sich im Internet unter www.openpetition.de!/50ccm



PLZ 1

Rollerhaus Zehlendorf

D&L Dechring u. Langer GmbH
Potsdamer Str. 35
14163 Berlin
Telefon: 0 30 – 80 90 27 87
Internet: www.rollerhaus.de

PLZ 3

Italmoto GmbH

Jacqueline Saßnick
Heinkelstr. 29
30827 Garbsen
Telefon: 0 51 31 – 70 85 60
www.motorradwelt-hannover.de

PLZ 4

Zweiradcenter Buecker

Piaggio-Vertragshändler
Johannisstr. 16
49074 Osnabrück
Telefon: 0 541 – 21 780
Internet: www.buecker.de

Händlerverzeichnis

PLZ 5

Scooter Center GmbH

Scooter Center GmbH
Kurt-Schumacher-Str. 1
50129 Bergheim-Glessen
Telefon: 0 22 38 – 30 74 30
www.scooter-center.com

Zweirad Kübler

Bernhard Kübler
Königswinterer Straße 1
53227 Bonn-Beuel
Telefon: 0 228 – 47 05 47
Internet: www.kuebler-bonn.de

PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/Kochkurse



vesbar

Maistr. 49 | 80337 München
Tel. 089 / 60087024
✉ info@vesbar.de
🌐 www.vesbar.de
📍 /vesbarmuenchen

PLZ 9

Korrosionsschutz-Depot

Dirk Schucht
Friedrich-Ebert-Str. 12
90579 Langenzenn
Telefon: 0 91 01 – 68 01
www.korrosionsschutz-depot.de

der rollerladen

Karl-Heinz Scholze
Straubinger Str. 6a
84066 Pfaffenberg
Telefon: 0 87 72 – 9 12 90
www.rollerladen.com

SIP Scootershop GmbH

SIP Scootershop GmbH
Marie-Curie-Str. 4
86899 Landsberg am Lech
Telefon: 0 8191 – 96 999 60
www.sip-scootershop.com

termine 2019

februar

Februar 2019

07. – 10.02. Kalkar, Scooterist Meltdown

april

27.04. Solingen, Anrollern Solinger Vespa Freunde

mai

18.05. Bergheim, Anrollern und großer Teilemarkt beim Scooter Center, www.scooter-center.com

17. – 19.05. Pforzheim, 7. German Vespa Rally, www.vcvd.de

31.05. – 01.06. Luxemburg (L), Rally Luxemburg

juni

06. – 09.06. Zánkai Erzsébet-tábor (H), Vespa world days 2019, <https://vespaworldclub.org/vwd-19-in-hungary/>

07. – 09.06. Verl, 10 Jahre Full Metal Scooterists

09. – 16.06. Zell am See (A), Vespa Alp days, www.vespa-alp-days.at/

21. – 23.06. Bremen, 30 Jahre Bremer Vespa Freunde, Jubiläumstreffen, www.bremer-vespa-freunde.de

22. – 30.06. St. Moritz (CH), Vespina 2019, wp.vespina.ch

juli

10. – 14.07. Norddeutschland, Vespa Vintage Cruise; fünf Jahre, fünf Tage, fünf Inseln! Infos: info@blackdog-werbung.de

19. – 21.07. Schloss Neuhaus, 30 Jahre Cloud Nine

august

02. – 04.08. Warder, Run, 30 Jahre Red Berets S.C.
16. – 18.08. Lüneburg, Treffen, 60 Jahre VC Lüneburg

22. – 25.08. Lech a. Arlberg (A), Rally, Grand Arlberg Scootering (GAS1450), www.gas1450.at

23. – 25.08. Celle, Heidetreffen; www.vc-celle.de

31.08. Bergheim, Scooter Center Classic day

September 2019

06. – 08.09. Krefeld, Rally Giro Senza Confini, www.schaltkreuzritter.de

06. – 08.09. Linnich-Boslar, Clutchtorture & Cowpattybingo

*Wir wünschen allen Clubs, ihren Mitgliedern und Familien,
dem Vespa World Club und seinen Dachverbänden, der
Führung und der Belegschaft der Firma
Piaggio und den Freunden in aller Welt*

MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR
BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO
PRETTIGE KERSTADAGEN EN GELUKKINK NIEUW JAAR
JOYEUX NOEL ET BONNE ANNEE
FELIZ NAVIDAD Y PROSPERO ANO NUEVO
FELIZ NATAL E PRÓSPERO ANO NOVO
FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GUTES NEUES JAHR

Vespa Club von Deutschland e.V.

Uwe Bödicker

Präsident

Bernd Nicodemus

Sportkommissar

Dennis Biesen

Vorstand Touristik

Tanja Schlemme

Vizepräsidentin

Till Kleinschmidt

Stv. Sportkommissar

Christian Laufkötter

Vorstand Kommunikation

ORTEMA Protection is our Profession

Brustschutz aus viskoelastischem Schaum (Protektoren herausnehmbar)

Optimierter Sitz der herausnehmbaren CE-Protektoren (Level 2) an Schulter und Ellenbogen

Großzügige Mesh-Einsätze sorgen für optimale Belüftung

Zusätzlicher Durchdringungsschutz im Bereich der Wirbelsäule

ORTHO-MAX Jacket

Protektorenjacke für den optimalen Rundumschutz. Schützt die Wirbelsäule, Schulter und Ellbogen; jetzt mit zusätzlichem Brust- und Rippenschutz. Atmungsaktive Materialien sorgen für maximalen Tragekomfort und optimale Belüftungseigenschaften. Umschließt die Körperregionen satt und verrutscht nicht.

Größen: S - XXXL

Jacket 1 St 289,00 €



Höhenverstellbarer, innerhalb des Jackets integrierter Nierengurt

Anatomische Passform sorgt für erhöhten Tragekomfort

Integrierter Rippenschutz

Anatomisch angepasste Form des CE-Rückenprotektors (Level 2) garantiert perfekten Schutz bei maximaler Beweglichkeit

Lumbo-X Nierengurt

Der technische Aufbau wurde nach sportorthopädischen Gesichtspunkten gestaltet. So wird die Lendenwirbelsäule auch bei harten Schlägen optimal stabilisiert und geschützt. Der **Lumbo-X** entlastet den Lumbalbereich und kann auch bei

Schmerzen und Verspannungen eingesetzt werden; hergestellt aus atmungsaktivem Mesh-Material.

Farben: Schwarz ■ Rot ■

Größen: XS - XXL

Low - 16 cm 1 St 49,90 €
High - 24 cm 1 St 54,90 €



Version "Low" (Rückenhöhe 16 cm)



Version "High" (Rückenhöhe 24 cm)

Exklusiv erhalten VGVD-Mitglieder auf alle ORTEMA-Produkte

10% Rabatt.
Online bestellen und einfach den Code V-Roll10518 einlösen!



www.ortema-shop.com

ORTEMA



SCOOTER CENTER

ALL YOU NEED



scooter-center.com