

Winter Vespa Wonderland

Von einer die auszog, die Kälte zu spüren

Ankicken und glücklich sein

Neuer Club im Rheinland will einfach nur Spaß



tagm**e** العال ISTRONE SYMTHETIC 2 STROKE 100% SYNTHETIC HOUSE OF Die bger PR# 2 – Test TUSS US QT)

Collins die Linie der Bereichen Printeren. Dem Breise Halle der Gesen-Charer deutit.

3		

<u>. </u>		
-		



Gedanken zum neuen Jahr



Uwe Bödicker, Präsident

Die Winterzeit bietet die Gelegenheit, einmal in Muße in sich zu gehen. So erging es auch mir. Dabei kamen mir folgende Gedanken in den Sinn.

Dank

Zunächst einmal möchte ich an dieser Stelle einer Person danken, die gerne leicht übersehen wird,

die mir immer mit Rat und Tat zur Seite steht,

die mich uneigennützig unterstützt, wo sie nur kann und

die mir die Freiräume lässt, mein Hobby so auszuführen, wie ich es ausführe – meiner Frau Sigrid!

Außerdem danke ich meinen Vorstandskollegen, ohne deren Mithilfe die Vorstandsarbeit nicht zu bewältigen wäre.

Und ich danke Euch allen, dass wir viele schöne Ereignisse gemeinsam erlebt haben.

Hoffnung

Ich hoffe, dass wir auch in Zukunft viele gut organisierte Treffen anbieten können. Dies wird angesichts der ungewissen finanziellen Zukunft des VCVD nicht einfach. Der Vorstand ist da auf Eure Mithilfe angewiesen. Wir stehen schon mit einigen von Euch in permanentem Gedankenaustausch, sind aber über weitere Anregungen jeder Art sehr dankbar.

Auch sonst haben wir noch viel Arbeit vor uns.

So ist das "Historische Register des VCVD" wieder verstärkt mit Leben zu füllen. Dazu bildet sich gerade ein neuer Arbeitskreis. Ziel ist die Überarbeitung des Regelwerkes und anschließend deren Umsetzung. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den Registro Storico der Nachbarländer und des Vespa World Clubs.

Des Weiteren muss unsere Homepage mal ein wenig entstaubt werden. Dort ist schon länger ein sogenannter Relaunch in Planung.

Außerdem stehen die nächsten Ausgaben unseres Sammelbandes "Vespa Tip" an und die frischen Impulse im sportlichen und touristischen Bereich sind fortzuführen.

Und ganz nebenbei sind ja auch noch ein paar Treffen im In- und Ausland zu besuchen und die Vespina zu erstellen.

Ihr seht – es wird ganz bestimmt nicht langweilig.

Zuversicht

Ich bin aber trotz aller Widrigkeiten zuversichtlich, dass wir die Vespa-Szene weiterhin am Leben halten werden. Lasst es uns gemeinsam angehen!

Bis dahin - VespaRoll

Euer





Inhalt | Impressum

Titelfoto: Es gibt auch harte Mädels: Ilona Gockel beim Tauerntreffen.



Impressum

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

Herausgeber:

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

Der VCVD ist Mitglied im

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

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

Redaktion

Sigrid Bödicker, Uwe Bödicker, Thomas Brandherm, Jörg Hemker, Christian Laufkötter, Silke Laufkötter, Yvonne Nagel

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Christian Ansorge, Ilona Gockel, Friedemann Vorwerk

Anzeigen:

Frank Nagel, Wilhelm-Raabe-Str. 32, 40470 Düsseldorf Tel.: 0211-21 64 65 E-Mail: anzeigen@vcvd.de Es gilt die Anzeigenpreisliste 4/2013

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 Honorarzahlung 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









Aus dem Inhalt

Editorial	:
Aus dem Verband	5 – 5
Die Zukunft des VCVD	
Rückblick auf den Sport 2014	
Clubvorteile – und wie kommt man dran?	
Clubleben	8 – 1
Ankicken, glücklich sein: Der VC Rheinschalter Köln	
Giro dei Tre Mari: Ab in den Süden	
Nachträgliche technische Veränderungen sind nicht unbedingt ein Mangel	
Winterreise	14 – 1
Winter Vespa Wonderland – von Schafen, Elefanten und Eisbären	
ADAC	2
Sport	2
Vespa-Sportmeisterschaften:	
Nur wenige Termine stehen fest	
Test	22 – 23
100.000 Kilometer mit der X8	
Technik	25 – 2
Frühjahrsputz	
Nachrichten	28 – 29
Termine	30



1/2015

Die Zukunft des VCVD

Wie bereits im Newsletter 5-2014 geschrieben, hat sich Piaggio noch nicht zu einer Fortsetzung der Unterstützung des VCVD positioniert. Dies bedeutet, dass wir sowohl für das Jahr 2014 gar keine Unterstützung erhalten haben als auch für das Jahr 2015 mit keiner Hilfe rechnen können.

Die Situation ist ernst: Über die Mitgliedsbeiträge und Einnahme- überschüsse aus Merchandise-Verkäufen und der Vespina lässt sich allein die Verbandsarbeit kaum bewältigen. Der Vorstand will aber nicht an die eisernen Reserven gehen, die im Laufe der Jahre mühsam angespart worden sind. Diese sollten tatsächlich nur als Notnagel dienen für Zeiten, in denen sich der Verband fast gar nicht mehr rühren kann.

Was also tun? Nach der letzten Rundmail sind mehrere Vorschläge eingegangen, die wir derzeit auf ihre Umsetzbarkeit prüfen. Vielen Dank an dieser Stelle für all die Überlegungen, die uns erreicht haben!

Bevor wir jetzt aber in blinden Aktionismus verfallen, sollten wir uns generell die Frage stellen, wofür der Verband steht und welche Aufgaben er für seine Mitglieder bewältigen soll. Welche Wünsche seitens der Clubs gibt es? Was machen wir als Vorstand richtig, was machen wir falsch? Sind die Angebote, die wir entwickelt haben, zu wenig? Werden sie eigentlich gar nicht gewünscht? Sind sie überhaupt bei den Clubs und ihren Mitgliedern bekannt?

Die bisherige Definition unserer Arbeit fußte in der Regel darauf, dass wir alle relevanten Informationen an die Clubpräsidenten bzw. die Vorsitzenden geben und diese das dann an ihre Mitglieder weitergeben. Teilweise haben wir aber mitbekommen, dass dieser Informationsfluss nicht stattfindet, weil sich die Clubs eigentlich kaum treffen oder die Informationswege innerhalb der Clubs nicht klar definiert werden. Deshalb bekommen wir zu unterschiedlichen Anliegen immer wieder Anfragen von Einzelmitgliedern, ob sie nicht auch diese oder jene Information direkt bekommen können.

Daraus könnte man auch ableiten, dass der Clubgedanke als solcher überhaupt nicht mehr im Vordergrund steht, sondern dass man sich einfach als lockere Gruppe versteht, deren Mitglieder nur zufälligerweise dem gleichen Hobby nachgehen. Dass – denkt man in diese Richtung weiter – auch große Treffen in weiterer Entfernung nur dann an-

gefahren werden, wenn sich damit gleichzeitig ein Urlaub verbinden lässt. Ansonsten rollert man lieber in der näheren Umgebung umher.

Vielleicht hat sich aber auch die Nachfrage in eine andere Richtung entwickelt: Gefragt scheinen eher Spartenveranstaltungen zu sein. Reine Oldtimertreffen, die nur noch von Oldtimerfreunden angefahren werden. Reine Scooterruns, die nur noch von Scooterists angefahren werden. Reine Sportläufe, die nur noch von Sportfahrern angefahren werden. Die große Gemeinschaft tritt dabei eher in den Hintergrund.

Wenn dies so seien sollte, dann müssen wir unsere Verbandsarbeit in Zukunft stärker in diese Richtung entwickeln. Dann müssen wir unsere gesamte Wettbewerbskultur überdenken und neu ausrichten. Und dann müssen wir – wahrscheinlich – noch mehr alte Zöpfe abschneiden.

Helft uns dabei! Sagt uns, schreibt uns, was ihr von uns erwartet! Anregungen bitte an geschaeftsstelle@ vcvd.de

> Christian Laufkötter Vizepräsident und Beisitzer Kommunikation

Touristische Wettbewerbe 2015

Nachdem im Kalender bislang nur zwei offizielle VCVD-Treffen feststehen (VC Hamburg und VF Straubing), werden in 2015 die beiden touristischen Wettbewerbe Stuck und Eichner ausgesetzt. Da ganz offensichtlich das Interesse an den Zielfahrtwertungen sowohl bei den ausrichtenden Clubs als auch bei den

Teilnehmern stark geschwunden ist, haben wir uns zu diesem Schritt entschlossen.

Angeboten wird dagegen die Wesche-Wertung. Unser Touristik-Chef Dennis hat die dafür vorgesehenen Treffen festgelegt:

- 5. 7. Juni, Vespa Alp Days
- 8. 9. August, Vespa Tage/ GVR Mannheim

- 21. 23. August, Hamburg
- 29. 30. August, Belgian Vespa Days
- 4. 6. September, Scootervista Straubing

An dieser Stelle nochmal ein Hinweis: Während der Saison sind alle Teilnehmer selbst dafür verantwort-

lich, dass die Karten auf den angefahrenen Wertungstreffen ordnungsgemäß abgestempelt werden. Sollte ein Veranstalter dieser Bitte nicht nachkommen können, sollten entsprechende Belege (Foto mit Roller vom Treffplatz mit Zeugen) eingereicht werden. Teilnahmebekundungen ohne Nachweise können nicht gewertet werden.



Rückblick auf den Sport 2014

Nach einigen Änderungen in Parcoursgestaltung und Klasseneinteilung waren wir **VCVD-Sporties** voller Hoffnung und Elan in das Jahr 2014 gestartet. Ziel der Änderungen war die Einbindung der TourerInnen (die auf eigenen

Rädern zum Treffen gefahren sind) in das "sportliche Geschehen" auf dem Zielfahrtplatz.

Das erste Turnier bei den VCVD-Ludern in Ohne bestätigte uns durch rege Teilnahme der Fahrer und der Zuschauer. Die Stimmung im und um den Parcours war ausgelassen und gespannt zugleich. Fahrer, erfahren oder nicht, und Zuschauer bedauerten jede gefallene Dose. Der Auftakt war gelungen.

Turnier 2 in Herten bei den German-Vespa-Days sollte unsere Euphorie etwas bremsen. Obwohl jeder Fahrer außerhalb der Wertung kostenlos und so oft er wollte starten und probieren konnte, war die Resonanz für ein derart gut besuchtes Treffen et-



was dürftig. Schade, einige hatten offensichtlich ihren Spaß. Meinetwegen hätten es gerne mehr sein können.

Turnier 3 und 4 in Kaiserslautern war in meinen Augen aus sportlicher Sicht ein absolutes Debakel! Die angereiste Teilnehmergruppe war sehr überschaubar und fast ausschließlich aus Sportfahrern bestehend. Der VC Kaiserslautern hatte für erstklassige Bewirtung und Infrastruktur (Massenquartier, Waschbereich etc.) gesorgt. Ein dickes Lob noch einmal für den VC Kaiserslautern! Die, die vor Ort waren, hatten definitiv ihren Spaß und alle anderen etwas verpasst.

Turnier 5 in Lippstadt war wieder schön. Zu den bereits bekannten Gesichtern gesellten sich auch neue

Kandidaten, um die Hindernisse zu meistern. Es waren wieder viele, die vom Angebot der kostenlosen Versuchsfahrten Gebrauch machten. Es wurden wie-Fahrzeuge untereinander getauscht, in allen Klassen mal einen Ver-

such zu starten. So hatten wir uns das vorgestellt. Einfach mal ganz ungezwungen die eigene Geschicklichkeit auf die Probe stellen. Natürlich klappt da nicht alles auf Anhieb. Trotzdem ernteten viele Neulinge anerkennende Blicke aus den Zuschauerreihen.

Zusammenfasst würde ich mir für dieses Jahr mehr Mut von bisher unbeteiligten FahrerInnen wünschen. Teilt uns eure Wünsche und Vorstellungen mit. Wir beißen nicht. Nicht so schüchtern, ihr seid doch sonst nicht so!

Till Kleinschmidt stv. Sportkommissar

Clubvorteile - und wie kommt man dran?

Wie bereits mehrfach geschrieben, bietet die Mitgliedschaft in einem dem VCVD angeschlossenen Ortsclub zahlreiche Vorteile. Die Tradition unserer Gemeinschaft beruht auf einem aktiven Clubleben, und eine flotte Ausfahrt auf der Vespa mit mehreren Gleichgesinnten macht einfach mehr Spaß. Zudem lernt man in dieser und über diese Gemeinschaft nicht nur Vespisti in ganz Deutschland, sondern in Europa und weit darüber hinaus kennen.

Natürlich ist es angesichts der modernen Medien heutzutage wesentlich einfacher, Termine und Kontakte zu bekommen. Gerade auf Facebook und in anderen Internet-Foren hat sich eine starke Gruppierung von Rollerfahrern gebildet, die sich dem vermeintlichen Mief eines Clubs nicht aussetzen wollen. Und natürlich ist es für einen Verband wie den unsrigen in solchen Zeiten schwierig, Werte wie Tradition und eine tolerante Gemeinschaft aufrechtzuerhalten, wenn sie von einzelnen gar nicht mehr so stark nachgefragt beziehungsweise gewünscht werden.

In solchen Zeiten muss sich ein Verband wandeln. Muss sich den Gegebenheiten des Marktes anpassen, wie es so schön heißt. Unabhängig von den im Artikel auf Seite 5 gestellten Fragen hat sich das Präsidium des VCVD in den zurückliegenden sechs Jahren verstärkt darum bemüht, neue Angebote zu machen, um die Attraktivität des Clublebens wieder zu erhöhen.

Über die Mitgliedskarte beispielsweise können bei verschiedenen Partnern des VCVD Rabatte auf deren Waren oder Dienstleistungen abgerufen werden. So weist die Karte den Inhaber als Mitglied eines dem VCVD angeschlossenen Ortsclubs aus. Händler wie zum Beispiel SIP, das Scooter Center oder der Rollerladen, aber auch der ADAC und die Zubehörlieferanten G&G Motorrad-Alukoffer oder BC Bike Parts gewähren bis zu 15 Prozent Nachlass auf die dort zu bestellenden Waren. Zurzeit erstellen wir eine neue Infobroschüre, in der wir die einzelnen Partner und deren Vorteile noch genauer aufschlüsseln.

Die Mitgliedskarte kann ausschließlich über die jeweiligen Clubvorsitzenden oder -Präsidenten beim VCVD bestellt werden. Dazu muss die Antragsliste (zu finden im Internet unter www.vcvd.de --> Reiter Downloads) vom Clubvorstand ausgefüllt und unterschrieben werden. Zusätzlich benötigen wir von jedem Clubmitglied, das einen Ausweis haben möchte, ein Passbild. Dieses kann entweder als Papierbild der Liste beigelegt werden (auf der Rückseite bitte Vor- und Nachname leserlich notieren) oder per Mail an die Adresse ausweis@vcvd.de geschickt werden. In diesem Fall muss jedes Bild im Dateinamen den Vorund Nachnamen haben, damit uns die Zuordnung gelingt.

Die Ausweise werden nach der Reihenfolge der Bestellung bei uns fertig gemacht. Sie haben in der Regel eine Gültigkeit von drei Jahren. Die Ausweise werden – abweichend von der bisherigen Regel – gebündelt an die Clubadresse ge-

Mitgliedskarte Mitgliedsnummer: 123cl45678 Name: Christian Laufkötter Ortsclub: Rollerfreunde Vest Recklinghauser Die Mitglieds-Der Inhaber dieser Karte ist Mitglied eines offiziellen VCVD-Ortsclubs. (Hinweise siehe Rückseite) gültig bis karte kann vom 03/2012 jeweiligen Club über den Vorstand für seine Mitglieder beim VCVD Unterschrift (ohne Unterschrift nicht gültig) bestellt werden.

schickt, damit sie beim Clubabend weiter verteilt werden können. Die Informationen über das Bonusprogramm sollen in unregelmäßigen Abständen per E-Mail an die Ausweisinhaber direkt verschickt werden. Deshalb ist die Angabe der E-Mailadresse zwingend erforderlich.

Das Partner- bzw. Bonusprogramm wird übrigens immer weiter ausgebaut. Wir sind da aber auch für jeden Hinweis dankbar, mit welchen Unternehmen oder Institutionen wir noch über eine Kooperation verhandeln sollten. Wünsche und Anregungen gerne per Mail an geschaeftsstelle@vcvd.de

Nachruf

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, dass der langjährige Ehrenvorsitzende des Vespa Clubs Europafreunde Saar, Adolf Nass, Ende Januar verstorben ist.



Das Präsidium des VCVD spricht den Angehörigen und Freunden sein tief empfundenes Beileid aus.

Leichlingen, im Februar 2015 Das Präsidium des VCVD

Anzeige



Ankicken und glücklich sein!

Der Vespa Club RheinSchalter Köln



Was machen drei Jungs auf dem elfstündigen Rückweg von den Vespa World Days im italienischen Mantova Richtung Köln an einem lauen Junitag bzw. in einer lauen Juninacht, wenn ihnen langweilig ist? Sie haben viiiel Zeit und ... gründen spontan einen Vespa-Club!

Fränkie (37, Köln), Totti (38, Bergisch Gladbach) und Kris (41, Köln) – drei rheinische Jungs teilen eine Leidenschaft: Schalt- und Blechroller und kennen sich seit einigen Jahren durch Ausfahrten und Treffen innerhalb der Vespa-Szene in Köln und Umgebung. Man genießt mit vielen anderen Vespisti und Scooterists den 2-Takt-Duft, den Wind um die Nase und das kleine Stückchen Freiheit auf dem Rücken der italienischen Lady.

Köln hat seit jeher eine sehr lebendige und bunte Vespa-Szene: Old-

school-Mods, Vespa-Hipster, Scootergirls, Vespa-Rocker, Roller-Gents und der normale Rollerfahrer von nebenan – alle treffen sich in verschiedenen Clubs, Gruppen und Vereinen in und um die rheinische Metropole. Eine Vespa unterm Hintern ist da die einzig gültige Eintrittskarte – vornehmlich in einer klassischen Version. Jede Gruppierung hat ihre Schwerpunkte, trifft sich jedoch – zumeist einmütig – zum alljährlichen An- oder Abrollern, um gemeinsam die Roller-Saison zu eröffnen bzw. zu beenden.

Aber irgendwie war für die drei Jungs da noch nicht der richtige, passende Deckel auf dem Auspufftopf dabei. Einfach nur entspannt fahren, über Technik quatschen, ein bisschen Schrauberei, zusammen ein Kölsch am Rhein genießen, Touren planen ... ohne großes Tamtam und klas-

sischem Vereinskram ... mit netten Leuten, unkompliziert, spontan und mit viel Spaß – das war der Wunsch der Drei.

Es wird konkret – eine gemeinsame Leidenschaft, ein Ort, ein Name!

Zurück zuhause in Köln wurde der ein oder andere Scooter-Kumpel und Vespista-Freundin angesprochen – schnell war klar, dass es anderen Vespisti ähnlich ging, und so erblickte kurzerhand im Juni 2014 der "VC RheinSchalter Köln" das Licht der Vespa-Welt und fand schon bald einen Platz unter dem Dach des VCVD! Die Kölner RheinSchalter verstehen sich nicht als Konkurrenz zu bestehenden Gruppen oder etablierten Clubs, sondern als Ergänzung, Bindeglied und entspanntes "Sammelbecken" für Menschen mit



(Legion 1/2015



dem gleichen Hobby. Rund 700 Vespafahrer und -fahrerinnen aus Köln und der ganzen Vespa-Welt fühlen sich mittlerweile den RheinSchaltern über Facebook & Co. verbunden – und es werden zukünftig sicher noch ein paar mehr ...

Warum eigentlich ausgerechnet RheinSchalter? Ganz einfach – der Rhein ist Kölns Schlagader, Symbol und geographisches Zentrum und zugleich die Verbindung zu den meisten Regionen um Köln herum und damit Einladung an Vespa-Liebhaber, die nicht direkt aus Köln kommen, ihre Leidenschaft mit den RheinSchaltern zu teilen … und das, was Vespisti am meisten beim Vespa-Fahren tun: schalten! Daher kurz, knapp und passend: RheinSchalter Köln.

Die erste gemeinsame Saison-Rückblick

Manchmal schaut sich das rheinische "Dreigestirn" (einen klassischen Clubpräsidenten gibt es nicht) ungläubig an – "...wann hatten wir noch einmal unsere spinnerte Idee...?" Es ist noch nicht einmal ein ganzes Jahr her, das Gründungskölsch an einem warmen Juli-Abend mit rund 20 Kölner Rollerfahrern inkl. Troubadour und Klampfe am Rhein ist noch in guter Erinnerung und das Tourenbuch kann sich bereits sehen lassen!

Die Packtasche von den Vespa World Days in Italien war noch kaum ausgepackt, da ging es mit Zelt und Schlafsack im Juli gemeinsam zu den "2. German Vespa Days" in Herten (Zeche Ewald) – sozusagen

die RheinSchalter-Jungferntour und erster gemeinsamer "Auftritt". Anschließend traf man im August zum "1. Rheinischen Gipfeltreffen" mit den Düsselvespen in Langenfeld zusammen. 80 Vespisti aus den beiden rheinischen Metropolen genossen gemeinsam eine kleine Tour entlang des Rheins und bei einem gemeinsamen Kölsch und/oder Alt waren die ansonsten so gerne gepflegten Animositäten zwischen den beiden Rheinperlen schnell vergessen. Mit kleiner Besetzung und wieder mit Zelt und leichtem Gepäck ausgerüstet, wurde an einem verlängerten September-Wochenende die bergischen und sauerländischen Seen und Talsperren erkundet - langgezogene Tourenabschnitte auf kleinsten Straßen, durch Wälder und über herrliche Hügelkämme und abendliche Stadtfeste inklusive! Die fast durchgängig verregneten Augustwochen waren da schnell vergessen.

Die "GoldenSummerTour" durchs rheinische Braunkohlerevier war im spätsommerlichen September ein besonders Highlight. Rund 100 Vespafahrer und -fahrerinnen entdeckten im naheliegenden Tagebaugebiet halb bewohnte Dörfer, deren Tage gezählt sind, Siedlungen im Verfall, gerettete Dörfer und geisterhafte Weiler, wo bald die Abrissbirne das letzte Wort hat. Es wurde an riesigen Abraumhalden gefachsimpelt und tauchte fasziniert in die Geschichte einer Region ein! Mit den befreundeten Scooterists aus Aachen, Jülich und Düren wurde sich schon fast traditionsgemäß – am Industriedenkmal "Indenmann" ge-



Das "Dreigestirn" der Rheinschalter: Kris, Fränkie und Totti (v. l.).



Gruppenfoto vor der Kulisse der historischen Altstadt von Mantua.



Ein "Gründungskölsch" am Rheinufer besiegelt die Clubgründung.

troffen und gemütlich bei Kaffee und Imbiss zusammengesessen und anschließend noch eine Runde gedreht. Im Oktober folgte das obligatorische und schon legendäre Abrollern des Aachener Vespanests mit ca. 250 Teilnehmern durch die deutsch-belgisch-Fortsetzung Seite 10





niederländische Grenzregion mit vorangegangem Kaffeeklönschnack beim befreundeten Vespa Club Aachen in Herzogenrath.

Ein Treffen, Ausfahrt oder Veranstaltung jagte das nächste, und beflügelt durch den Zuspruch aus allen Reihen feierte man gemeinsam Nikolaus ... auf kölsch-italienische Art mit dem sogenannten "VespaBabbo - XmasRideOut Cologne". Rund 100 Weihnachtsmänner, Nikoläuse und Engel beglückten hupend und klingelnd auf ihren blinkenden und bunt-weihnachtlich geschmückten Vespas unzählige Kölner und Touristen auf ihrer zweistündigen Tour entlang der Kölner Weihnachtsmärkte. Es ging aber nicht nur um den reinen Spaß an der Freud, sondern alle Teilnehmer legten zusammen und

spendeten – unterstützt durch "Scooteria Colonia" – über 600 EUR an den Münchener Felix Bock, der im Rahmen seiner Benefiztour entlang des Mittelmeeres für die Kindernothilfe Spenden sammelte.

Ein gemütliches "Adventsglühen" am Kölner Rudolfplatz mit zahlreichen – der Kälte widerstehenden – RheinSchaltern bildete ein paar Tage vor Weihnachten den schönen und stimmigen Schlusspunkt einer aufregenden und vollgepackten Kurzsaison. Das RheinSchalter-Dreigestirn Totti, Fränkie und Kris sind sich einig: "Wir haben alles richtig gemacht und freuen uns wie Hulle auf die neue Vespa-Saison 2015!"

Geht noch mehr? Lässt sich das Jahr 2014 noch toppen? Klar! Die Drei tüfteln schon seit Weihnachten an neuen Touren und Treffen – diverse Anroller-Termine in der ganzen Region, Belgian Vespa Days in Bilzen, Vespa World Days in Kroatien, Scootershow in Köln, Vespa Alp Days, Kölner Kurs am Nürburgring, eine Tour ans Meer, vielleicht ein "Distinguished Gentleman's (Scooter-) Ride" und der obligatorische und regelmäßige Sonntagsausflug zur Wurstbude am Rheinfährenanleger im heimischen Kölle … es bleibt spannend!

Kontakt: www.rheinschalter.de & ankicken@rheinschalter.de & www. facebook.com/RheinSchalter

Christian Ansorge VC Rheinschalter Köln

Giro dei Tre Mari Ab in den Süden!

Anfang Juni 2014 fand die zehnte, die Jubiläumsausgabe des Giro dei Tre Mari statt. In den 1950er-Jahren war die Veranstaltung eher sportlich angesiedelt, aber seit der Neuauflage 2005 geht es eher um süditalienischen Rollerreise-Genuss zum kleinen Preis.

Nach der Anmeldung trudelten bereits einige Wochen zuvor regelmäßig herzliche Infomails von Maurizio De Pasquale (Präsident des VC Bari) an alle Teilnehmer ein. Meine Vorfreude wuchs stetig. Wie die meisten Teilnehmer habe ich meinen Roller verladen. Auf dem Weg nach Bari habe ich noch ein paar Freunde vom VC Firenze samt Vespen abgeholt. Dann ging 's ab in den Süden...

Am Vorabend des Giro fand ein Briefing incl. Pressekonferenz mit dem VC Bari und der FMI Federazione Motociclistica Italiana (Motorsportverband) statt. Neben 249 Teilnehmern aus Italien kamen 90 Rollerfahrer aus dem Ausland. Jede Menge Engländer, Schotten, Franzosen und Griechen und auch zwei Deutsche waren mit ihren Vespen



und Renn-Lambrettas angereist. Alle Teilnehmer bekamen ein reichhaltiges Sortiment an schönen und nützlichen Vespa-Utensilien mit auf die Reise.

Ich durfte im Team des VC Santarcangelo di Romagna mitfahren. Die Jungs waren großartig. Erfahrene Rollerreisende und Schrauber, superhilfsbereit und zudem immer höflich-charmant und gut drauf. Am ersten Tag ging es bei strahlendem

Sonnenschein los von Bari im Osten Richtung Maratea an der Westküste. Dieses erste Ziel Maratea – diese Meeresoase, die wie ein anderer Planet wirkt, war nur eines der vielen Highlights während des Giro.

Die anschließende Prova Speciale (Sonderprüfung mit Zeitmessung) fiel ins Wasser. Wenn im Süden der Regen einsetzt, wird das Gemisch aus Blütenstaub und dem Abgasfilm der Autos zu einem leicht schäumenden,

(capina 1/2015



gefährlichen Schmierfilm auf den Straßen. Dann gilt es dringend, Fahrfehler zu vermeiden – und ich meine hier keine Anfängerfehler. Der plötzlich einsetzende Regen machte die Straßen dermaßen schmierseifenglatt, dass etwa 20 erfahrene Vespisti stürzten. Auch ich rutschte am Hang ab und "meinen Jungs" war es dann nur noch wichtig, das Team sicher ins Etappenziel zu führen. Unterwegs auf der Strecke half jeder jedem und alle sind relativ glimpflich mit kleinem Schreck und blauen Flecken davongekommen.

Die Servicewagen transportierten an diesem Tag nicht nur das Gepäck der Teilnehmer, sondern auch so manchen Roller. Der Reparaturservice zeigte bis spät in die Nacht vollen Einsatz und kümmerte sich darum, dass lädierte Fahrzeuge wieder fahrbereit wurden. Hier zeigte sich auch der echte Teamspirit unter uns Rollerfahrern. Wir sind Stehaufmännchen, und es muss rollen, aber nicht um jeden Preis ... der Giro dei Tre Mari ist keine Rallye, sondern es geht um Fahrspaß.

Nach kurzer Erholung ging's am nächsten Tag zurück Richtung Osten. Nach einem Halt in der charmevollmaroden Großstadt Taranto kehrten wir in der Nähe von Santa Maria de Leuca ein, dem südöstlichsten Punkt Italiens, wo adriatisches und ionisches Meer aufeinandertreffen.

Am dritten Tag stand eine Rundtour durch das sagenhafte Salento am Stiefelabsatz Italiens auf dem Programm. Nicht nur diese Etappe bereitet mir heute noch Gänsehaut wegen seiner Schönheit und Ursprünglichkeit. Die für die Region typischen kegelartigen Trulli (ehemalige Hirtenhütten) waren an der Wegstrecke wie Perlen aufgereiht. Wir machten einen langen Halt in Alberobello, einem der süßesten pittoresken Städtchen Italiens überhaupt.

An manchen der vier Tage waren wir um die acht bis zehn Stunden unterwegs, nicht nur aufgrund der schwankenden Wetterverhältnisse, die uns ab und an zum Langsamfahren zwangen. Die meiste Zeit war es sonnig und das Blau des Meeres strahlte mit dem des Himmels um die Wette. Wir nahmen uns immer Zeit für Zwischenstopps, beispielsweise um in einer Bar einen Espresso oder einen Aperitiv zu nehmen ... oder um mittags einen Teller köstlichfrischer Meeresfrüchte zu verputzen

oder fürs Sonnenbad und Picknick an menschenleeren Sandstränden. Nach kurzer Abkühlung im klaren Meerwasser ging's dann gestärkt und entspannt weiter. CARPE DIEM, CAR-PE VESPA. Großartig!

Der Giro führte uns in vier Tagen fast 1.000 Kilometer durch Italiens Süden. Mit einem der besten je gesehenen Roadbooks ever ausgestattet, schwärmten fast 350 Vespen und Lambrettas von Küste zu Küste. Es ging über sonnige Landstraßen und kleine kurvige Berg- und Nebenstraßen, die von malerischen Feldern und üppigen Olivenbäumen eingesäumt waren.

Das Team des VC Bari und die helfenden Clubs aus Paola, Taranto, Alezio usw. haben ganze Arbeit geleistet. Nicht zuletzt die süditalienische Gastfreundschaft gepaart mit vorbildlicher Höflichkeit und leidenschaftlichem Temperament ist herzerfrischend und macht diese Veranstaltung so besonders. Die Strecken waren traumhaft, die Unterkünfte waren optimal und das Essen hervorragend. Die abendlichen Treffen supergesellig. Wir saßen oft bis in die Puppen zusammen, es wurde gefeiert, gelacht, gequatscht.





Die relativ weite Anreise hat sich absolut gelohnt. Der Giro war insgesamt eine der am perfektesten organisierten, großartigsten Veranstaltungen, die ich 2014 mitmachen durfte. Und das alles zu einem unschlagbaren Preis-Leistungs-Verhältnis von etwa 180 € für vier Tage.

Das Motto der Veranstaltung ist "Vespa at low cost" – aber ganz ehrlich: Die unzähligen unvergesslichen

Eindrücke sind unbezahlbar. Sensationell! Alles perfekt also? Nein, denn nach vier wunderbaren Tagen war leider wieder Abreise. Wer aber Lust auf Süden hat: die Anmeldung für den diesjährigen GIRO DEI TRE MARI 2015 läuft im April an.

Ilona Gockel Vespa Club Köln 1950 e.V.

Weitere Infos:

www.vespaclubbari.it http://vespaclubpaola.org www.vespaclubsantarcangelo.it www.vespaclubfirenze.it Letizia Gatti, Fotoreporter, http://arteculturaok.blogspot.it www.facebook.com/pages/Ves pa-Club-Köln/559578964157475

Nachträgliche technische Veränderungen sind nicht unbedingt ein technischer Mangel

Zur Problematik "Originalbeschaffenheit von Oldtimern" gibt es bislang nur wenige Entscheidungen. Das OLG Karlsruhe hat sich nun in seinem Urteil vom 20.11.2014 (Az.: 9 U 234/12 = ADAJUR Dok. Nr. 106289) umfassend mit der Frage beschäftigt, ob die fehlende Originalität der Fahrzeugteile sowie nachträglich technische Veränderungen bei Oldtimern Mängel darstellen.

Der Käufer beanspruchte von dem beklagten Autohaus die Rückabwicklung des Kaufvertrags über einen Oldtimer mit der im Kaufvertrag enthaltenen Modellbezeichnung "Jaguar XK 150 S Roadster". Dieses Modell war vom Hersteller im Jahr 1958 ursprünglich mit einem 3,4-l-Motor mit einer Leistung von 250 PS ausgestattet worden. Der Motor im streitgegenständlichen Fahrzeug war später durch einen 3,8-l-Motor mit 265 PS ersetzt worden.

Da es sich "nicht um ein Sammlerstück mit Originalteilen" handele, begehrte der Käufer die Rückabwicklung des Kaufvertrages. Der verbaute Motor entspreche nicht dem im November 1958 ursprünglich eingebauten Originalmotor. Das beklagte Autohaus wies die Forderung zurück.

Das Landgericht Konstanz hatte der Klage zunächst stattgegeben. Dies unter Verweis darauf, dass der Einbau eines Motors, der nicht dem Originalmotor entspreche, ein Mangel sei für den der Verkäufer einzustehen habe.

Gegen diese Entscheidung wandte sich der Verkäufer mit Erfolg an das OLG Karlsruhe. Ob und inwieweit sich aus der Modellbezeichnung eines Oldtimers im Kaufvertrag (Jaguar XK 150 S Roadster) eine Beschaffenheitsvereinbarung im Sinne von § 434 I BGB hinsichtlich des technischen Zustands oder hinsichtlich des Vorhandenseins bestimmter historischer Fahrzeugteile ergebe, richte sich nach den üblichen Erwar-tungen von Kaufinteressenten auf dem Oldtimermarkt, so das OLG.

Bei einem restaurierten Oldtimer ist das Vorhandensein des Originalmotors – wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist – in der Regel keine Beschaffenheit, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist. Eine Beschaffenheitsvereinbarung zur Originalität liegt nur dann vor, wenn diese durch bestimmte Unterlagen, z. B. einen sogenannten Fahrzeugpass, bei Abschluss des Kaufvertrages dokumentiert wird.

Auch das im vorliegenden Fall zum Fahrzeug gehörende Zertifikat (Production Record Trace Certificate) enthielt keine aktuelle Zustandsbeschreibung des Fahrzeugs, sondern bestätigte lediglich den Zustand, in welchem das Fahrzeug im Jahr 1958 ausgeliefert wurde. Ein Abgleich mit dem aktuellen Zustand ist nicht erfolgt. Dem Begriff "Original-Oldtimer" sei keine andere Bedeutung beizumessen als dem Begriff "Oldtimer". Eine Aussage über das Vorhandensein des Originalmotors lasse sich daraus nicht ableiten, so das Gericht. Ein Mangel lag im gerichtlich entschiedenen Fall deshalb nicht vor, weil das Fahrzeug der in der Bezeichnung "Jaguar XK 150 S Roadster" enthaltenen Beschaffenheitsvereinbarung entsprach, da das vom Kläger erworbene Fahrzeug tatsächlich im Jahr 1958 von Jaguar als "Jaguar XK 150 S Roadster" hergestellt und verkauft worden war. Der spätere Einbau eines anderen Motors ändert nichts an der Zugehörigkeit zu einer bestimmten Baureihe.

Es gibt auch keine Regel, dass ein Oldtimer üblicherweise in bestimmtem Umfang nur aus Originalteilen bestehen dürfte. Vielmehr zeigt die Praxis, dass Oldtimer sehr oft in mehr oder weniger großem Umfang technische Veränderungen gegenüber dem Originalzustand aufweisen.

Fazit: Legt der Käufer Wert auf Originalbauteile – wie einen Originalmotor – so muss er dafür Sorge tragen, dass eine entsprechende Beschaffenheitsvereinbarung in den Kaufvertrag aufgenommen wird. Käufer sollten sich generell nicht auf etwaige zum Fahrzeug gehörende Zertifikate verlassen, sondern den aktuellen Zustand des Fahrzeugs sehr genau hinterfragen und kritisch prüfen. Dabei sollten die Produktionsdaten/"Matching Numbers" (z. B. Motor-Bezeichnung und Motor-Nummer) abgeglichen werden.

Quelle: ADAC e.V., Juristische Zentrale, Verbraucherschutz Recht; Musterverträge: www.adac.de (Info, Test & Rat / Fahrzeugkaufund -verkauf / Musterkaufverträge und Musterformulare)

(Capina 1/2015

SCOOTERPEZZI

Ihr Händler für neue und gebrauchte Vespa-Ersatzteile



SCOOTERPEZZI
Inh. Leonardo Macaluso

Erich-Rockenbachstr. 2 67071 Ludwigshafen am Rhein Deutschland Tel.: +49 (0) 621 / 6 70 34 66

Fax: +49 (0) 621 / 6 70 97 64 Handy: +49 (0) 173 / 3 06 41 91

E-Mail: info@scooterpezzi.com

web: www.scooterpezzi.com



Wonderland – nten und Eisbären

Im Sommer treffen sich viele gerne mal mit dem Roller an der Eisdiele, aber es gibt mittlerweile eine ganze Menge von Rollerverrückten, die sich auf den Weg zum "echten Eis" machen. Viele Scooterists und Vespisti fahren zu den Wintertreffen, die eigentlich für antriebsstärkere Motorräder und Gespanne gedacht sind. Ich konnte es wieder mal kaum erwarten bis zum eigentlichen Saisonstart und … ich liebe Schnee! Also habe ich mich auch dieses Jahr wieder auf den Weg zu den Wintertreffen gemacht:

Nr. 1 VC ROVERETO: tolle flotte Tour am Neujahrstag mit dem VC Rovereto durch schneebedeckte Berge um den supersonnigen tiefblauen Gardasee. Absolut perfekter Start ins neue Jahr!

Nr. 2 VC FIRENZE 1949: "Cimento Invernale" des VC Firenze. Die ungefähre Übersetzung von "cimento invernale" ist winterliches Wagnis, aber eigentlich ist es eine "winterliche Wonne" mit über 600 Vespisti durch die Altstadt von Florenz zu knattern! Einmalig, unvergesslich … und jedes Jahr gerne wieder!

Nr. 3 AGNELLO-TREFFEN: das Treffen der Lämmer, ein noch junges Wintertreffen für Motorradfahrer kurz vor der Grenze zu Frankreich im idyllischen 200-Seelen-Dorf Pontechianale. Man fährt so weit, bis Schnee einen stoppt und die Straße zum dritthöchsten Pass Europas – dem Colle dell'Agnello (2748 ü. NHN) – nicht mehr befahrbar ist. Strada chiusa, Straße geschlossen ... heißt es dort auf einem Schild.

Ich war mit über 30 liebenswertwilden Vespisti aus Italien und der Schweiz auf dem Agnello-Treffen. SIP-Scootershop hatte einige von uns mit Winterreifen und Lenkerstulpen gesponsort, die wir dann auch gleich einem Härtetest unterziehen konnten. Die Anfahrt durch die frostige Toskana, bei Nebel und Starkregen in Ligurien und bei Schneegestöber im Piemont verlief unfallfrei und vor allem voller Vorfreude. Um die 8 Grad minus konnten uns bei Ankunft vor Ort nicht vom Winter-Grillen abhalten, und wir hatten auf dem Treffen 'ne Menge Spaß. Mit 30 Rollern und als einzige Frau in der Gruppe auf einem Motorradtreffen aufzuschlagen, hinterließ bei den Bikern auch ein bisschen Eindruck. Wir wurden erstaunt-respektvoll begrüßt, und ein bisschen Applaus und Fotowünsche von Bikern gab's auch. Ein sehr schönes Wintertreffen mit Schneegarantie!

Nr. 4 ELEFANTENTREFFEN: altbekanntes internationales Motorrad-Wintertreffen des BVDM e.V. mit jährlich mehreren Tausend Bikern in Solla im Bayrischen Wald (ca. 800 m ü. NHN), das in den letzten Jahren eher durch schlammcatchende Treffenteilnehmer, abgebrannte Zelte und wenig Schnee Schlagzeilen







Winterreise





machte. Als Frau mußte ich mich hier des öfteren gegen eindeutige zweideutige Anmachen von alkoholisierten Bikern zur Wehr setzen.

Seit diesem Jahr gibt es neue Regeln, u.a. kein Fahren bei Nacht und Verbot von Feuerwerkskörpern. Bei meiner Ankunft hörte ich jemanden euphorisch meinen Namen rufen und als ich mich umdrehte, kamen befreundete Scooterists aus Italien angeschlittert. Wir brachen gemeinsam auf in den sogenannten "Hexenkessel", wo bereits an diesem ersten Abend des Treffens jede Menge internationale Teilnehmer ihre Zelte aufgeschlagen hatten und friedlich beieinandersaßen. Ich muss gestehen,

dass ich dieses Jahr am lodernden Lagerfeuer im Winter-Wohnzimmer eines bayrischen Rollergespann-Fahrers einen äußerst gemütlichen Abend bei Glühwein und gut gekühltem Kölsch, "Gletschereis"-Schnäpschen und Eiskonfekt verbracht habe. Anschließend bin ich bei ca. minus 3 Grad und sternenklarem Himmel in meinen kuscheligen Schlafsack gekrochen, ohne Angst, dass ich in der Nacht von übermütigen Bikern überfahren würde. Allerdings nehme ich nächstes Jahr ein Zelt mit oder ich übernachte auf dem Strohballen-Sofa im Winter-Wohnzimmer unterm Sonnenschirm ;-) Denn irgendwann bin ich von umherstöbernden Schneeflocken unter einer leichten Schneedecke aufgewacht. Winterliche Großveranstaltung, die in diesem Jahr fast gesittet-gemütlichen Charakter hatte!

Nr. 5 TAUERN-TREFFEN: kleines Solo- und Gespanntreffen im hochalpinen Hohentauerngebiet in der Steiermark (ca. 1800 m ü. NHN). Hier sind die Biker-Eisbären zuhause, die bei um die minus 15 Grad draußen im Zelt übernachten. Die Italiener waren vom Elefantentreffen mitgekommen, und die Anreise war eine Herausforderung für die Vespen, denn es geht über Schnee und Eis eine relativ steile kurvige Straße hoch. Schneeketten wären gut gewesen, die auch die meisten Solo- und





Anzeige



Winterreise

Gespannfahrer und ein "cooler" Lambrettista montiert hatten. Mit Schneeketten hätte ich mich vielleicht auch alleine aus der Schneemauer befreien können, als ich nach hinten zurück gerutscht bin und festhing.

Einige tauerntreffen-erprobte Biker waren sofort zur Stelle und halfen. Am Ziel angekommen, wurde mir gesagt, dass es bei den Wetterverhältnissen nicht jeder bis nach ganz oben schafft. Und dem war auch so: eine Vespa musste im Beiwagen eines Gespanns nach oben abgeschleppt werden. Ich hatte das Glück, einen warmen Schlafplatz in der heimelig-urigen Schutzhütte zu haben. Bei diesem Treffen geht es ums Fahren, Benzinquatschen und Naturgenießen. Ich hatte auch den Eindruck, dass diese Biker-Eisbären ein verdammt großes Herz für Rollerfahrer haben, die es erst den Berg hochschaffen und mit ihnen dann begeistert im Beiwagen eines Gespanns den Berg runterdüsen wollen. Und mein Herz schlägt höher, wenn ich an das Treffen mit den Biker-Eisbären und dem lieben mutigen Drachen (eine der wenigen Frauen) zurückdenke. Das Tauerntreffen ist ein sehr freundschaftlich-familiäres Wintertreffen in wunderbar winterlichweißer Berglandschaft, mein bisher schönstes Treffen im Schnee!

Die Rollerfahrer, die zu den Wintertreffen fahren, sind crazy, vielleicht eine "strange gang", aber irgendwie cool … und das merken mittlerweile auch die harten Biker. In der Überschrift könnte es vielleicht auch heißen: Winter Vespa Wonderland … von wilden Wintervespen und einem verrückten Huhn. Einige Biker haben mich als verrücktes Huhn bezeichnet, was aufgrund meines Names auch recht naheliegend ist.





Und die wilden Wintervespen ... das sind diejenigen, die sich leidenschaftlich-wild bei Schnee und Eis auf den Weg machen, um die winterlichen Schneelandschaften zu genießen und Freunde wiederzutreffen; diejenigen, die sich mit gleichgesinnten Winter-Vespafahrern wie Schneekönige um die Wette freuen, dem eigentlichen Saisonstart ein (Winter)schnäppchen zu schlagen; diejenigen, die auch bei Minusgraden am Lagerfeuer nicht das Quatschen über Rollerprojekte, geplante Touren und die wichtigsten Termine der kommenden Saison lassen können; diejenigen, die kein Abenteuer scheuen und diejenigen, die das "Winter Vespa Wonderland" erobern, erfahren, erleben!

Ach, mir wird gerade wieder ganz warm ums Herz! Es wird definitiv Zeit für den "MELT DOWN" ;-)

Noch mehr Fotos:

www.facebook.com/pages/Vespa-Club-Köln/559578964157475

> Ilona Gockel Vespa Club Köln 1950



Roststopper

Fertan Rostumwandler			
Owatrol Öl	:25ml;	500ml,	1000ml
Pelox RE Rostentferner		250g	, 1000g
Brunox Epoxy Rostsanierer	en e	250ml,	1000ml
Oxyblock	250ml.	500ml,	1000ml
Korroless		375ml	, 750ml
Kovermi Rostkonverter	Obml.	250ml	1000mi



FI Ve

Die erste Lieber Gisst man nicht

Karosseriewerkzeuge

Ausbeulhämmer und fäuste Blechschere. Absetz-/Lochzangen, Abkantbänke, Sickenmaschine, Stauch/Streckgeräf, Ledersäcke, Karosserieblech verzinkt 100x75cm, Karosseriezinn, Drahtbürsten, Schleifscheiben

Motor- und Getriebeöl

für Ölötimer und Youngtimer von Millersoils



Achs- und Chassislacke

diverse Farben und Qualitäten, sehr hohe Festigkeit, sehr guter Rostschutz, z.T. auch vollkommen glatt mit dem Pinsel auftragbar

Speziallacke

benzin-/ 01-/ hitzefeste Lacke, auch für Tanks

Hohlraum- und U-Schutz

Mike Sanders Fett, Hohlraumwachse, Fluid-Film Kriechöl



KORROSIONSSCHUTZ DEPOT®

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung

Korrosionsschutz - Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D - 90579 Langenzenn Tel.: (0049) 09101 / 6801, Fax: (0049) 09101 / 6852, www. korrosionsschutz-depot.de

Der ADAC stellt sich komplett neu auf

Die außerordentliche Hauptversammlung des ADAC e.V. hat Anfang Dezember 2014 in München den umfassenden Reformplänen und konkreten Maßnahmen zur Neuausrichtung des Clubs zugestimmt. Präsidium, Verwaltungsrat und die 197 Delegierten aus 18 Regionalclubs verabschiedeten einstimmig die von Mitgliedern des ehrenamtlichen ADAC-Präsidiums sowie Vertretern des unabhängigen Beirats vorgestellten Reformergebnisse. Diese bestehen aus folgenden Kernelementen:

- Leitbild: Der ADAC ist eine Gemeinschaft von Mitgliedern. Er ist als Verein gegliedert und bietet mit seiner gesamten Organisation tätige Hilfe, Rat und Schutz im Bereich der persönlichen Mobilität.
- Selbstverständnis: Der ADAC ist eine Mitgliedergemeinschaft, das Mitglied steht im Mittelpunkt. Der ADAC bietet Qualität.
- Struktur: Der ADAC hat eine klare, transparente und nachvollziehbare Struktur. Die organisatorischen Rahmenbedingungen des ADAC stellen die dafür erforderliche und sinnvolle Trennung zwischen Verein und wirtschaftlichen Aktivitäten sicher.
- Interessenkonflikte: Interessenkonflikte werden bereits im Vorfeld vermieden. Grundsätzlich gilt: Gleichzeitig testen und verkaufen geht nicht.
- Compliance: Der ADAC ist unabhängig, handelt sachlich und fair und ist einem hohen ethischen Standard verpflichtet. Dies wird mit einer einheitlichen Compliance-Richtlinie sowie einer eigenen Compliance-Organisation sichergestellt, die für den gesamten ADAC gilt.
- Mitgliedereinbindung: Der ADAC richtet sein Handeln an den unterschiedlichen Interessen der Mitglieder aus und bindet diese aktiv ein.
- Produkt- und Testportfolio: Der ADAC bleibt auch künftig unabhängiger Verbraucherschützer. ADAC Leistungen und Produkte sind zuverlässig, bieten ein gutes

- Preis-Leistungs-Verhältnis und entsprechen dem Selbstverständnis von Hilfe, Rat und Schutz.
- Unternehmenskultur: Innerhalb der ADAC Organisation werden zahlreiche neue Führungsleitlinien, Feedback-Instrumente sowie Möglichkeiten zum Dialog geschaffen.
- Haupt- und Ehrenamt: Die ehrenamtlichen Funktionsträger entscheiden auch weiterhin über die strategischen Leitlinien des Vereins, die operative Umsetzung obliegt ausschließlich der hauptamtlichen Geschäftsführung.

Die weitreichendsten Änderungen für den neu ausgerichteten ADAC ergeben sich aus der künftigen Organisationsstruktur. Diese gliedert sich in drei Säulen:

- 1. Idealverein (e.V.)
 - Der ADAC e.V. übernimmt primär diejenigen Leistungen und Aktivitäten, die sich exklusiv an seine Mitglieder richten und mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten sind. Dies gilt insbesondere für die Pannenhilfe als wesentliche Kernaktivität innerhalb des ADAC e.V., aber auch für die übrigen satzungsmäßigen Leistungen wie etwa die technische und touristische Beratung für seine Mitglieder sowie den Motorsport.
 - Der ADAC e.V. beteiligt sich zudem zu 74,9 Prozent an einer neu zu gründenden Aktiengesellschaft.
- 2. Aktiengesellschaft
 - Sämtliche wirtschaftlichen Aktivitäten des ADAC werden künftig innerhalb einer nicht börsennotierten Aktiengesellschaft (heute: Beteiligungs- und Wirtschaftsdienst GmbH) erbracht, die von einem weisungsunabhängigen Vorstand geführt und einem unabhängigen, nicht ADAC-dominierten Aufsichtsrat kontrolliert wird.
- Gemeinnützige Stiftung (bürgerlichen Rechts)
 In einer neu zu gründenden gemeinnützigen Stiftung werden zahlreiche Leistungen gebündelt,

die der ADAC für die Allgemein-

heit erbringt. Sie wird sich an dem Komplex Mensch und Mobilität ausrichten. Sie soll der Förderung und der Forschung auf dem Gebiet der Mobilität und des Motorsports, der Förderung der Unfallverhütung und der Rettung aus Lebensgefahr, insbesondere der Luftrettung, sowie der Unterstützung hilfsbedürftiger Personen zur Wiederherstellung ihrer Mobilität dienen. Die gemeinnützige Stiftung wird einmalig vom ADAC e.V. mit Stiftungskapital ausgestattet und von einem unabhängigen, nicht ADAC-dominierten Stiftungsrat kontrolliert. Die Stiftung wird mit 25,1 Prozent an der oben genannten Aktiengesellschaft beteiligt, deren Erträge der Stiftung als Finanzmittel zugute kommen.

Schließlich intensiviert der Club den Dialog und Austausch mit seinen Mitgliedern. Neben vereinfachten Zugangsmöglichkeiten zu Mitgliederversammlungen, etwa in Form von Online-Anmeldungen sollen moderne Dialogplattformen künftig die Möglichkeit zum Meinungsaustausch und zur Diskussion bieten. Zur dezidierten Darstellung der Mitgliedsmeinung in relevanten Mobilitätsfragen, etwa zu Pkw-Maut, Tempolimit oder Null-Promille-Grenze holt der ADAC künftig regelmäßig über repräsentative Marktforschungen und Befragungen die Positionen der Mitglieder ein. Diese werden gegenüberstellend in der Öffentlichkeit transparent gemacht und ggf. um eine sachliche Expertenmeinung des ADAC erweitert. Bei kontroversen Themen- und Fragestellungen nimmt der ADAC eine moderierende Position ein.



Vespa Sportmeisterschaften 2015: Nur wenige Termine stehen fest

Bislang sieht es um die traditionellen Sportmeisterschaften Turnier und Trial für das Jahr 2015 sehr dürftig aus. Die beiden Sportkommissare Bernd und Till suchen noch händeringend nach Clubs, die sich für die Organisation weiterer Läufe engagieren würden.

Folgende Sportläufe sind bis heute bekannt.

TURNIER:

22.08.2015

VC Hamburg

SPORTMEISTERSCHAFT:

26.04.2015, Kölner Kurs, Gleichmäßigkeitsfahrt

09.05.2015, Selztalrally, Orientierungsfahrt 08. – 09.08.2015, GVR, Orientierungsfahrt

29.08.2015, Venlo, Grasbahnrennen Oktober, Pfungstadt, Endurofahrt (noch nicht bestätigt, Wertung für 2016)

Außerdem fließen das beste Turnierund das beste Trialergebnis in die Wertung.

Für die Deutsche Vespa-Trialmeisterschaft hat sich noch gar kein Termin finden lassen. Alle Clubs sind aufgerufen, uns hier zu unterstützen! Gibt es in eurer Nähe einen Motocross-Club, auf dessen Gelände wir mal etwas machen könnten?

Die Anmeldungen werden in Kürze an die Clubs geschickt und können dann auch im Internet heruntergeladen werden.



Anzeige





Die X8-Typen sind Piaggios Nachfolgemodelle für die Hexagon und die X9-Typen. Es sind typische Großradroller a la Suzuki Burgman oder Yamaha T-MAX. Schließlich musste sich Piaggio im Markt bewegen, damit Firma nicht untergeht.

Mit der X8-400 ccm wurden in knapp drei Jahren etwas über 100.000 km gefahren. Zunächst wurde das Fahrzeug regelmäßig für die Fahrten zur Arbeitsstelle und für lange Touren zu diversen Vespa-Treffen genutzt. Der Roller hat sich während dieser Zeit als überaus zuverlässig und sicher erwiesen. Der Master-Motor hatte beim km-Stand 86.000 noch eine Leistung von ca. 30 PS am Hinterrad.

Kritikpunkte

Die von Piaggio verwendeten Schalter sind die billigsten, die zu bekommen sind und von minderwertiger Qualität. Die Helmfachbeleuchtung wird von diesen Schaltern nicht immer zuverlässig ausgeschaltet, und das war schon oft der Tod für Batterien. Die Spiegelverkleidungen sind ebenfalls niedrigster Standard – obwohl die Spiegel selber absolut vibrationsfrei anzeigen und man nicht nur die Ellenbogen sieht.

Das Handschuhfach eignet sich eigentlich nur für ein paar dünne Gummi-Handschuhe, und es ist nicht abschließbar! Der Seitenständer ist viel zu kurz und der Roller steht damit nicht sicher! Das Betanken ist NIE Spritzer-frei hinzubekommen, es ist auch nicht zu sehen wann der Tank voll ist (besonders nicht beim Tanken an dunklen Tankstellen).

Die Beschichtung der Chromzierteile löst sich sehr schnell ab, die restlichen Lackteile sind annehmbar lackiert. Die Wartungsarbeiten sind durch die aufwendigen Verschaltungen eher mühselig und sehr aufwendig. Die Serien-Scheibe ist für Fahrer ab 1,85 cm zu niedrig und dahinter ist es wesentlich zu laut. Außerdem knarzt die vordere Verkleidung – aber das kann durch einen Schaumstoffstreifen behoben werden.

Pluspunkte

Mit dem durchgehenden Gepäckfach und einem zughörigen Topcase



kann die komplette Ausrüstung für Vespa-Treffen mitgenommen werden. Sitzposition, Polsterung und Kniewinkel sind auch für große Fahrer gut und bei längeren Touren kann die Sitzposition auch verändert werden. Das Fahrwerk ist - auch ohne Einstellmöglichkeiten an der Front - sicher und pendelfrei. Die Wartungs-Abstände liegen bei 10.000 bis 20.000 km und sind für den durchschnittlichen Fahrer völlig ausreichend. Die drei Scheibenbremsen sind eine echte Lebensversicherung. Gleiches gilt für die H7-Lichtanlage, die sehr auffällig ist. Viele Details an dem Roller sind quasi für die Ewigkeit gebaut; so sind z.B. Bremsbeläge und -scheiben noch die aus dem Werk. Und – entgegen der sonstigen Erwartungen: die Fertigungsqualität von Schweißnähten, Rahmenlackierungen und Federbeinen ist klasse. Keine Spur von Rost, keine fiesen Schweißraupen oder Metallspritzer. Es mussten nur sehr, sehr wenige Teile getauscht werden. Absolut vorteilhaft ist der vergleichsweise geringe Grad an elektronischer Ausstattung. Eigentlich kann so gut wie alles an dem Roller selber gewartet werden. Die Verbrauchswerte liegen

bei ca. 3,7 – 4 l/100 km. Da der Roller E-10 tauglich ist, wurde – soweit möglich – auch nur damit gefahren. Irgendwelche Nachteile gab es dadurch nicht, es war eher ein kleiner Kostenvorteil von 3 – 4 ct/Liter.

Die X8-Reihen (125 – 400 cm³ und die EVO-Typen) waren im Zeitraum von 2006 bis 2011 im Handel und überwiegend wurden in Deutschland die 125-er verkauft. Danach kamen die X-10-Typen mit den gleichen Motoren auf den Markt. Die Gebrauchtpreise liegen im Augenblick zwischen ca. 1.500 und 2.500 €.

Und was ist nun der Reiz an diesem "Plastik-Bomber"? Äußerlich entsprechen die Großradroller natürlich nicht dem Ideal-Bild der klassischen Vespa. Ganz ehrlich: Es sind die Zuverlässigkeit, der Stauraum und natürlich der Reisekomfort mit sehr hoher Sicherheit.

Und natürlich hat sich auch schon eine "Community" gebildet; im www.piaggio-x8-Forum.de" haben sich die Fahrer zusammengefunden.

> Thomas Brandherm Vespa Club Giessen





Die bestellten Waren werden verschickt, sobald das Geld auf dem Konto eingegangen ist. Bestellung bitte schicken an: Vespa Club von Deutschland e.V., Geschäftsstelle, Hüschelrath 5, 42799 Leichlingen.

Frühjahrsputz!

Was sollte man beachten, wenn man den für die Winterzeit eingemotteten Roller fit für die neue Saison machen möchte?

Zuerst sollte man betrachten, wie lange es her ist, dass der Roller das letzte Mal bewegt wurde.

Das Benzin:

Wurde das Fahrzeug bis in den Herbst bewegt, kann man ruhigen Gewissens das getankte Benzin weiter verwenden. Sollte das Fahrzeug aber schon mehrere Jahre nicht mehr gefahren sein, sollte man darüber nachdenken, den Kraftstoff abzulassen und komplett zu ersetzen.

Wenn Benzin in luftdichten Behältern aufgehoben wird, passiert in der Regel nichts. Ein Rollertank ist aber nicht luftdicht, sondern hat immer eine Entlüftung, über die frischer Sauerstoff eindringt. Mit der Zeit wird durch die Oxidation der Oktanwert des Benzins herabgesetzt. Wenn der Oktanwert weit genug gesunken ist, ist der Treibstoff nicht mehr zündfähig. Wie lange das dauert, lässt sich nur schwer schätzen. Eine Standzeit von 6 Monaten stellt in der Regel kein Problem dar.

Desweiteren kann es bei altem 2-Takt Gemisch zu Problemen mit ausfallendem Öl kommen. Mit modernen vollsynthetischen Ölen passiert das normalerweise nicht, allerdings lässt sich gerade bei alten Tankfüllungen oft nicht nachvollziehen, was denn genau im Gemisch drin ist.

Vorbeugen kann man der Oxidation z. B. mit einem Stück Müllbeutel, was um den Tankdeckelt gelegt wird, so dass die Entlüftung verschlossen ist. Es ist auch zu empfehlen, den Roller immer vollgetankt abzustellen, so kann der Tank nicht von innen rosten. Bei Oldies, die Benzin mit einem hohen Ölanteil tanken (z.B. SS180) kann es auch nicht schaden den Tankinhalt einmal umzurühren. Das kann je nach Ölsorte überflüssig sein – schadet aber auch nicht.

Die Batterie:

Der erste Blick sollte dem Füllstand der Zellen dienen:



Hier kann man deutlich erkennen, dass der Flüssigkeitsstand unter dem Minimum liegt. Auch sind die Pole der Batterie auf dem Photo in keinem guten Zustand mehr. Diese – und die Schrauben – sollten gereinigt und dann mit Battrie-Pol-Fett wieder eingesetzt werden.

Die fehlende Flüssigkeit muss mit destiliertem Wasser ersetzt werden – NIE mit Batteriesäure. Es ist nur der Wasseranteil, der verdunstet, nicht die Säure.

Der Ladezustand der Batterie:

Man kann Batterien pauschal laden – oder man kann auch den derzeitigen Zustand relativ genau messen. Standardisierte Methoden:

■ Spannungsprüfung ohne Last

Der Test setzt voraus, dass die Batterie mindestens drei Stunden vorher nicht geladen wurde und nicht gast. Prüfen ohne Last ist nicht sehr genau, aber eignet sich recht gut für die schnelle Kontrolle einer Batterie, die gerade Winterschlaf hält.

- Entferne die Batterie aus dem Roller.
- Stelle das Messgerät auf Spannungsanzeige und schließe das rote Messkabel an den Pluspol (+) der Batterie an, das schwarze Minuskabel an den Minuspol (-).
- Vergleiche die Messwerte mit denen in der folgende Tabelle. Sie sollten im grünen Bereich sein. Wenn Sie in den gelben Bereich abfallen, senkt das die Lebensdauer und die Batterie muss unbedingt sofort nachgeladen werden.

Ladezustand	6 Volt	12 Volt	Zellspannung
100%	6,36	12.72	2.12
90%	6,24	12.48	2.08
80%	6,21	12.42	2.07
70%	6,15	12.30	2.05
60%	6,09	12.18	2.03
50%	6,03	12.06	2.01
40%	5,94	11.88	1.98
30%	5,88	11.76	1.96
20%	5,79	11.58	1.93
10%	5,67	11.34	1.89
0 %	5,25	10.50	1.75

■ Spannungsprüfung unter Last

Der Test setzt voraus, dass die Prüfung mit einem Batteriesäureprüfer eine Säuredichte von mindestens 1,20 bis 1,24 (d. h. die Batterie ist zu 50% bis 60% geladen) in allen Zellen ergibt.

- Ziehe zunächst das Zündkabel von der Zündkerze ab.
- Stelle das Messgerät auf Spannungsanzeige und schließe das rote Messkabel an den Pluspol (+) der Batterie an, das schwarze Minuskabel an den Minuspol (–).

Technik-Tipps

• Schalte elektrische Verbraucher (Scheinwerfer, Blinker etc.) ein und betätige den Anlasser ca. 5 Sek., auf keinen Fall länger als 10 Sek., um mögliche Schäden zu vermeiden.

Beobachte während des Vorganges auf dem Messgerät die Volt Anzeige. Ein Anhaltspunkt wäre:

- Batterie in Ordnung: 9 12 Volt (bzw 4,5 6 Volt)
- Batterie zu schwach: < 9 Volt (bzw < 4,5 Volt)

Die Reifen:

Es gibt keine gesetzlichen Vorschriften, wie alt ein Roller-Reifen sein darf. Es muss aber jedem Fahrer klar sein, dass das Altern der Reifen die Elastizität und vor allen Dingen den Grip vermindert. Die generelle Empfehlung der verschiedenen Hersteller ist, dass man keinen Reifen mit 10 oder mehr Jahren Alter noch fahren sollte.

■ Das Produktionsdatum von Reifen:
Reifen, welche zwischen 1980 und 1989 hergestellt
wurden, haben eine dreistellige DOT-Nummer
Reifen, welche zwischen 1990 und 1999 hergestellt
wurden, haben eine dreistellige DOT-Nummer +'▲'.
Reifen, die ab dem Jahr 2000 produziert wurden, haben eine vierstellige DOT-Nummer.

Angabe auf dem Reifen	Datum der Produktion
427	KW 42, 1987
246 🛦	KW 24, 1996
3612	KW 36, 2012

Hier ein Bild eines hübsch abgehangenen Battlax-Reifens von KW14 1995



Neben dem Alter sollte natürlich auch die Profiltiefe der Reifen kontrolliert werden. Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für Motorräder liegt bei 1,6 mm – bei Leichtkrafträdern bei 1,0 mm. Für ein sicheres Fahrverhalten sollte man Reifen aber nicht so weit herunterfahren, sondern schon vorher zu neuen Pneus greifen.

Hat man zu Hause keine entsprechenden Gerätschaften, sollte die erste Fahrt im Frühjahr direkt zur Tankstelle gehen, um dort den Reifendruck zu kontrollieren und anzupassen.

Das Getriebeöl:

Gerade bei geschalteten Rollern sollte man einmal im Jahr das Getriebeöl wechseln, um den Getriebeabrieb zu entfernen. Vor dem Ölwechsel sollte der Motor warm gelaufen sein, damit der Ölsumpf mit den Ablagerungen auch komplett abgelassen werden kann.

Der Motor:

Der Motor sollte erst dann gestartet werden, wenn die erste Fahrt bevorsteht. Es tut dem Motor nicht gut nur kurz angelassen zu werden, ohne auf die richtige Betriebstemperatur zu kommen. Außerdem entsteht so unnötiges Kondenswasser im Auspuff, worüber sich nur der Rost so richtig freut.

Die Bremsen:

Jetzt wäre auch der richtige Zeitpunkt, um darüber nachzudenken, wann die Bremsen zuletzt gewartet worden sind. Müsste die Bremsflüssigkeit mal wieder gewechselt werden? Wie dick sind die Beläge noch?

Die Hebel:

Hebel und Bowdenzüge sollten gefettet bzw. geschmiert sein. Bei älteren Modellen (vor 1978) gibt es auch an der Gabel bzw. Schwinge Schmiernippel. Wann ist dort das letzte Mal Fett nachgedrückt worden?

Die Glühbirnen:

Alle Lampen, Scheinwerfer, Blinker etc sollten vor der ersten Fahrt auf Funktion kontrolliert werden.

Der TÜV:

Und zuletzt noch ein Blick auf das Nummernschild und schauen, wann der nächste Gang zum TÜV fällig wird ;-)

> Friedemann Vorwerk Vespa Club Celle

abaefahren..

rollerladen 😘 🗆

Art.-Nr. 680504



Feder 8" chrom leicht verstärkt (auch für Hoffmann lieferbar) Art.-Nr. V80203



Gepäckkorb Bigframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns) Art.-Nr. V23014

Handgriffe mit Hoffmann -Emblem D.: 21mm Art.-Nr. V40200



Kronenmutter Antriebswelle VNA-Sprint Deutsche Fertigung

romentaden Neuheten & Bestseler

Art. - Nr. 050670



95,

Tank V50 1. Serie mit kurzem Rahmen bis 1965 Art.-Nr. 790220



29.

Kronenmutter schlüssel Antriebswelle VNA-Sprint Art.-Nr. V80201



Gepäckkorb Smallframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff Handstarter Ape Lampe Unten

Der Vespo & Tele Spezialist seit 1994

+ ein Poster für Deinen Kauf



mo, bis fr. 09 13 8 14 16 sa. 10 14 straubingerstr, 6a 84066 ptaffenberg tel. +49 8772 - 9 12 9

Neues aus den Ortsclubs

Neuaufnahme: Vespa Club Taunusvespen,

Ralf Wittigschlager, Brühlstr. 10, 65719 Hofheim; Tel.: 0170/21 20 455

Pontedera 71 - Rollerfreunde Donau - Oberschwaben, Ralf Gaiser, Robert-Bosch-Str. 8, 88499 Riedlingen; Tel.: 0172/23 91 550

Austritt:

Vespa Oldie Club Bremen (Clubauflösung), Vespa-Roller Club Würzbachtal, Vespa Club "Vespahr", Piaggio Dreirad IG, Vespa Club Alzey (Clubauflösung), Vespa Club Essen (Clubauflösung).

Vorstandswahlen: Der VC Hamburg hat mit



Schon traditionell lädt SIP Scootershop Anfang/Mitte Mai zur Saisoneröffnung in seine Geschäftsräume nach Landsberg ein. In diesem Jahr startet die große Rollerparty am 9. Mai. Salvatore Mennonna wird wieder Pizza von der Holzofen-Ape backen, Kaffeespezialitäten gibts von der Cafe-Ape Bohne37. Auch gibt es Leckeres vom Grill. Dazu werden kostenlose Leistungsmessungen von Vollgas Motorroller angeboten. Erwartet werden auch der Vespa Veteranenclub von Deutschland, die Oldtimerfreunde München sowie Gäste aus Österreich, Italien und der Schweiz. Ein Vespa 400 Club aus Südbayern wird mit einigen der seltenen Piaggio-Autos aus den 50er Jahren kommen. Am Nachmittag ist eine gemeinsame Rollerausfahrt in die Landsberger Altstadt geplant. Bei schlechtem Wetter findet das Ganze eine Woche später (16.5.) statt.

In eigener Sache

Kommunikation ist, wenn man trotzdem lacht ... ;-) Trotz Vespina, Newsletter und Direktmailings bleiben dennoch oft Informationen zwischen dem Vorstand des VCVD und den Clubs irgendwo verschollen. Das sorgt für Unmut – auf beiden Seiten.

Deshalb wollen wir an dieser Stelle nochmals versuchen, einige Unklarheiten zu beseitigen. Fangen wir ganz vorne an:

■ Delegiertenversammlung
Hier werden alle wichtigen Eckpfeiler der Verbandsarbeit diskutiert und festgelegt; alle hier besprochenen Dinge sollten direkt
nach der Versammlung auch von
den Delegierten in ihre Clubs getragen werden. Das Protokoll
der Sitzung geht entweder per
Newsletter oder über Vespina
zum Nachlesen allen Clubs zur
Information zu.

■ Vespina

Vespina ist das offizielle Organ des VCVD, quasi das Amtsblatt. Jeder Club erhält ein Freiexemplar, weitere können beim Vorstand gegen Kostenerstattung bestellt werden. Jede Ausgabe geht an die offizielle Clubanschrift und sollte bei den Clubabenden auch den Mitgliedern zugänglich gemacht werden.

■ Newsletter

In unregelmäßigen Abständen informieren wir die Clubs über wichtige Dinge, die ein Warten auf die nächste Vespina nicht rechtfertigen würde. Diese Newsletter werden per Mail versendet; nur die Clubs, die keine Mailadresse vorweisen können, erhalten ein Exemplar per Post. Aus Kostengründen haben sich die Delegierten auf der letzten Versammlung 2013 dazu ent-

schlossen, in solchen Fällen auf einen ausschließlichen postalischen Versand zu verzichten. Wo möglich, ist der Vorstand des VCVD aufgefordert, unnötige Kosten für Porto zu vermeiden.

■ Datenpflege

Damit die Clubs regelmäßig alle Infos erhalten, ist es notwendig, dass wir als Vorstand rechtzeitig über Adresswechsel informiert werden. Es kommt sehr häufig vor, dass z. B. Vespina als unzustellbar wieder zurückkommt. In diesen Fällen müssen wir aufwändig recherchieren.

■ Informationsfluss

Da auch wir als Vorstand unsere Arbeit ehrenamtlich neben unseren Jobs machen, sind wir auf eure Informationen angewiesen. Sonst kommt es zu Lücken in der Kette, und die Clubs werden nur unzureichend informiert.



Zum achten Mal präsentiert das Scooter Center in den Kölner Abenteuerhallen seine Classic & Automatic Scootershow. Erwartet werden wieder über 100 klassische und moderne Motorroller unterschiedlicher Marken. Der VCVD ist auch in diesem Jahr wieder mit einem Stand vertreten und wird dabei diesmal tatkräftig von den Jungs und Mädels des VC RheinSchalter Köln unterstützt. Das Ganze findet am 21. März in der Zeit von 12 bis 17 Uhr statt. Zu sehen sein werden nicht nur historisch wertvolle Oldtimer, sondern auch futuristische Umbauten gerade aus der modernen Scooter-Ecke. Erstmals soll es in beiden Hallen (Schaltroller und Automatic-Klasse) unterschiedliche Musikrichtungen geben. Damit will das SCK-Team allen Wünschen gerecht werden. Die Karten kosten 5,- Euro, Kinder unter 12 Jahren haben freien Eintritt.

Bengt Lange einen neuen Vorsitzenden. Die Vereinsadresse bleibt unverändert.

Clubanschriften: VC Landshut e.V., Michael Antinarelli, Bachstraße 3, 84184 Tiefenbach

Vespalinge Berlin, Julian Kusch, Badensche Str. 6, 10825 Berlin, julian@vespalinge.de

Nächste Vespina

Die nächste Vespina erscheint Anfang Juni 2015. Redaktionsschluss ist der 30. April 2015. Bitte bis dahin Bilder und Texte an redaktion@vcvd.de schicken!

Händlerverzeichnis

PLZ I

Rollerhaus Zehlendorf

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

Telefon: 0 30 – 80 90 27 87 Internet: www.rollerhaus.de E-Mail: d-berlin@t-online.de

PLZ 4

Zweiradcenter Bücker

Piaggio-Vertragshändler Johannisstr. 16 49074 Osnabrück Telefon: 0 541 – 21 780 Internet: www.buecker.de E-Mail: buecker@buecker.de PLZ 5

Zweirad Kübler

Bernhard Kübler Königswinterer Straße I 53227 Bonn-Beuel Telefon: 0 228 – 47 05 47 Internet: www.kuebler-bonn.de E-Mail: b kuebler@arcor.de

PLZ 6

PIAGGIO-CENTER STRACK



Kasinostraße 9 65929 Frankfurt-Höchst Telefon 069-31 28 62 zweiradcenter-strack@t-online.de www.motorroller-frankfurt.de

GILERA SYM - Sachs

Scooterpezzi

Leonardo Macaluso Erich-Rockenbach-Str. 2 67671 Ludwigshafen am Rhein Telefon: 0 621 – 670 34 66 www.scooterpezzi.com PLZ 8

SIP Scootershop GmbH

SIP Scootershop GmbH Graf Zeppelin Str. 9 86899 Landsberg am Lech Telefon: 0 8191 – 96 999 60 www.sip-scootershop.com

der rollerladen

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

Scooter Center GmbH

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

PLZ 9

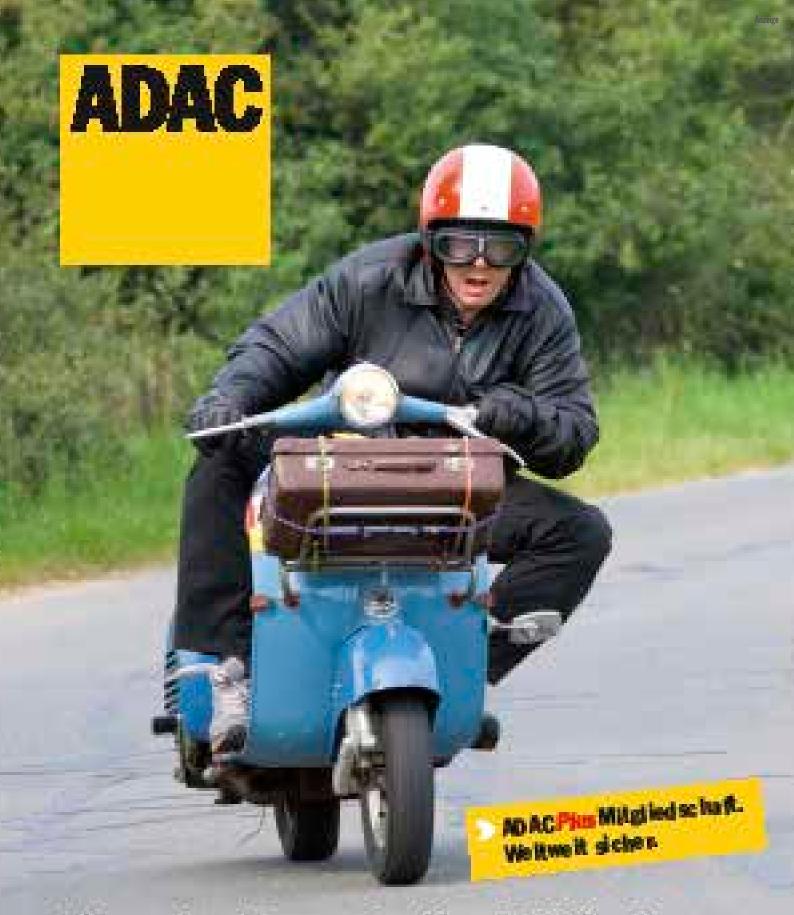
Korrosionsschutz-Depot

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

Termine 2015:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
14. – 15.03.	Vespatreffen	Saarbrücken	Vespa-Treffen auf der "INTERMOTO" im Messe-Zentrum Saarbrücken	www.vespa-veteranenclub.de
21.03.	Customshow	Köln	8. int. Scooter Customshow des Scooter Center Köln	www.scooter-center.com
11.04.	Turnier	München	European Championship Gymkhana des VWC mit Unterstützung der Oldtimerfreunde München und des VC Kaiserslautern	www.vcvd.de
26.04.	Ausfahrt	Lippstadt	Frühlingsausfahrt des VC Lippstadt	www.vc-lippstadt.de
03.05.	Orientierungsfahrt	Wuppertal	Orifahrt der Wuppervespen	wuppervespen@gmx.de
09.05.	Saisonstart	Landsberg/Lech	Open Day zm Saisonstart beim S.I.P. Scootershop	www.sip-scootershop.com http://bit.ly/sipopenday15
09.05.	Sternfahrt	Gießen	Rhein-Main-Frühlings-Sternfahrt zum Zementbahnrennen in Darmstadt	baertige@vc-giessen.de
09.05.	Rennen	Darmstadt	Hoffmann-Vespa-Zementbahnrennen	www.vespa-veteranenclub.de
10.05.	Basar	Lüneburg	2. Lüneburger Vespa-Basar	www.vc-lueneburg.de
22. – 24.05.	Run	Kierspe	"Ferien im Sauerland"	www.hidden-power.de
31.05.	Orientierungsfahrt	Hagen	Orifahrt des VC Hagen	www.vespa-hagen.de
04. – 07.06.	Vespatreffen	Zell am See (A)	6. Vespa Alp Days	www.vespa-alp-days.at
11. – 14.06.	Vespa World Days	Biograd (Kroatien)	Vespa World Days	www.vespaworlddays2015.com
26.06.	Vespatreffen	Bayreuth	Jahrestreffen des VC Bayreuth	www.vespaclub-bayreuth.de
27.06.	Rally	Straubing	2. Gäuboden Vespa Classic für Roller aus Bj ´57 - ´67	www.vespafreunde-straubing.de
03. – 05.06.	Vespatreffen	Couvin (B)	International Registro Storico Vespa Meeting des Vespa Club Belgien	www.vespaclub.be
17. – 19.06.	Vespatreffen	Wald im Allgäu	Alternatives Schaltroller-Treffen (früheres GS4-Treffen)	www.gs4.de/gs4-Treffen
04. – 05.07.	Vespatreffen	Spiesen	21. Freundschaftstreffen der Vespafreunde - Elversberg	www.Vespafreunde-Elversberg.de
25.07.	Vespatreffen	Gungolding	4. Treffen der Altmühltaler Rollercrew	
26.07.	Ape-Treffen	Itzgrund	8. Vespa-Ape-Treffen	www.vespaforum.de
01. – 02.08.	Vespatreffen	Bad Abbach	Regionaltreffen des Vespa Club Regensburg, "25 Jahre VCR"	www.vespaclubregensburg.de
08. – 09.08.	Rally	Heddesheim	3. German Vespa-Rally in Verbin- dung mit den Vespa-Tagen Rhein Neckar des VC Mannheim	www.vcvd.de www.vc-mannheim.de
21. – 23.08	Vespatreffen	Winsen/Luhe	65 Jahre Vespa Club Hamburg	www.vespa-club-hamburg.de
28. – 30.08.	Run	Kronenberg (NL)	Venlo Scooter Rally 2015	
29. – 30.08.	Vespatreffen	Bilzen (B)	Belgian Vespa Days	www.belgianvespadays2015.com
04. – 06.09.	Vespatreffen	Straubing	4. Scootervista der Vespafreunde Straubing	www.vespafreunde-straubing.de

30 1/2015



Ein starker Partner für Ihre Mobilität! Werden Sie jetzt ADAC*Plus* Mitglied.

Mehr Informationen finden Sie in den 14-tägigen ADAC Newslettern unter www.adac.de/newsletter.











