

# pinna



Das Magazin des  
Vespa Clubs von  
Deutschland e.V. (VCVD)

Weltrekord in Zell am See:

## Lumpi geht durchs Feuer

Spektakulärer Stunt bei den Vespa Alp Days

3. German Vespa Rally startet durch:

## Sechs Nationen am Start

Bernd Kübler holt Sieg im Gesamtklassement



# PURE SCOOTERING

Dein Vespa Shop von Rollerfahrern für Rollerfahrer seit 1992.

Alle Vespa Ersatzteile ganz einfach über **Explosionszeichnungen** finden und online bestellen.

Tips, Tricks, Downloads, Ersatz- und Tuningteile aller namhaften Hersteller in unserem Webshop.

- DHL & UPS - günstige Express-Lieferung
- Sichere und einfache Zahlung per Rechnung, Kreditkarte, Nachnahme oder Paypal

# Hallo Allerseits,



Uwe Bödicker  
VCVD-Präsident

nun liegt die Saison 2015 schon wieder größtenteils hinter uns. Es gab viele große und kleine Veranstaltungen und es sollte für jeden etwas dabei gewesen sein. Ein besonderer Dank geht an den Vespa Club Mannheim für die tolle Unterstützung und Organisation der 3. German Vespa Rally. Jetzt im September findet noch die Scootervista in Straubing statt. Dann klingt die Saison mit dem vom MC Ruhrtal ausgerichteten Abschlusstreffen am 31. Oktober/1. November endgültig aus.

Im Rahmen dieses Treffens findet am 1. November im Schützenheim Geisecke, Unnaer Str. 60, 58239 Schwerte, wieder unsere Delegiertenversammlung statt. Dort werden wir uns schweren Fragen stellen müssen.

Ist der VCVD noch zeitgemäß?

Reflektieren seine Wettbewerbe noch den Bedarf und das Interesse der Mitglieder?

Und insbesondere, wie sieht zukünftig die Finanzierung aus?

Da man sich scheinbar auf eine Unterstützung seitens Piaggio nicht verlassen kann, sollten wir uns Gedanken machen, wie wir den VCVD vollständig auf eigene Füße stellen können. Und damit sind wir wieder bei der Frage nach den Wünschen und Anforderungen, um dann festlegen zu können, wie die Finanzierung dieser Wünsche und Anforderungen aussehen soll. Der Vorstand macht sich schon seit geraumer Zeit intensive Gedanken. Dazu wurden u.a. viele Einzelgespräche mit leitenden Mitgliedern aus vielen verschiedenen Clubs geführt und im benachbarten Ausland nach den Mitgliedsbeitragsstrukturen und den damit verbundenen Leistungen gefragt. Aus diesen Informationen und den eigenen Vorstellung wird der Vorstand einen Vorschlag zur neuen Mitgliedsbeitragsstruktur erarbeiten und diesen mit bis dahin ggf. eingegangenen Anträgen aus der Mitgliedschaft Anfang Oktober den Clubs zur internen Diskussion zur Verfügung stellen. Vorschläge und Anregungen sind selbstverständlich jederzeit willkommen.

Da sehr grundlegende Punkte zu besprechen sind, wäre eine hohe Beteiligung an der Delegiertenversammlung sehr schön. Wer an der Diskussion nicht teilnimmt, darf sich auch nicht hinterher über das Ergebnis beschweren. Wie immer werden wir das Protokoll in der nächsten Vespina veröffentlichen und auf Wunsch auch zusenden.

Übrigens, der amtierende Vorstand stellt sich geschlossen zur Wiederwahl.

Bedanken möchte ich mich ganz herzlich bei Dirk Kubenke, Vespa Club Lippstadt. Obwohl noch nicht alle „Team Deutschland“-Plaketten verkauft sind, hat er sein Unterstützungsversprechen schon wahr gemacht. Vielleicht gibt es ja ähnliche Kooperationsmöglichkeiten auch in anderen Umfeldern. Bei der Gelegenheit möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass der VCVD als gemeinnütziger Verein berechtigt ist, Spendenquittungen auszustellen.

Bis dahin – Vespa Roll

Euer

**Titelfoto:** Günther "Lumpi"  
Schachermayr durchbricht die  
Feuerwand bei den Vespa Alp Days in  
Zell am See. Foto: Andreas Krenn

## 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, Frank Nagel, Yvonne Nagel,  
Friedemann Vorwerk

### Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Stefan Graf, Till Kleinschmidt, Bengt Lange,  
Carmen Lange, Dieter Mertes, Holger  
Schöneberg, Claire Vorwerk, Jürgen Weber

### Anzeigen:

Christian Laufkötter  
Langeoogstr. 44, 45665 Recklinghausen  
Tel. 02361 - 99 77 325  
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 Honorarzahung kann in  
keinem Fall aus der Veröffentlichung abgeleitet  
werden.

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



## Aus dem Inhalt

<b>Editorial</b>	<b>3</b>
<b>Aus dem Verband</b>	<b>5 – 7</b>
Neues aus dem Vespa World Club Erich Binder – der dritte Präsident des VCVD	
<b>On Tour</b>	<b>8 – 12</b>
6. Vespa Alp Days oder: Wir haben Wetter! Südtiroler Genussrallye	
<b>Aus den Clubs</b>	<b>14 – 18</b>
2. Gäuboden Vespa Classic 25 Jahre Vespa Club Regensburg 5. Vespa Days Luxemburg Vespa in Pista – Monza 2015	
<b>Vespa World Days 2015</b>	<b>20 – 23</b>
Über 5.000 Vespisti machen Biograd unsicher	
<b>Vespina in der Schweiz</b>	<b>24 – 25</b>
Alpenrally lockt die Nordlichter an	
<b>Sport</b>	<b>26 – 31</b>
Sechs Nationen kämpfen bei der 3. German Vespa-Rally MC Ruhrtal gibt sich im Trial die Ehre	
<b>Technik-Tipps</b>	<b>33 – 34</b>
<b>Nachrichten</b>	<b>36 – 37</b>
<b>Termine</b>	<b>38</b>



# Neues aus dem Vespa World Club



Wie in jedem Jahr fand auch diesmal wieder parallel zu den Vespa World Days die Delegiertenversammlung des Vespa World Clubs (VWC) statt. Die Sitzung nahm am Freitag gut 7 Stunden in Anspruch.

Zunächst wurden die Abschlussbilanz 2014 und das Budget 2015 vorgestellt und beschlossen. Anschließend standen die Wahlen zum VWC-Präsidium für die nächsten drei Jahre auf der Tagesordnung. Der Vorstand bleibt in seiner Zusammensetzung unverändert. Es gab nur einen Tausch der Aufgaben zwischen dem Kommissar für Touristik Carlo Bozzetti (VC Milano) und Uwe Bödicker (Präsident VCVD) als Sportkommissar. Carlo Bozzetti kümmert sich zukünftig um den Sport und Uwe Bödicker übernimmt die Touristik, ergänzt um die Clubbetreuung. Er ist somit sozusagen in Clubangelegenheit die rechte Hand des Präsidenten Martin Stift (Österreich).

Generalsekretär Marco Manzoli (Piaggio) hat mit der Betreuung des Hauptsponsors so viel zu tun, dass die Betreuung der nationalen Dachverbände in der Vergangenheit etwas vernachlässigt wurde. Dies soll in Zukunft besser werden. Bart Bergens (Präsident des VC Belgien) kümmert sich weiterhin um das „Registro Storico“ und David Bagnell (Irland) ist weiterhin für die Kommunikation/Internet zuständig. Außerdem wurde noch eine kleine Satzungsänderung beschlossen, die die Satzung an die gelebte Realität anpasst.

Von Piaggio-Seite wurde das neue Logo des Vespa World Clubs präsentiert (siehe oben). Es gleicht sich durch die Verwendung des „Zahnkranz“-Motives den in der Clubszene weit verbreiteten Logos an. Nach Piaggio-Vorstellung mögen alle offiziellen Clubs aus Gründen des Corporate Designs, der Wiedererkennung und des Zugehörigkeitsgefühls die Grundform und insbesondere -farbgebung des Logos übernehmen. Dies stieß clubseitig verständlicherweise auf wenig Gegenliebe. Man könne und wolle die Tradition nicht so ohne weiteres „über Bord schmeißen“ und könne den Ortsclubs keine verbindlichen Vorgaben machen.

Abschließend berichteten Frankreich und Deutschland über den Stand der Planung zu den Vespa World Days 2016 in St. Tropez bzw. 2017 in Celle.

Die weiteren Vespa World Days finden statt in:

**bestätigt:**

2018: Belfast, durchgeführt vom VC Britain

2019: Balatonfüred, Ungarn, Plattensee

**angekündigt:**

2020: Portugal, Guimaraes

2021: Schweiz

2022: Serbien

Ein weiterer Fixpunkt im Kalender 2016 ist das

„Registro Storico“-Treffen, welches angesichts des Jubiläums „70 Jahre Vespa“ direkt in Pontedera am Museum stattfinden wird.

**Außerordentliche  
Vorstandssitzung**

Am 27. Juli wurde zu einer außerordentlichen Vorstandssitzung nach Pontedera eingeladen. Hauptthemen waren die Nachbetrachtung der VWD 15 in Biograd sowie der Planungsstand der VWD 16 in St. Tropez.

Die Repräsentanten des Vespa World Clubs und des Hauses Piaggio berichteten von den Erkenntnissen ihrer verschiedenen Besuche in St. Tropez. Der Vespa Club de France konnte sie nicht vorbehaltlos davon überzeugen, mit ihrer Planung der VWD 16 im Zeitplan zu sein.

Der Vespa World Club möchte weitere unvergessliche Vespa World Days sicherstellen und hat dazu ei-

Anzeige

**Ostfriesland ist auch  
im Winter eine Reise wert!**



**www.haus-hinterm-deich.de**  
Ferienwohnungen in Carolinensiel

Sigrid & Uwe Bödicker  
Hüschelrath 5  
42799 Leichlingen  
uweboedicker@web.de  
+49 (0) 2175 / 7 14 82



nige Grundvoraussetzungen festgelegt. Er kontrolliert auch laufend deren Einhaltung bzw. Fortschritt, um solche Situationen, wie sie in der näheren Vergangenheit vorgekommen sind, zu vermeiden. Nun wurden Verzögerungen festgestellt.

Der Vespa Club de France wurde gebeten, dies dringend bis Mitte August nachzuholen. Das ist der Sach-

stand zum Redaktionsschluss Anfang August – nicht mehr und nicht weniger.

Was bedeutet das für die Teilnehmer? Kein Grund zur Panik, aber Grund zur Vorsicht.

**Uwe Bödicker**  
VCVD-Präsident

# Gespräch mit Piaggio Deutschland

Ende Juli fand nach längerer Zeit wieder ein persönliches Gespräch zwischen Piaggio Deutschland und dem VCVD statt. Ralph Zimmer, Marketingleiter von Piaggio Deutschland konnte weiterhin keine verbindliche Zusage treffen, die finanzielle Unterstützung des VCVD nach zwei Jah-

ren ohne Zuwendung wieder aufzunehmen. Er versicherte aber, Piaggio Deutschland sei dem VCVD weiterhin wohlgesonnen und er versuche alles in seiner Macht Stehende zu tun, um vom Mutterhaus Piaggio Italien Unterstützungsmittel bewilligt zu bekommen.

Darüber hinaus suche er intensiv nach anderen Möglichkeiten der Unterstützung. So konnte er uns kurzfristig für die Siegerehrung zur 3. German Vespa Rally einige hochwertige Sachpreise zur Verfügung stellen.

**AUS DEN  
ARCHIVEN  
DES VCVD**

Seitdem die Firma Hoffman Ende 1953 in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet und noch mehr, nachdem Piaggio 1954 die Fertigungslizenz für die Vespa zurückzog, garte es innerhalb des VCVD.

Das führte auch dazu, dass der VCVD seit Ende 1953 nicht mehr im VCE (Vespa Club Europa, Vorläufer der FIV) vertreten war. Anzumerken ist auch, dass es mit Beginn des Hoffmann-Konkurses und bis zum Beginn der Vespa-Fertigung bei Messerschmidt (1955) auch keine Werksunterstützung mehr gegeben wurde. Außerdem gab es zwischenzeitlich quasi zwei Vespa-Vertriebe; einerseits die Restverwertung aus Düsseldorf, andererseits eingeführte italienische Vespen.

In dieser Situation trat am 1. September 1955 der VCVD-Vorstand

komplett von allen Ämtern zurück. Dazu wäre anzumerken, dass dieser



Vorstand zuvor von Hoffman (quasi) eingesetzt war. Mit der Insolvenz

## Erich Binder – der dritte Präsident des VCVD

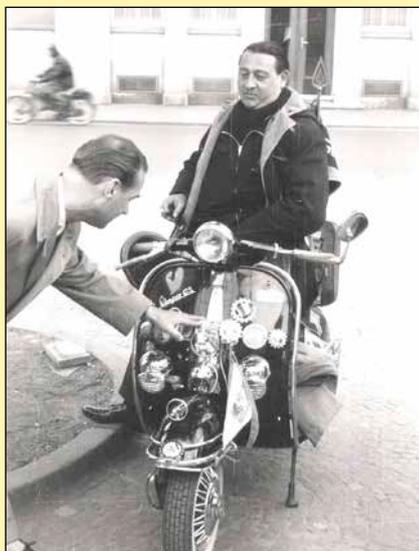
der Hoffmann-Werke fehlte wohl das Vertrauensverhältnis untereinander. Genauer ist nicht überliefert – schöne „alte Zeiten“ ... War wohl doch nicht immer sooo golden!

Der Neustart des VCVD wurde am 9.9.1955 mit einer Bundesversammlung eingeläutet. Hier wurde Erich Binder zum 1. Vorsitzenden des Verbands gewählt. Im selben Jahr wurde er auch 1. Vorsitzender des VC Gladbeck/Westf. und Vorsitzender des damaligen Vespa Landclubs West.

Er war ein bekannter „Viel-Fahrer“, der erst auf einer 53-er Hoffmann wirklich ganz Europa bereiste, seine Frau war häufig auch dabei. Der Roller war zu dem Zeitpunkt reichlich mit Plaketten geschmückt. Seine berufliche Position als Geschäftsführer eines großen Lichtspielhauses ermöglichte ihm dies. Dieses Lichtspielhaus war auch meh-

rere Male Schauplatz von Delegiertenversammlungen und regionalen Vespa-Treffen.

Binder vertrat den VCVD im Oktober 1955 wieder im VCE. Und 1956 besuchte er mit Händlern und Journalisten aus ganz Europa die Feiern zur 1. Vespa-Million in Genua. Unter seiner Ägide wurde 1955 auch das damals neue VCVD-Logo mit den drei Vespen, die quer über Deutschland in den Grenzen von 1937 (aber ohne Dänemark ;-)) dargestellt wurden, eingeführt. Damals waren halt viele Wunden noch nicht verheilt. Das Logo hielt sich in dieser Form dann tatsächlich bis in die 1980er-Jahre!



Der „Boss“ auf seiner schwarzen GS 150, die ihn über viele Jahre zuverlässig durch ganz Europa begleitete.

Erich Binder (l.) und Bernhard Wesche verband eine tiefe Freundschaft.



Ab 1956 fährt er eine schwarze GS 150, fährt allein oder mit „seinem“ Vespa Club Gladbeck zu Vespa-Treffen in Deutschland, zur Euro-Vespa München (1956) und dann nach Reggio Emilia und weiter. Insgesamt werden auf der Tour 5.200 km gefahren! Die Leute vom VC Gladbeck nennen ihn erfurchtsvoll „Boss“.

1957 nimmt er am VCE-Europakongress in Mailand teil – und macht die Anreise mit der GS! Angeschlossen wird, mit seiner Frau, eine vierwöchige Vespa-Reise durch Frankreich, Holland, Belgien, Italien, Schweiz.

Irgendetwas Bedeutendes muss im Sommer/Herbst 1957 im VC Gladbeck passiert sein, denn bei der Delegiertenversammlung im Oktober tritt Binder vom Amt zurück. Ab diesem Zeitpunkt taucht auch der VC Gladbeck so gut wie nicht mehr auf Treffen oder in Berichten auf. Die persönliche Freundschaft zwischen

Erich Binder und Bernhard Wesche überdauert diese Krisen.

Im Mai 1958 wird Binder formell abgewählt und Bernhard Wesche tritt an seine Stelle als VCVD-Präsident – zuvor hatte er diese Position kommissarisch ausgefüllt. Im November 1958 wird schließlich mit Hans Stuck ein „echter“ Repräsentant zum Präsidenten gewählt.

Erich Binder ist mindestens noch bis 1962 als Geschäftsführer in der „Schauburg“ tätig; Mitte der 1970er-Jahre stirbt er in Gladbeck. Leider hat die tiefere Recherche keine brauchbare Ergebnisse gebracht – aber, vielleicht wissen ja die Vespina-Leser noch mehr über den VC Gladbeck und „den Boss“!

**Thomas Brandherm**  
Vespa Club Giessen

Anzeige



**Klassik Roller**  
Restaurierung Handel Service

Friedrich-Ebert-Str. 38  
45711 Datteln  
Tel.: 02363/72 89 86-0

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





**Restaurierungen inkl. KTL-Beschichtung • Leistungssteigerungen • Individuelle Umbauten**

# 6. Vespa Alp Days 2015, oder: Wir haben Wetter!!

Der Vespa Club Pinzgau um Franz F. Schmalzl hatte vom 3. bis 7. Juni nach Zell am See zu den 6. Vespa Alp Days eingeladen. Gleichzeitig wurde der 30. Geburtstag des VC Pinzgau gefeiert. Da ich im letzten Jahr nur positives über die Alp Days gehört hatte, entschieden wir uns zu dritt von Münster nach Österreich zu fahren.

Die Online-Nennung öffnete am 1. Januar um 00:00 Uhr und die er-

sten Anmelder wurden mit einem Geschenk motiviert sich frühzeitig anzumelden. Bis zum Schluss haben sich insgesamt 1.200 Teilnehmer angemeldet. Von da an gab es jeden Mittwoch eine Infomail mit Neuigkeiten, sodass die Vorfreude entsprechend groß war. Eine Woche vor den Alp Days ist die Wetterprognose noch mehr als finster, und Unwetter ziehen über Süddeutschland und die

Alpen, was nichts Gutes für die Fahrt erahnen lässt.

Da wir zeitlich eingespannt sind und zwei von uns noch weiter nach Kroatien zu den Vespa World Days fahren wollen, entscheiden wir uns, die Vespas zumindest bis Pfronten zu verladen und die letzten 260 Kilometer durch die Berge nach Zell am See zu fahren. Als wir dort ankommen, haben wir Kaiserwetter!



Wir fahren schnell zur Anmeldung, um unser „Griaß Di Sacker!“ abzuholen. Dieses enthält neben einigen Infos auch eine schöne Erinnerungsplakette und ein vernünftiges blaues T-Shirt. Während der ganzen Veranstaltung darf man mit den Rollern in der Fußgängerzone parken. Wir checken schnell in unserer Pension ein, die neben uns noch von Rollerfahrern aus Italien, Österreich und München bewohnt wird, so dass wir quasi unter uns sind.

Donnerstag nachmittag geht es dann zur ersten Ausfahrt. Vor jeder Ausfahrt erfolgt eine Fahrerbesprechung, bei der alle wichtigen Informationen an die Teilnehmer gegeben werden. Die erste Ausfahrt führt zur Schober Alm über Zell am See. Wir werden von Alphornbläsern begrüßt und erhalten eine leckere Speck-Verkostung. Der Ausblick über Zell am See ist sagenhaft. Leider stürzen bei der Ausfahrt zwei Vespafahrer aus Coesfeld schwer und müssen ins

Krankenhaus eingeliefert werden. An dieser Stelle gute Besserung!

Abends ging es dann im Pyjama-Ride-Out zur Super-Stunt-Firewall nach Schüttdorf. Dort bot Günter Schacher- mayr alias



„Lumpi“ eine einmalige Show. Er fuhr frontal durch mehrere brennende Bretterwände mit seiner Rally, was sicherlich bis dahin einmalig war. Zum Abschluss des Abends ging es zur Party in die Villa Crazy Daisy, wo die Teilnehmer noch ein kleines Begrüßungsgetränk erhalten.

Der Freitag beginnt mit einer Extratour, die man im Vorfeld buchen konnte, für ausgewählte Teilnehmer. Diese Tour hat es in sich und geht über ca. 300 Kilometer. Um 10 Uhr erfolgt der Empfang der Club-Vorsitzenden beim Bürgermeister. Wir entscheiden uns, den Tag ruhig anzugehen und sehen uns zuerst Zell an, um dann gemeinsam mit den anderen Teilnehmern am Surprise-Drive zum Filzen-Sattel teilzunehmen. Diese Ausfahrt war ca. 82 km lang und verlief durchs Zeller Umland. Am Abend erfolgte dann die offizielle Eröffnung der VAD durch den Bürgermeister. Auch diesmal gab es wieder eine Tombola. Der Hauptpreis war eine Vespa Faro Basso, was zu Preisen von 10 € pro Los führte. Aber was tut man nicht alles für eine Faro Basso.

Die ganzen VAD fanden draußen am Stadtplatz statt. Am Freitag spielte eine Coverband und man hatte ausreichend Gelegenheit für Benzingespräche.

Anzeige

**Vespa<sup>®</sup>**  
**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<sup>®</sup>**  
**DÜSSELDORF**

Classic Remise in Düsseldorf, Harffstraße 110a, zweiradhaus-eller.de

**zweiradhaus-eller.de**



Samstag ist dann der TOP-Day und es wird eine Tour (Audax) zum Großglockner angeboten. Das Wetter ist einfach traumhaft, und wir machen uns mit 1.200 Vespisti auf den Weg zum Großglockner. Um die Fahrt etwas zu entzerren, erhält jeder eine Stempelkarte, auf der die gefahrenen Zeiten zwischen zwei Kontrollpunkten ermittelt werden. Sieger ist der, der der Durchschnittszeit aller Teilnehmer am nächsten kommt. Überraschenderweise funktioniert die Stempelkontrolle und Zeitnahme hervorragend. Aufgrund dieser Regelung hat auch jeder genug Zeit, zwischendurch anzuhalten und sich das großartige Alpenpanorama anzusehen und Fotos zu machen. Die Straßen sind frei, aber je höher man kommt, desto mehr Schnee liegt noch an den Straßenrändern. Am Fuscherl Törl erfolgt die erste Pause und die Teilnehmer werden mit Getränken und einer ordentlichen Gulaschsuppe versorgt. Nach erfolgreicher Stärkung entscheiden wir uns, bis zum finalen

Ziel der Franz-Josefs-Höhe zu fahren. Die Fahrt und die Aussicht sind fantastisch. Die 200er müssen sich bergauf bei der dünnen Luft aber sichtlich quälen und fahren gefühlt nur noch wie 80er. Bei der Rückfahrt streckt mein Roller am Berg die Segel. Riene vas plus und ich rolle die letzten drei Kilometer ohne laufenden Motor bergab. Da meine Vorderbremse inzwischen auch fest ist, machen mich die Hinweisschilder am Berg „Bremse OK?“ doch etwas nervös...

Unten angekommen checke ich die Zündkerze. Diese ist schwarz und absolut verölt und einfach tot! Mit neuer Zündkerze geht es dann zurück nach Zell. An dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön an den Rollerfahrer der Oldtimerfreunde München, der mitgeholfen hat, meine Bremse wieder gangbar zu machen.

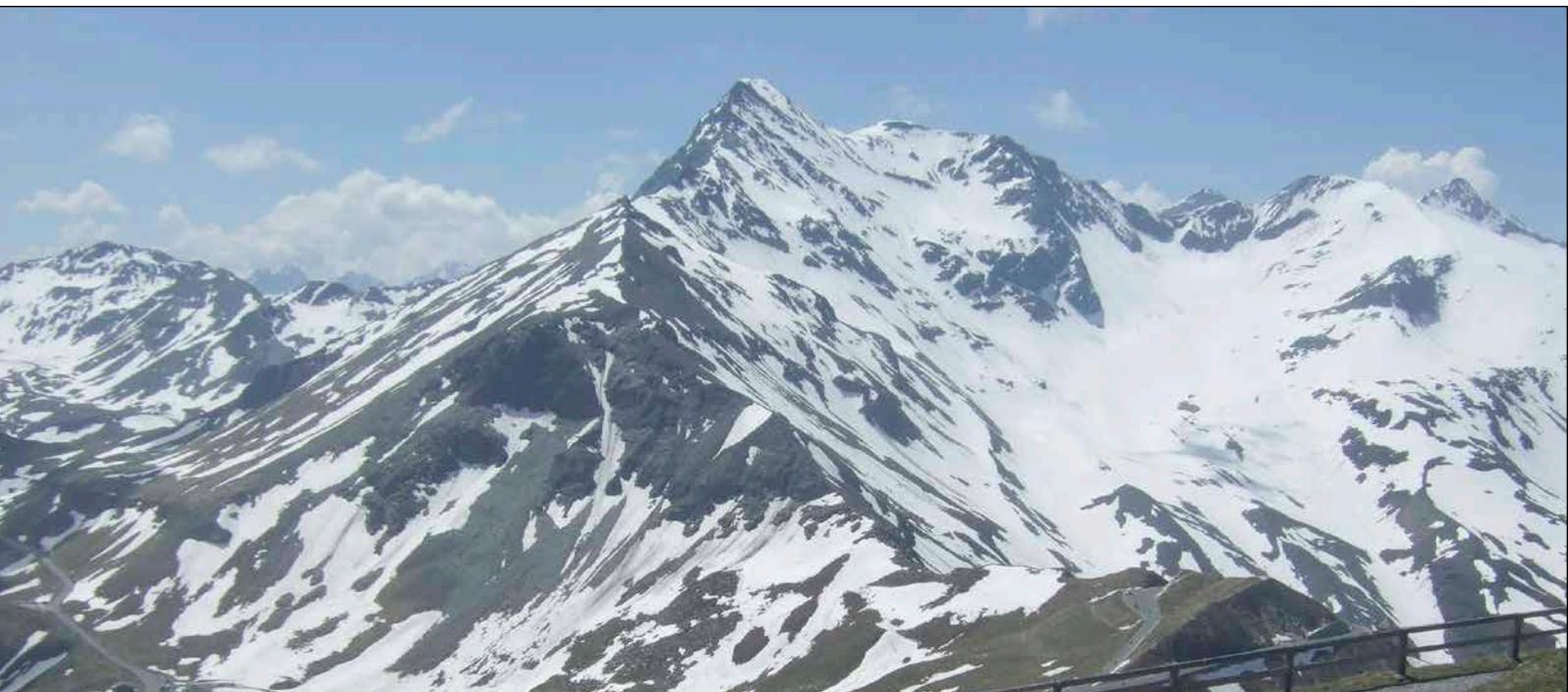
Vor der Festbühne in der Innenstadt findet am Abend ein kleiner Concours D'Elegance mit internationaler Jury statt, und die schönste

Vespa wird prämiert. Gewinner ist Tillmann Siebott mit seinem Messerschmitt-Gespänn. Im Anschluss erfolgten die Tombola-Verlosung und die Audax Ehrungen.

Mittlerweise hat sich der Himmel bedenklich zugezogen. Die Vienna Swing Sisters fangen an zu spielen, doch jetzt gehen die Schleusen auf und ein ordentliches Gewitter ergießt sich über der Stadt. Da es kaum Unterstellmöglichkeiten gibt, ist der Platz von jetzt auf gleich leer, was schade ist, da die Band echt gut war.

Am Sonntagmorgen findet noch der Lake und City Corso statt, ich mache mich jedoch auf den Heimweg. Fazit: Ein Marketing- und Eventfeuerwerk und eine rundum gelungene Veranstaltung. Vielen Dank an Franz, den VC Pinzgau und die vielen unsichtbaren Helfer. Wir sind die Alp Days Family!

**Jörg Hemker**  
Vespa Classic Freunde Münster



# 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](mailto:info@scooterpezzi.com)

web: [www.scooterpezzi.com](http://www.scooterpezzi.com)

# Südtiroler Genussrallye

Vom 3. bis 5. Juli richtete der Vespa Club Alagumna Algund bei Meran zum ersten Mal die Südtiroler Genussrallye aus, eine eintägige Rundfahrt durch die grünen Obstwiesen des Etschtals über zwei schöne Pässe mit atemberaubenden Panoramen.

Der VC Elm hatte sich bereits im März zu diesem Treffen angemeldet. Am Donnerstag starteten wir von unserer Clubgarage mit neun Maschinen und einer Maschine im Transporter. Für die Hin- und Rückfahrt hatten wir jeweils eine Übernachtung auf dem Talhof in Beuron gebucht.

Der erste Teil der Strecke führte uns durch Frankreich über Bitche – Haguenau zum Grenzübergang Achern. Leider hatte ein Kollege bereits vor Bitche einen Unfall, so dass wir die Maschine in den Transporter verfrachteten und der Kollege im Auto mitfahren musste.

Nach kurzer Rast ging es dann frisch gestärkt weiter über Freudenstadt nach Beuron, wo wir gegen 17.30 Uhr eintrafen. Während wir uns frisch machten, hatte die Familie Frei bereits den Grill angezündet und mit Wurst- und Fleischwaren bestückt. Der Tisch war neben dem Grill mit verschiedenen Salaten gedeckt, so dass wir ein ausgezeichnetes Abendessen einnehmen und uns ein kühles Bier genehmigen konnten. Frisch gestärkt saßen wir dann in fröhlicher Runde noch bis Mitternacht zusammen.

Nach einem guten Frühstück ging es am anderen Morgen weiter. Am Bodensee vorbei durch Bregenz führte uns die weitere Route über den Arlberg bis nach Algund, wo wir am Spätnachmittag am Zielfahrtplatz an der Brauerei Forst eintrafen.

Dort trafen nach und nach auch weitere Teilnehmer ein, und die Empfangspakete wurden vom Ver-

anstalter verteilt. Das Paket enthielt ein T-Shirt, das Roadbook für die Rallye sowie Essen- und Getränkebons. Nach einem guten Abendessen gingen wir früh in unsere Pension, um zur Rallye fit zu sein.

Am Samstag um 08.45 Uhr trafen alle Teilnehmer rechtzeitig beim Rathaus in Algund ein, so dass die Rallye pünktlich um 09.00 Uhr starten konnte. Die erste Teilstrecke über 31,3 km führte über den Gampenpass zu dem idyllischen Örtchen St. Felix, wo ein Stopp bei der Firma Kofler eingeplant war. Dort konnten wir echten Südtiroler Markenspeck mit einem Glas typischen Wein aus der Gegend verkosten. Die zweite Teilstrecke über 36,5 km führte uns über den Mendelpass nach Kaltern in einen Biergarten, wo ein gemeinsames Mittagessen eingenommen wurde. Sowohl das Essen als auch ein Getränk waren im Nenngeld enthalten.

Gut gestärkt führte uns die dritte Teilstrecke über 44,6 km auf der Weinstraße an Eppan vorbei durch Terlan hinauf auf den Tschöggelberg. Dort konnten wir bei ausgezeichnetem Wetter eine atemberaubende Aussicht genießen. Nach einer Pause ging es auf die vierte Teilstrecke über 14,7 km zur „Kellerei Meran Burggräfler“ in Marling. Nach der Besichtigung gab es eine Verkostung einer Auswahl erlesener Weine aus dem Meraner Talkessel.

Gegen 19 Uhr fuhren wir auf dem letzten Teilstück noch ca. sechs km zurück zum Thalguterhaus in Algund, wo wir gemeinsam bei Klassikern der italienischen Küche und einem musikalischen Rahmenprogramm den Abend ausklingen ließen.

Am Sonntag begann um 09.30 Uhr auf dem Algunder Festplatz das Abschlussfest mit Grillspezialitäten,

Getränken und Livemusik, das sich bis in den späten Abend hineinzog. Dort trafen im Laufe des Tages rund 300 Rollerfahrer zum Fest ein. Der Höhepunkt der Feier war die Verlosung einer Vespa 50 Baujahr 1975. Ein Clubkamerad gewann den zweiten Preis, ein Wochenende für zwei Personen in Algund.



Der VC Elm war mit zehn Personen der stärkste ausländische Club. Aber auch der Vespa Club Passione Colonia Italia aus Köln war mit neun Teilnehmern sehr stark vertreten. Mit zwei Personen anwesend war der Vespa Club Pforzheim.

Am Montag machten wir uns nach dem Frühstück wieder auf den Rückweg nach Beuron zu unserer Zwischenstation, am Dienstag fuhren wir durch Frankreich weiter und trafen gegen 17.00 Uhr an unserer Clubgarage ein. Insgesamt haben wir auf dieser Fahrt rund 1.600 km auf unseren Maschinen ohne große Reparaturen zurückgelegt. Es war über die sechs Tage bei immer ausgezeichnetem Wetter eine tolle Fahrt, die uns allen in guter Erinnerung bleiben wird.

Der VC Alagumna Algund hat ein tolles und erlebnisreiches Treffen ausgerichtet, bei dem wir eine bleibende Freundschaft mit den Algunder Vespa-Freunden schließen konnten. Für das Nenngeld in Höhe von 75 Euro, das wir zunächst als sehr hoch ansahen, wurde so viel geboten, dass man sich fragte, ob der Club mit diesem Betrag auskam. Sollte die Veranstaltung im kommenden Jahr wieder stattfinden, werden wir sicher wieder dabei sein.



Der Treffplatz in Algund war gut gefüllt.

**Dieter Mertes**  
Vespa Club Elm

# Jetzt Motoretta 1 Jahr zum Vorteilspreis lesen! Und ein Wunschgeschenk auswählen!

Anzeige



## 5W Solar Ladesystem

- Solar-Panel mit integriertem Automatik Laderegler für 12V Batterien
- Komplettsystem als Batterielade- und Erhaltungsladesystem
- Leistung bei optimaler Positionierung: ca. 270 mA
- Breite: 407 mm, Länge: 407 mm, Höhe: 26 mm, Gewicht 1,4 kg.
- Wert laut UVP: 43,95 Euro



**Gratis!**

## BOSCH Bohrer- und Bit-Set „Classic“, 34-tlg.

- Schrauberbits 25 mm
- Steinbohrer: 5 - 8 mm
- HSS-Metalbohrer: 2 - 5 mm
  - Holzbohrer: 4 - 8 mm
  - Steckschlüssel: 7 - 10 mm
  - Universalhalter, magnetisch
  - Inklusive Koffer



**Gratis!**

## Leatherman Wingman

- Der Leatherman Wingman ist Ihr zuverlässiger Begleiter auf allen Rollerfahrten!
- Ein großartiges Werkzeug – aus Edelstahl, aber trotzdem leicht und im Taschenformat.
- Wingman bietet Ihnen eine von außen zugängliche, einhändig zu öffnende Klinge und neu gestaltete Zangenbacken mit Federbetätigung.
- Mit 14 Funktionen.



**Gratis!**

## Das VESPA Schrauberhandbuch



- Die komplette Restaurierungs- und Reparaturanleitung für Ihre klassische Vespa mit kleinem Rahmen.
- Experte Mark Paxton hat seine Smallframe selbst restauriert und jeden Handgriff ausführlich beschrieben.
- Dazu kommen mehr als 600 farbige Schritt-für-Schritt-Fotos.

**Gratis!**

## Ihre Vorteile:

- + Sie verpassen keine Ausgabe
- + Ihr Heft kommt pünktlich **frei Haus** zu Ihnen
- + Sie erhalten die Digital-Ausgabe bereits am Vorabend
- + Sie sparen 10 % zum Kioskpreis
- + Sie sparen 55 % zum E-Paper-Download
- + Sie erhalten eine attraktive Prämie nach Wunsch

Noch heute bestellen: Telefon: 0711/72 52-261



E-Mail: kundenservice@zenit-presse.de oder: [www.motoretta.de/abo](http://www.motoretta.de/abo)

### Ich möchte Motoretta lesen (Heft gedruckt und digital)

Schicken Sie mir die Zeitschrift ab der nächsten erreichbaren Ausgabe zum Jahrespreis von z.Zt. nur 42 € (inkl. MwSt. und Versand, Ausland 50 €). Die Mindestlaufzeit des Abonnements beträgt ein Jahr, anschließend ist es jederzeit kündbar.

ABONNIEREN	Vorname/Name
	Straße/Nr.
	PLZ/Ort
	Telefon/Handy
	E-Mail

- Ja, bitte senden Sie mir stets Ihre aktuellsten Vorteilsangebote schriftlich oder via E-Mail zu. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit formlos widerrufen, z.B. unter [info@doldemedien.de](mailto:info@doldemedien.de).
- Ich möchte nur das gedruckte Heft lesen (Jahrespreis 28 € Inland, 36 € Ausland)

Ich erhalte ein Geschenk meiner Wahl

- 5W Solar Ladesystem (340234)     BOSCH Schrauberset (340119)  
 Leatherman-Tool (340245)         VESPA Handbuch (340239)

BEZAHLEN	Geldinstitut
	BIC (Land) (Prüfziffer) (Bankleitzahl) (Kontonummer)
	IBAN (Land) (Prüfziffer) (Bankleitzahl) (Kontonummer)

**1 x gratis**

Ich ermächtige den Motoretta Kundenservice (ZENIT Pressevertrieb GmbH, Gläubiger-ID DE34AVS0000020406) wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

- Ich bezahle bequem per SEPA-Lastschrift und erhalte eine kostenlose Ausgabe Motoretta  
 Ich erwarte Ihre Rechnung

Der Versand des Geschenks erfolgt nach Zahlungseingang.

**Vertrauensgarantie:** Ich kann diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen ohne Begründung durch eindeutige Erklärung (z.B. E-Mail, Brief, Fax) oder direkt online unter [www.doldemedien.de/widerruf-abo](http://www.doldemedien.de/widerruf-abo) widerrufen.

Datum/Unterschrift



## 2. Gäuboden Vespa Classic der Vespafreunde Straubing

Am Samstag des letzten Juni-Wochenendes luden die Vespafreunde Straubing zur 2. Gäuboden Vespa Classic und zum ersten Großevent des Jahres 2015 in die Gäubodenstadt ein.

50 Teilnehmer mit Vespas aus den Baujahren von 1957 bis 1966 gingen nach einem traditionellen, bayerischen Weißwurstfrühstück bei leichtem Regen und 20 Grad Celsius an den Start. Es tröpfelte vielleicht etwas mehr, als den Vespa-Oldtimer-Enthusiasten lieb war, aber dennoch ließen sie sich die Freude nicht nehmen. Bewege man sich im Vorjahr noch durch den Gäuboden, stand heuer als Ziel das Städtchen Kallmünz in der Oberpfalz im Roadbook. Zahlreiche Liebhaber alter Blechroller kamen aus ganz Bayern, aber auch von viel weiter sind sie angereist. Aus Oberösterreich, ja auch aus Münster in Westfalen, Osnabrück und Frankfurt haben sie den Weg nach Straubing gefunden.

Nach den Rohrlenkern im vergangenen Jahr lag heuer der Schwerpunkt auf Baujahren von 1957 bis 1967 mit Motoren von 125 bis 200 ccm. Die meisten von ihnen im absoluten, gepflegten originalen Lackkleid. Mit dabei auch die Startnummer 10. Der



Sichtlich Spaß hatten die Teilnehmer bei der Neuauflage der Gäuboden Vespa Classic.

Roller, eine Motovespa mit Sickenrahmen und Rohrlenker stammt aus dem Jahr 1957, und laut seinem Besitzer Christof Müller gibt es nur noch zehn Exemplare davon, aber auch zahlreiche Vespa-Modelle der Grand-Sport-Reihe aus italienischer und deutscher Produktion, sowie VNA, VNB, GL und Sprint-Modelle waren am Start. Nach der Startnummernausgabe erklärte Jürgen Weber, Vorsitzender der Vespafreunde Straubing, die Streckenführung, bevor er als Erinnerungsgeschenk einen limitierten Schlüsselanhänger mit der eigenen Startnummer den Teil-

nehmern überreichte. Rudi Meyer, Ehrenmitglied der Vespafreunde, wartete mit der schwarz-weiß-karierten Startflagge auf die Blechroller, die er pünktlich um 10.30 Uhr senkte und die Teilnehmer auf den Weg schickte. Von Straubing aus ging es über kurvenreiche, wenig befahrene Nebenstraßen nach Wiesenfelden, Falkenstein, durch das wunderschöne, malerische Regental nach Kallmünz. Bedauerlicherweise wurden die Liebhaber der traditionellen italienischen Blechroller bis nach Kallmünz vom Regen begleitet.

Nachdem beim leckeren Mittagessen im Zoigl-Gasthaus der Familie Luber alle aufgegessen hatten, wurden die Vespaisten auf der Heimfahrt entlang der niederbayerisch-oberpfälzischen Weinstraße mit Sonnenschein belohnt und konnten gut ge-





trocknet, unfall- und fast pannenfrei im Landgasthof Reisinger die schönste Vespa und die beiden Fahrer mit der weitesten Anreise auf Achse kühren. Beim Mittagessen wurde noch zugunsten der Kinderkrebshilfe eine antikisierte Plakette für Gernot Pajmans Stiftung VaC – Vespisti against Cancer – versteigert. Ein herzlicher Dank geht an Johannes Hofmann vom VC Landshut, der die Plakette für stolze 200 Euro ersteigert hat!

Die nächste große Veranstaltung der Vespafreunde Straubing findet vom 4. bis 6. September in der Stammlocation, der historischen Tafelwirtschaft, direkt an den Ufern der Donau statt.

Aber nach der Gäuboden Vespa Classic ist vor der Gäuboden Vespa Classic und so blicken die Straubinger schon jetzt der 3. GVC am 25.06.2016, bei der die Baujahre von 1967 bis 1976 zum Zuge kom-

men werden mit Begeisterung entgegen und freuen sich auf Besitzer der Sprint-, GT-, Rally-, Primavera-, Supersprint/Supersport- und GL-Modelle von Vespa und ihre Lizenzbauten.

Jürgen Weber  
Vespafreunde Straubing

Anzeige

# Piaggio-Center Strack



65929 FfM. Höchst

Kasinostr. 9 Tel.: 069 / 31 28 62

[www.motorroller-frankfurt.de](http://www.motorroller-frankfurt.de)

# 25 Jahre Vespa Club Regensburg: Erste Ausfahrt des neuen Clubs „Nido di Vespe“

Unsere im Juni 2015 neu gegründete Gemeinschaft „Nido di Vespe, Vespa-freunde Bad Abbach/Pentling“ war im August das erste mal mit den neuen T-Shirts und den frisch gedruckten Aufklebern mit 24 Vespen, von der Lampe Unten bis zur 300er GTS, beim 25. Jubiläum des Vespa Club Regensburg verteten. Die erste „offizielle“ Ausfahrt neben den Vespa World Days in Kroatien und letztes Jahr in Italien, wo wir mit acht Vespen auf der Achse anreisten, war eigentlich ein Heimspiel, da die Regensburger auf der Bad Abbacher Freizeitsinsel ihr sehr gelungenes Jubiläumsfest abhielten.

Das Programm erstreckte sich über das ganze Wochenende, Hüpfburg für die Kleinen, leckeres Essen, Leistungsprüfstand usw. Freitag teils mit Aufbau der Händlermeile und am Samstag unter anderem mit diversen geführten Touren und um 15 Uhr mit der großen Ausfahrt, die sich über 30 Kilometer durch unsere schöne Landschaft schlängelte. Bei der Ausfahrt waren sage und schreibe 300!!! Vespen mit dabei.

In den Gemeinden standen die Menschen auf den Straßen und bewunderten die italienischen Schönheiten. Bei einem kurzen Stopp in Dünzling ließen sich die Regensbur-



ger nicht lumpen und verteilen für jeden Vespisti ein Eis, das wir sehr gut gebrauchen konnten bei der Hitze.

Am Abend, im Rahmen der Preisverleihungen, konnten wir mit unserem Team als größter angereister Rollerclub den ersten Platz absahnen. Ein Kasten Bier wurde uns hier gesponsert. Der schönste Roller wurde prämiert, der erfreulicherweise dank der geschulten Augen eine originale 1949er Lampe Unten im O-Lack war und das älteste Mitglied geehrt (80 Jahre!!!).

Wir bedanken uns sehr beim Vespa Club Regensburg für das tol-

le Wochenende und hoffen auf viele gemeinsame Ausfahrten. Mit mittlerweile über 40 Mitgliedern seit Juni brauchen wir uns nicht verstecken. Auf neue Mitglieder freuen wir uns natürlich immer gerne. Willst auch du dabei sein, besuch unsere Internetseite [www.nidodivespe.de](http://www.nidodivespe.de) oder „like“ uns auf Facebook.

**Stefan Graf**  
Nido di Vespe  
Bad Abbach/Pentling





Bis 2012 hatte ich Luxemburg eigentlich nur als Durchgangstankstelle auf dem Weg nach Frankreich oder Spanien verinnerlicht. Das änderte sich dadurch, dass ich einige Mitglieder des Vespa Clubs Luxemburg in London bei den Vespa World Days kennenlernte und sie mich zu ihrem damals zweiten Treffen einluden.

Dieses Jahr feierten die schwer sympathischen Luxembourger ihr 5-jähriges Jubiläum und deshalb machte auch ich mich wieder nach Lamadelaine auf.

Bei herrlichem Sommerwetter und 35 °C warf ich alle Sicherheitsbedenken über Bord und ritt in T-Shirt, kurzer Hose und Sandalen die 320 Kilometer aus dem Ruhrgebiet in 4,5

Stunden auf meiner 300er GTS runter.

Ich hatte mich mit PK-Ralli, dem anderen Gründungsvater der European Roadrunners Scooter Community aufs Zelten verständigt, weil man die Jahre vorher nur ca. 250 Meter vom Veranstaltungsort entfernt auf einem Sportplatz nächtigen konnte. Leider gab es dafür diesmal keine Genehmigung mehr, so dass auch alle Camper ca. drei Kilometer zu fahren hatten.

Am Freitag veranstaltet der Club immer für alle bereits Angereisten ein Barbecue, bei dem man für 10 Euro so viel Gegrilltes und Bier bekommt, wie in einen hineingeht. Und es ging einiges an Bofferding in mich

hinein! „El Presidente“ Uwe B. nutze die Gunst der Stunde und deshalb müsst ihr jetzt mein Geschreibsel lesen ;-)

Mit ca. 35 Personen hatten wir einen sehr entspannten Grillabend, der nur aus Vernunftsgründen um Mitternacht endete. Weil am nächsten Morgen um 10 Uhr ja bereits die große Ausfahrt starten sollte.

Der Samstag begann, wie der Freitag aufgehört hatte. Bestes Sommerwetter mit Temperaturen um die 30 °C. Nach einem kleinen Frühstück startete die Tour fast pünktlich. 167 offiziell Genannte, wahrscheinlich ergänzt um ein paar Tagesgäste, begaben sich auf eine über 180 Kilometer lange Tour durch die herrliche Hügellandschaft Luxemburgs.

Es wurden zwei Stopps eingelegt, einmal bei einem Vespa-Händler, der auch gleichzeitig Sponsor war. Dort wurden wir auch mit schmackhaften Lunch-Paketen versorgt.

Beim zweiten Halt an der Weinkellerei Wellenstein bekamen wir eine Führung mit kleiner Verkostung eines der hergestellten Produkte.

Gegen 18 Uhr endete die ausgiebige Rundfahrt, so dass wer noch wollte sich für das um 19.00 Uhr anstehende Gala-Dinner frisch machen konnte. Ich bin kein Freund von Menü-Auflistungen, nur so viel, es war lecker und alle sind von den drei Gängen satt geworden.

Die eigentlich im Anschluss stattfindende DJ-Party fiel mangels An-





wesenden praktisch aus, auch wenn Baggie und seine Frau Sandra vom Vespa Club Irland alles versuchten, um wenigstens den verbliebenen Rest zum Tanzen zu animieren.

Nachdem es in der Nacht ordentlich geregnet hatte, hatte es sich am Sonntagmorgen doch deutlich abgekühlt und auch die Sonne war verschwunden. Gott sei Dank, endlich mal eine Möglichkeit, die mitgenommene lange Hose anzuziehen

Nach Croissant und Kaffee ging es dann wieder um 10.00 Uhr auf

eine ca. 30 Kilometer lange Ausfahrt. Erneut eine tolle Strecke mit einem Zwischenstopp am Beierhaascht, einer Hausbrauerei mit angeschlossenen Restaurant und Kneipe.

Bei der Rückkehr zum Veranstaltungsort wartete bereits die nächste Barbecue auf uns. Nach erfolgter Stärkung und weiteren angelegten Gesprächen startete ich meinen Rückweg, so dass ich nicht mit Sicherheit sagen kann, ob die noch geplante Gymkhana wirklich stattgefunden hat, da meine GTS und

ich noch in Luxemburg reichlich geduscht wurden.

Fazit: Luxemburg ist immer eine Reise wert, und das nicht nur zum Besuch der Vespa Days (aber da natürlich besonders). Ganz herzlichen Dank an den VCL für die tolle Organisation und die viele Mühe, die ihr euch immer macht. Vespa roll und ride safe.

**Frank Vespanaut**  
Wanne-Eickel

## Vespa in Pista – Monza 2015

Eine Woche nach den Vespa World Days lud der Vespa Club Milano im Rahmen der Expo 2015 zur Veranstaltung „Vespa in Pista“ nach Monza zum Autodromo ein. Dabei handelt es sich um dem italienischen Formel1-Kurs. Die ganze Veranstaltung fand im Infield der Rennstrecke statt, auf der das ganze Wochenende über Rennläufe mit historischen Fahrzeugen stattfanden. Ein besonderer Programmpunkt war das Rennen mit historischen Formel-1-Fahrzeugen am Sonntag. Ein Platz auf der Tribüne war im Nenngeld inklusive.

Genau genommen waren es zwei Veranstaltungen.

Am Samstag fanden ein Lauf zur lombardischen und ein Lauf zur italienischen Gymkhana-Meisterschaft statt, dem italienischen Gegenstück zu unserer Turniermeisterschaft. Bei der italienischen Variante liegt das

Schwergewicht auf Geschwindigkeit. Man durchfährt „S“, „8“ und „Doppel-8“ großzügig durch Holz-Hütchen gekennzeichnet. Die einzige aus Deutschland bekannte Übung war das Spurbrett. Ich meldete mich zum italienischen Lauf an, ohne zu wissen, dass es der etwas schwerere Parcours war. Ich war einziger Nicht-



Italiener und habe alle Italiener erbarmungslos vor mir hergetrieben. Spaß hat es aber trotzdem gemacht.

Am Sonntag fand dann ein „Raduno“ statt – ein lockeres eintägiges Treffen von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Es kamen gut 300 Teilnehmer. Man sprach Benzin, fachsimpelte über alles Mögliche und fuhr als absolutes Highlight in einer Rennpause gemeinsam über den Formel1-Kurs. Zwischendurch schaute man sich noch das ein oder andere Rennen an. Es war sehr heiß – es war aber auch für Speis und Trank und für Schatten gesorgt. Auch hier waren meine Frau und ich die einzigen Ausländer. Alles in allem eine nette kleiner Veranstaltung.

**Uwe Bödicker**  
Vespa Club Düsseldorf e.V.

# Exklusiv beim VCVD:

## Die Vespa Tip Sammelbände I bis 5

**NUR  
29,-  
je Band\***

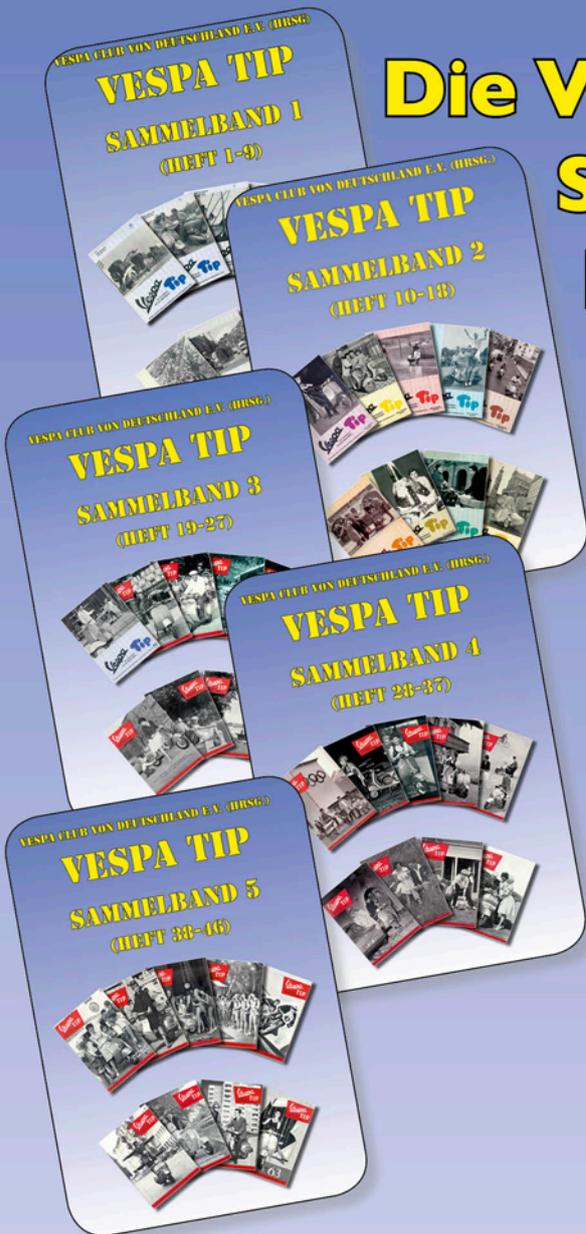
**Die legendäre Hauszeitschrift  
des Vespa Clubs von Deutsch-  
land e.V. aus den Jahren 1955  
bis 1962**

**Aufwändig aufgearbeitet und  
restauriert!**

**In jedem Band sind neun Hefte  
enthalten!!**

**Band 4 erscheint im Sommer,  
Band 5 im Herbst 2015!**

**Auch noch erhältlich:  
VCVD-Chronik 15,- Euro\***



Hiermit bestelle ich verbindlich

den Vespa Tip Sammelband 1       den Vespa Tip Sammelband 2       den Vespa Tip Sammelband 3

den Vespa Tip Sammelband 4 (ersch. im Sommer 2015)       den Vespa Tip Sammelband 5 (ersch. im Herbst 2015)

zum Einzelpreis von je 29,- Euro zzgl Porto\*.

die VCVD-Chronik zum Preis von 15,- Euro zzgl. Porto\*

Den Gesamtbetrag habe ich auf folgendes Konto überwiesen: Commerzbank Köln,

IBAN: DE56 3704 0044 0195 2100 00, BIC: COBADEFFXXX, Kontoinhaber Vespa Club von Deutschland e.V.

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ Ort: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

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, D-42799 Leichlingen.

\* Portokosten: Einzelsendung 4,50 Euro (D), 9,- Euro (Europa ohne Schweiz!); bei 2 Büchern und mehr: 6,50 Euro (D), 18,- Euro (Europa ohne Schweiz!)

# Vespa World Days



Die Vespa World Days sind in jedem Jahr eigentlich das Highlight der Saison. In diesem Jahr war der Vespa Club Croatia Veranstalter des weltgrößten Vespatreffens!

Vier Tage lang war die Gegend um den Veranstaltungsort in Biograd südlich von Zadar fest in der Hand der Vespa-Verrückten aus der ganzen Welt. Piaggio selbst spricht von über 5.000 Vespen aus 32 Ländern.

Diesmal haben wir zwei Berichte über die VWD. Einmal hat Carmen Lange vom Vespa Club Hamburg zur Feder gegriffen. Von Vatta Bengt Lange stammen auch die meisten Fotos auf den folgenden vier Seiten.

Ein zweiter Bericht stammt von Thomas Brandherm vom Vespa Club Giessen. Viel Spaß!



Nach den World Days in Italien und Belgien waren die Erwartungen für Kroatien groß! Die Location versprach großartiges Wetter direkt an der Adriaküste. Auch die Anfahrt ließ uns in freudiger Erwartung die Zeit vertreiben, der Ausblick war einfach unglaublich. Mit einem Willkommensgetränk wurden wir von unseren Vorausgefahrenen herzlich begrüßt und an unseren Platz auf dem Campingplatz in der ersten Reihe geführt.

Nach einem Morgengang im Meer fuhren wir am Donnerstag zur Registrierung und holten uns unsere Vouchers für dieses Jahr ab. Selbst in den ersten Tagesstunden wurde schnell klar, dass es unglaublich warm werden würde, was dem einen oder ande-

ren schon zu schaffen machte. In der Tasche waren dann noch ein T-Shirt, eine Plakette und eine Anstecknadel, die dem Gewicht einer Plakette auch sehr nahe kam. Wir konnten wunderbar an der Promenade entlangschlendern und die an der Hafenkante aufgereihten Roller begutachten.

Bei bestem Wetter haben wir uns nach einem Getränk (Radler Limone können die super!) auf den Weg zum Vespa-Museum gemacht. Dort waren ein paar Schmuckstücke ausgestellt und wir genossen die Kälte in dem alten Gebäude.

Am Freitag haben wir uns auf den Weg in den Krka Nationalpark gemacht. Nach dem Abstellen der Vespa fuhr uns ein Bus den Weg über 46 Höhenmeter hinunter zu den Was-

serfällen. Zu Fuß sind wir auf Holzstegen und Waldwegen durch das große Ökosystem gelaufen um am Ende als Finale mit bestem, fast dekadenten Ausblick auf die mehrstufigen Wasserfälle baden zu können. Nach diesem Genuss sind wir zu Fuß die unendlichen Treppen wieder zur Busstation gelaufen und entschieden uns, auch wirklich den Bus zurück nach oben zu nehmen.

Nach der Wanderung haben wir uns auf dem Rückweg bei einem Zwischenstopp ein leckeres Essen in einem Hafen gegönnt, wo es, wie überall dort, leckere Fischspezialitäten gab. Am Abend waren die aneinandergereihten Bars im Vespa Village gut gefüllt und man verabschiedete uns dort mit einem „Bis





Morgen dann“- unsere Gesichter waren mittlerweile bekannt.

Samstag war traditionell der große Tag. Im Vespa Village gab es die Tage über einen Teilmarkt (S.I.P.- Stand) und einen Kleiderstand (T- Shirts und sonstige Accessoires). Der Treffpunkt für die Corsofahrt verteilte sich vom Vespa Villlage auf einen nahegelegenen Parkplatz, von wo es einigermaßen flüssig langsam losging. Da es zeitlich für das Gala-Dinner etwas eng wurde sind wir nach einigen Kilometern ausgestiegen und zurück zum Campingplatz gefahren, um uns angemessen für das Dinner zu kleiden. Gesammelt sind wir mit einem Sprinter (es gab sogar Shuttlebusse) zu der Sporthalle

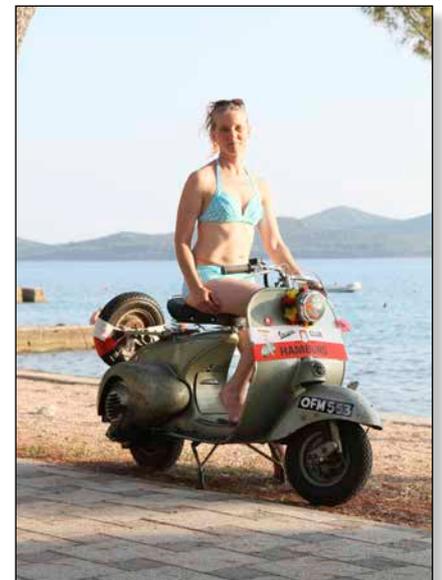
re Hallen haben alle ihren Platz gefunden. Ab da ging dann das wilde Tauschen von Spannbändern, Aufklebern und Aufnähern los. Heiß begehrte Clubs wie Irland oder Moskau waren schnell leergetauscht. Nebenbei kam irgendwann das Essen als Vier-Gänge-Menü in sehr großen Zeitabständen. In der zentralen Halle gab es für diejenigen, die nur den Light-Entry-Pass ergattern konnten, eine Preparty zum Einstimmen und Tanzen.

Nach dem Essen (das Dessert haben wir dann aus Zeitgründen ausfallen lassen) sind wir wieder zurückgefahren und haben an der City Party Biograd geschaut, was so los ist. Ausgelassene Stimmung, internationale Begegnungen und viel Flüssigkeit

waren am Start und die Tanzfläche war gut besetzt. Barfuß gingen wir ganz entspannt zum Platz zurück und diskutierten ausgelassen über Nackt- und Nachtbaden.

Im Großen und Ganzen war das ein gelungenes Vespa Treffen, an das wir uns gerne erinnern werden. Die Kroaten sind ein liebes gastfreundliches Völkchen und überall wurden mindestens ein paar Brocken deutsch gesprochen. Die Mücken und Seeigel waren uns auch sehr offen gegenüber und nahmen gelegentlichen Körperkontakt auf, was aber alles erträglich war.

**Carmen Lange**  
Vespa Club Hamburg





Seit dem vergangenen Jahr in Mantua (I) war die Spannung groß, wie es denn in Biograd/Zadar werden würde. Über alle möglichen Informationskanäle wurde für das Treffen Werbung gemacht. Seit Mantua liefen dann auch mehr oder minder intensiv die Vorbereitungen der meisten Fahrer/innen. Ich kann nur sagen: Es hat sich mehr als gelohnt, und wer nicht da war – der hat was verpasst!!

Die Terminierung, eine Woche nach den grandiosen 6. Vespa Alps Days in Zell a. See, lud viele dazu ein, die beiden Treffen hintereinander zu besuchen und die Urlaube etwas länger zu gestalten.

Etwa 5.000 Vespa-Fans aus 32 Nationen und über 500 Clubs hatten den Weg nach Biograd na Moru gefunden um dieses Treffen – besser ist: Vespa-Fest – miteinander zu zelebrieren.

Ältester deutscher Fahrer auf eigener Achse war der Vespa-Hasi mit

76 Lenzen (Vespa Veteranen und Vespa-Freunde München auf GTS 300, 850 km); der zweitälteste deutsche Fahrer auf eigener Achse mit 1.200 km Anfahrt war Friedhelm Leblanc mit 72 Lenzen (VC Giessen/MP3 300). Hochachtung – bei diesen Strecken und diesen Temperaturen! Wie viele andere auch waren die beiden auch zuvor bei den Vespa Alp Days in Zell am See (A) und natürlich auch auf dem Großglockner.

Die gesamte Organisation war sehr gut, da ging nichts daneben. Beschilderung brauchten wir nicht – es gab ja genügend Lotsen. Das Treffen war geradezu ein „Wohlfühl-Treffen“ und steht ganz sicher auf einer Höhe mit den letzten Vespa World Days. Hier wurde beispielhaft gezeigt, wie eine vorhandene Infrastruktur ideal ausgenutzt werden kann. Der nahegelegene Campingplatz, die Partymeile und natürlich die grandiose Atmosphäre einer kleinen Hafens-

stadt taten ein Übriges! Ein minimaler Wermutstropfen ist der Pin zum Treffen, denn viele hatten eine Plakette erwartet – aber richtig lange Gesichter gab es nicht.

Die organisierten Ausfahrten in die nähere Umgebung waren einfach super-klasse! Und wenn die Italiener gesitteter fahren würden, wäre es auch ungefährlicher ... Es wurden bei den Pausenstationen der Ausfahrten viele regionale Produkte angeboten und hierbei wurde auch die große Begeisterung der Bevölkerung für diese einmalige Veranstaltung deutlich. Die Mittagessen waren echt reichlich und klasse und es gab genügend Zeit und Gelegenheit sich in der Adria abzukühlen. An jeder möglichen Stelle sahen wir irgendwelche Leute ins Wasser plumpsen.

Sehr verführerisch waren die zahlreichen Eisdielen – gefühlt alle 35,6 Meter gab's selbstgemachtes Eis in unendlichen Variationen und rie-



sigen Portionen. Akkord-Schlecken war angesagt. Und natürlich gab es reichlich Möglichkeiten, sich an Fisch und andere Meeresfrüchten gütlich zu tun.

Und ja tatsächlich, kaum zu glauben – es gab auch ein paar mal Schatten! ;-). Ansonsten war es „da unten“ fast so heiß und schweißtreibend wie hier in Deutschland zu Zeiten vom Hoch Annelie. Auf der Rückfahrt war dann der einfache Anblick von Bäumen schon sehr ungewohnt.

Die zuvor noch angekündigte Teilung der Vespa-Welt in Schalter und Automaten war ganz schnell vom Tisch – und das ist gut so! Denn die „Ich-fahre-eine-echte-Vespa-mit-richtiger-Schaltung-und-Blech-und-nicht-so-einen-Plastik-Roller-wenn-auch-Vespa-drauf-steht“-Menschen haben eingesehen, dass die Begeisterung für das Zweirad und das Miteinander keine „Zweiklassengesellschaft“ brauchen. Wenn nationale

und regionale Clubs langfristig überleben wollen – dann gehört die Moderne dazu! Und die war deutlich in Biograd vertreten – der Schaltrolleranteil lag sicher nicht mehr höher als 50 %.

Eine gewisse Umorientierung wäre auch für den Piaggio-Konzern gut, denn in der Vespa-Werkstatt gab es ausschließlich Teile, Werkzeuge und Betreuung für „Vespen“ – da gibt es durchaus Optimierungspotenzial.

Am Samstag ging es auf den traditionellen Corso, von Biograd bis Zadar; – es dauerte fast 1/2 Stunde bis der Corso mit seinen ca. 5.000 Teilnehmern an den zahlreichen Zuschauern vorbeidefiliert war. Kein Dorf ohne großes Hallo und Gewinke, in Zadar gab es quasi ein Spalier! Der Gala-Abend war auch überaus gut organisiert, Gala-Essen, Musik und Tanz und eine super Stimmung ließen das Fest – und das war es wirklich – zu einem Erfolg werden.

Schließlich endete die Veranstaltung in Biograd mit einem grandiosen Abschluss-Feuerwerk.

Vielen Dank nach Kroatien! Vielen Dank für die unvergesslichen Tage in Biograd!!

Puno vam hvala za nezaboravne dane u Biograd na moru!!

Die meisten Besucher haben am frühen Sonntagmorgen den Heimweg angetreten – Biograd liegt ja nicht gerade „um die Ecke“. Aber: die Welt dreht sich weiter! In 2016 richtet der Vespa Club de France die Vespa World Days in St. Tropez aus (2.-6. Juni 2016) und in der Woche danach gibt es die 7. Vespa Alp Days (09.-12.06.2016). Also – reichlich Zeit für Vorfrende und Routenplanung – wir sehen uns!

**Thomas Brandherm**  
Vespa Club Giessen

# Nordlichter erkunden die Alpen –



Seit Monaten fieberten sie alle diesem Treffen entgegen: Nachdem aus Hamburg und Lübeck angereist wurde, sind neun Celler Vespa-Fahrer aus der flachen Heidegegend in die Alpen aufgebrochen.

Damit die Roller – und Fahrer – alle fit für die Alpentouren sind, mussten morgens ab 6 Uhr in Celle die Roller verladen werden. Knapp 815 km Anreise bis Erstfeld mussten noch von den drei Gruppen gefahren werden: Drei Autos mit Anhängern waren dann unterwegs. Noch in Hannover die letzten Teilnehmer einholen und dann los: unterschiedliche Strecken wurden ausprobiert – fährt man besser über Frankfurt oder über Stuttgart?... Aber früher oder später sind alle in Erstfeld angekommen.

In Erstfeld wurde man sehr herzlich empfangen und die Gemeinschaftsunterkunft gleich bezogen:

Schlafsäle in einem ehemaligen Bunker. Ein gemütliches Beisammensein bei dem ein oder anderen Fläschchen Bier folgte. Der Veranstalter bot gebrüllte Bratwurst und frischen Salat gegen Unkostenbeteiligung an.

Am Freitag ging es früh los, da um 8:30 Uhr Abfahrt angesagt war. Davor gab es ein einfaches Frühstück und man konnte gestärkt starten.

Es waren gleich am ersten Tag vier Pässe (Sustenpass 2224 m ü.M., Grimselpass 2165 m ü.M., Furkapass 2426 m ü.M., Gottardpass 2106 m ü.M.) zu überwinden bei einer Streckenlänge von 173 km. Bergauf hatten die Motoren der Vespas ganz schön zu kämpfen – in der Höhenluft bei steileren Anstiegen war mit 40 km/h im 2. Gang (mit einer originalen P200X) die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Am späten Nachmittag waren alle erschöpft aber total

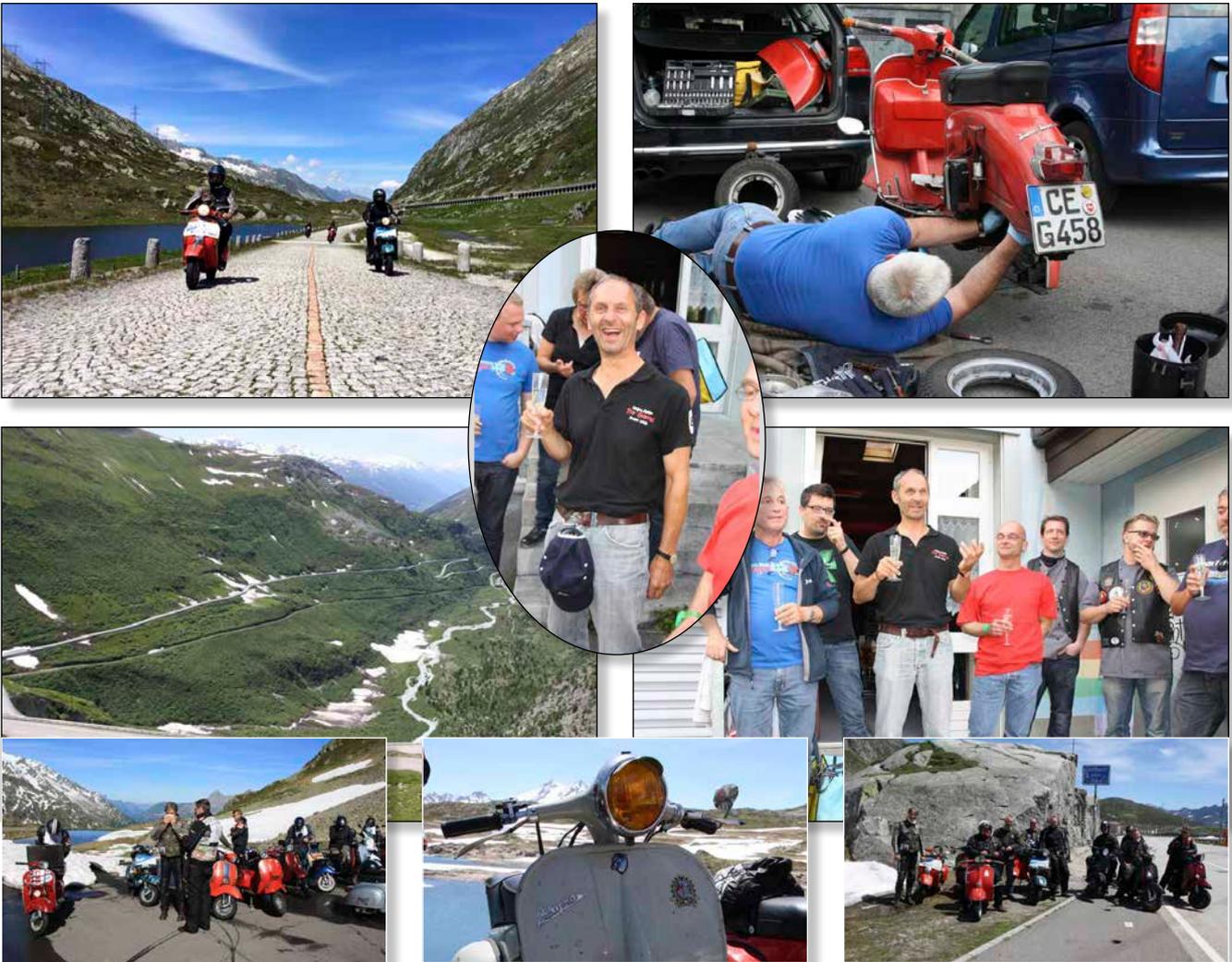
geflasht von den Erlebnissen wieder in der Basisstation.

Abends fand dann die offizielle Begrüßung bei einem Glas Sekt statt, und im Anschluss gab es ein herausragendes Vier-Gänge-Menü: Tomatensuppe „Primavera“, Salat-Kreation „Supersport“, Kalbsgeschnetzeltes mit Champignons, Butternudeln, Mandelbroccoli und zum Abschluss Panna Cotta „Pinasco“

Am Samstag ging es auch wieder um 8:30 Uhr los – vorher gab es ein reichhaltiges Frühstück mit allem, was man sich so wünscht. Auch ein kleines Lunchpaket hat man sich gebaut, um nicht wieder wie am Vortag die teuren Schweizer Essenpreise an den Pässen nutzen zu müssen. Eine Bratwurst am Gottard kostet 7 CHF – das entspricht 7 Euro.

Die Königsetappe über 216 km war angesagt, die bis in den Kanton

# Vespa Club Celle bei der Vespina 2015



Tessin (Biasca) führte. Diesmal waren nur drei Pässe auf der Route aber auch die hatten es in sich: Gottardpass 2106 m ü.M., Lukmanierpass 1915 m ü.M. und Oberalppass 2044 m ü.M.

Beim Essen abends gab es eine Begrüßung durch Claudio Cesa, Präsident Vespa Club Schweiz. Da das Essen am Freitag ja schon erstklassig gewesen war, war eigentlich – dachten alle – eine Steigerung nicht mehr möglich. Doch die beiden Köche, übrigens beide auch Vespa-Fahrer, die die Touren teilweise mitführen, haben sich selbst noch mal mit folgendem Vier-Gänge-Menü übertroffen: Petersilienschaumsuppe „Faro Basso“, Salatkreation „Super-Sprint“, Rind-Entrecote, Röstkartoffeln, Speckbohnen und hier anschließend lauwarmer Schogkuchen „Malossi“.

Auch am Sonntag war wieder für 8:30 Uhr die Abfahrt zur letzten Tour. Sie führte über Glarus nach Einsiedeln Kloster. Pässe gab es nur einen Großen, den Klausenpass mit 1948 m ü.M. und einen kleineren Bergpass Sattellegg mit 1190 m ü.M. Am Klausenpass gab es streckenweise eine nur in den Berg „genagelte“ Straße, links – felsig nach oben, rechts – steil nach unten. Die Straße dazwischen war sehr schmal und von vorn kam ein Linienbus.....! Etwas weiter unten gab es dann die Wahl, entweder durch die Hinterlassenschaften einer Kuh zu fahren oder halt direkt durch die Kuh.

In Einsiedeln Kloster haben sich die Celler von der Gruppe verabschiedet, um schneller nach Erstfeld zurückzufahren – die Heimreise musste leider angetreten werden. Nach dem Verladen der Vespas ging

die Rückfahrt nur bis Stuttgart, wo es bei einem Clubkameraden Nudeln und ein Abschiedsbier gab. Etwas erholt fuhr die Gruppe dann am Montag wieder zurück in den Norden.

Was kann man noch sagen: Die Touren waren einmalig, das Essen war fantastisch, das Wetter war die ganze Zeit über spitze (oben auf den Pässen ca. 10 °C und unten annähernd 30 °C). Eine super gelungene Veranstaltung.

Und jetzt eine letzte Bitte: Lasst es eine „Vespina 2016“ geben – die Celler sind dann sicherlich wieder mit dabei!

**Text:** Claire Vorwerk  
Vespa Club Celle  
**Fotos:** Dirk Mainhardt, Andreas Krenn, Roland Küng

# Sechs Nationen kämpfen bei der 3. German Vespa-Rally

Am 8. und 9. August 2015 hat der Vespa Club Mannheim die 3. German Vespa-Rally des VCVD ausgerichtet und zeitgleich die Vespa Tage Rhein-Neckar in Heddesheim nahe Mannheim veranstaltet.

Die Rhein-Neckar Vespa Tage haben einige interessierte Besucher aus der Region angelockt, die sich an den beiden Tagen an der Freizeithalle eingefunden hatten. Neben einigen kulinarischen Ständen gab es eine Kaffee-Ape mit bestem Espresso und Cappuccino, somit war die Versorgung für Benzingespräche gesichert.

An der Vespa-Rally haben 36 Fahrer aus sechs Nationen teilgenommen. Neben Deutschland, Österreich und Italien waren diesmal auch England, Luxemburg und die Schweiz dabei, der Parc Fermé konnte geschlossen werden.

Kurz zusammengefasst besteht eine Vespa-Rally aus mehreren „Sport-Prüfungen“, in denen Zeitschranken zu und mit einer exakten Zeit durchfahren werden müssen, und der „Touristik“, also einer Tour durch die Region, die nach einem vom Veranstalter kurz vorher aus-



gegebenen Roadbook gefahren wird. Diese beiden Elemente Sport und Touristik geben sich den ganzen Tag über die Hand. Man fährt, genießt die Gegend, pausiert und fachsimpelt miteinander.

So sind wir am Samstag knapp 170 Kilometer durch Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz gefahren. Unter anderem durch Worms ins Zellertal zu einer Stempelkontrolle mit wunderbarem Blick über die dortigen Weinberge. Weiter über die deutsche Weinstraße, unter dem „Haus des Weins“ hindurch fand die Mittagspause in Bad Dürkheim auf dem Platz des jährlich größten Weinfests der Welt statt. Frisch gestärkt fahren wir über Ludwigshafen am Rhein entlang nach Speyer. Dort gab es im Technikmuseum neben der

ausgestellten Boeing 747 eine erneute Stempelkontrolle. Wieder über den Rhein haben wir das Schwetzingen Schloss passiert, um dann in Ladenburg kurz vor dem Ende des ersten Tags für einen Besuch des Carl-Benz-Museums zu halten.

Am Sonntag ging es etwa 70 Kilometer weit. Zunächst auf und ab über eine tolle Kurvenstrecke durch den vorderen Odenwald, nach der sich als Finale hoch oben um eine Spitzkehre ein wunderbarer Blick auf Heidelberg und das Neckartal auftat. Danach fuhren wir weiter am Neckar entlang durch Heidelberg zur badischen Bergstraße und durften in Ladenburg mitten durch die historische Altstadt zur letzten Stempelkontrolle vor der letzten Zeitprüfung in Heddesheim.





## „Wir stehen in Deutschland noch am Anfang“

Marco Manzoli, Generalsekretär Vespa World Club, stand uns am Rand der 3. German Vespa-Rally für ein kurzes Gespräch zur Entwicklung der internationalen Vespa-Rally-Szene zur Verfügung:



*Wer hat die meisten Chancen auf den Gewinn einer Vespa Rally?*

Jede Vespa hat die gleichen Chancen zu gewinnen. Das ist das Schöne daran. Eine 60 Jahre alte Vespa kann genauso gut oder besser abschnei-

den als eine ganz neue. Das macht noch einmal einen ganz besonderen Reiz aus. Es geht schließlich nicht um Geschwindigkeit, sondern um die Gleichmäßigkeit in den jeweiligen Prüfungen. Und jeder aus der Vespa-Community kann dabei sein und sich mit den anderen messen.

*Wie bekannt ist die Vespa Rally?*

In Italien ist sie natürlich bekannt. In Österreich gibt es im September 2015 bereits die 5. Vespa Rally. Aktu-

ell stehen wir in Deutschland noch am Anfang und andere Länder sind eingeladen, sich anzuschließen.

*Wie stellst Du Dir die Zukunft der Vespa Rally vor?*

In einigen Jahren können dann vielleicht aus landesinternen Vespa Rallys die besten Rally-Fahrer jedes Landes in einer gemeinsamen Meisterschaft den internationalen Champion ausfahren, was ein weiteres tolles Event für die Vespa-Gemeinde werden kann. Das wäre perspektivisch eine tolle Entwicklung.

# 3. German Vespa-Rally



Am Ende hat es mit Bernd Kübler einen deutschen Sieger der 3. German Vespa-Rally gegeben, der sich knapp vor Gaspare Sola durchsetzen konnte. Letzterer hatte abends zuvor noch den Pokal für den Gesamtsieger aller europäischen Vespa-Rallys 2014 überreicht bekommen.

Ich für meinen Teil konnte mein Ziel „Platz 15 oder besser“ wegen eines blöden Fehlers leider nicht erreichen, dafür aber eine wirklich spannende Region auf der Vespa

erfahren und viele altbekannte und neue Vespisti treffen. Damit war das Wochenende trotzdem ein voller Erfolg.



Vielen Dank an den Vespa Club Mannheim für die Organisation und die tolle Streckenauswahl sowie an alle Offiziellen, die sich um Aufbau und Organisation der ganzen Zeitmessungen gekümmert haben. Trotz kleinerer technischer Probleme anfangs habt ihr alle einen super Job gemacht! Vielleicht sehen wir uns schon bald in Öster-

reich wieder. Andernfalls hoffentlich bei wieder größerem Starterfeld zur nächsten German Vespa-Rally 2016 in einer ebenso spannenden Region.

**Text: Holger Schöneberg**  
Vespa Club Düsseldorf e.V.  
**Fotos: Ilona Gockel,**  
Holger Schöneberg,  
Christian Laufkötter

## Gesamtergebnis 3. German Vespa-Rally

Gruppe	Platz	Start-Nr.	Name	Club	Gesamtfehler
A	1	30	Bernd Kübler	Vespa Club Bonn	35
8	2	8	Gaspare Sola	VC Pinerolo (I)	38
A	3	33	Jens Lorenzen	Vespa Club Bonn	38
A	4	29	Ulf Boller	Vespa Club Bonn	39
10	5	18	Hans-Werner Both	Vespa Club Düsseldorf e.V.	48
A	6	26	Werner Ahammer	RV Hollabrunn (A)	49
A	7	32	Gero Condello	Vespa Club Bonn	51
A	8	13	Herman van de Loo	Vespa Club Pforzheim	54
10	9	24	Peter Haider	Vespa Club Wien (A)	65
10	10	12	Michael Klingel	Vespa Club Pforzheim	69
10	11	34	Christian Laufkötter	VC Vest Recklinghausen	69
10	12	2	Uwe Bödicker	Vespa Club Düsseldorf e.V.	82
10	13	37	Till Kleinschmidt	Vespa Club Herkules Kassel e.V.	83
10	14	11	Benjamin Götze	Vespa Club Pforzheim	85
10	15	16	Jörg Jansen	Vespa Club Düsseldorf e.V.	88
10	16	9	Ilona Gockel	Vespa Club Köln	88
A	17	31	Günther Kübler	Vespa Club Bonn	98
10	18	35	Silke Laufkötter	VC Vest Recklinghausen	103
A	19	25	Barbara Schieder	RV Hollabrunn (A)	120
10	20	1	Sigrid Bödicker	Vespa Club Düsseldorf e.V.	122
A	21	4	Klaus-Dieter Heinz	MC Ruhrtal	184
10	22	36	Dennis Biesen	Vespa Club Los Piratos Voerde	196
A	23	3	Claudio Cesa	Vespa Club Schweiz (CH)	225
10	24	17	Holger Schöneberg	Vespa Club Düsseldorf e.V.	225
A	25	19	Wilfried Taraschinski	Vespa Club Düsseldorf e.V.	281
10	26	15	Robi Tomasini	Vespa Club Luxemburg (L)	306
8	27	7	Stefan Rohleder	Vespa Club Bonn	383
10	28	14	Paul Fery	Vespa Club Luxemburg (L)	385
8	29	5	Jürgen Weber	Vespafreunde Straubing	561
8	30	6	Christian Stoch	Vespafreunde Straubing	a.d.W.
10	31	27	Ralf Bernhard	Wildcard	a.d.W.
10	32	10	Heinrich Mütz	Vespa-Veteranenclub	a.d.W.
10	33	20	Nadja Stubberud	Vespa Club of Britain (GB)	a.d.W.
A	34	21	Robert Stubberud	Vespa Club of Britain (GB)	a.d.W.
A	35	22	Stephen Turner	Vespa Club of Britain (GB)	a.d.W.
10	36	23	Darren Taylor	Vespa Club of Britain (GB)	a.d.W.

A = Automatikklasse  
8 = 8-Zoll-Klasse  
10 = 10-Zoll-Klasse



Gaspare „Marino“ Sola, Gesamtsieger der Vespa-Rally 2014



## Roststopper

Fertan Rostumwandler .....	30ml, 250ml, 1000ml
Owatrol Öl .....	125ml, 500ml, 1000ml
Pelox RE Rostentferner .....	250g, 1000g
Brunox Epoxy Rostsanierer .....	250ml, 1000ml
Oxyblock .....	250ml, 500ml, 1000ml
Korroless .....	375ml, 750ml
Kovermi Rostkonverter .....	100ml, 250ml, 1000ml



## Karosserie- werkzeuge

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

## Motor- und Getriebeöl

für Oldtimer und Youngtimer von Millersoils

*Die erste Liebe vergisst man nicht...*



## Achs- und Chassislacke

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

## Speziallacke

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

## Hohlraum- und U-Schutz

Mike Sanders Fett, Hohlraumwachs, 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](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

# MC Ruhrtal gibt sich im Trial die Ehre



Voller Freude über eine vertretbare Anzahl an TeilnehmerInnen durften wir auch dieses Jahr wieder beim MC Ruhrtal e.V. auf dem Vereinsgelände in Schwerte zu Gast sein, um die ersten beiden Läufe zur Deutschen Trialmeisterschaft auszufahren.

Da beide Läufe am Sonntag, den 31. Mai, über die Bühne gehen sollten, wurde bereits ab 8:00 Uhr ein großzügiges Frühstück durch die höchst engagierten HelferInnen rund um Rosi Nix angeboten.

Erfolgreich gestärkt gingen sowohl FahrerInnen und HelferInnen nahtlos ins Training über. Die Sektionen waren wie gewohnt anspruchsvoll gesteckt und mit kleinen Tücken gespickt. Für die zahlreichen Einsteiger – an dieser Stelle ein DICKES LOB an den MC Ruhrtal – gab es auch eine einfachere Spur, die aber auch Potential für diverse Füße bot.

Die Sektionen haben wir wieder blockweise (1+2 und 3-5) befahren. So kam nicht nur das Publikum in den Ge-

## „Trialfahren kann eigentlich jeder lernen!“

Am Rand des Triallaufs in Schwerte hatte VCVD-Präsident Uwe Bödicker die Gelegenheit, mit Nachwuchsfahrerin Anna Müller vom MC Ruhrtal ein kurzes Interview zu führen.

*Hallo Anna, wie alt bist Du?*

**Anna:** Hallo, ich bin 18 Jahre alt.

*Wie kommt man als junge Dame dazu, sich dem doch etwas rustikalen Hobby „Trial-Fahren“ zuzuwenden?*

Schon seit ich denken kann, wollte ich Motorrad fahren. Nachdem ich meinen Vater jahrelang genervt hatte, dass ich Trial fahren möchte, hatte ich es irgendwann endlich geschafft ihn zu überreden uns ein Trial-Training anzuschauen.

*Wie kommt das Trialfahren in Deinem Umfeld an? Was sagen Deine Freundinnen dazu?*

In meinem Umfeld kommt das Trialfahren sehr gut an. Auch meine Freundinnen sind begeistert und freuen sich, wenn sie mal mit zu einem Training kommen und zugucken können.

*Gibt es einen großen Unterschied zwischen Motorrad-Trial und Roller-Trial und wenn ja, welchen?*

Meiner Meinung nach ist der größte Unterschied, dass beim Motorrad-Trial neben engen Kehren auch sehr oft hohe Steine hochgesprungen werden, was beim Roller-Trial ja nicht der Fall ist.

*Und seit wann fährst Du schon?*

Motorrad Trial fahre ich seit knapp 2 1/2 Jahren.

*Nimmst Du an Meisterschaften teil? Hast Du schon etwas gewonnen?*

Ich nehme an den Westdeutschen-Trial-Pokal-Läufen teil. Außerdem überlege ich, dieses oder nächstes Jahr einen Lauf der EM mitzufahren, um mal zu sehen, wie das so abläuft.

*Wie häufig muss man trainieren, um diese Leistungen zu bringen?*

Ich trainiere meist nur zwei mal die Woche.

*Kann das eigentlich jeder erlernen? Welche technischen Voraussetzungen müssen gegeben sein?*

Eigentlich kann es jeder erlernen.

Wenn man zuvor noch nie auf einem Motorrad stand, ist es meiner Meinung nach durchaus schwerer, ein Gefühl für das Motorrad zu bekommen. Natürlich ist das aber auch von Mensch zu Mensch verschieden.

*Könntest Du Dir auch vorstellen, an anderen Vespa-Sportdisziplinen wie dem Turnier- oder Rennsport teilzunehmen?*

Ja auf jeden Fall

*Fährst Du auch in Deiner Freizeit Vespa?*

Nein

*Hast Du weitere Hobbies?*

Ich treffe mich neben der Schule gerne mit meinen Freunden und unternehme gerne sportliche Aktivitäten.

*Vielen Dank für dieses Interview und viel Erfolg beim nächsten Lauf zur deutschen Trialmeisterschaft am 27. September auf dem Gelände des MC Ruhrtal in Schwerte.*



nuss, das Spektakel zu betrachten. Pünktlich zum reichhaltigen Mittagessen hatten alle 11 Titelaspiranten ihre erforderlichen fünf Runden absolviert und das Ergebnis des ersten Laufes stand fest. Die ersten Plätze beider Klassen lagen dicht beisammen. Der zweite Lauf versprach entsprechend spannend zu werden.

Leider mussten wir im zweiten Lauf auf Gerd Bucker verzichten, der sich im Training verletzt und bedauerlicherweise nicht starten konnte. Die im Vergleich zum ersten Lauf veränderten Sektionen forderten offensichtlich abweichendes fahre-

risches Können. In beiden Klassen wurden die Ränge durchgemischt. So kam es, dass bei der abschließenden Siegerehrung nicht die üblichen Verdächtigen auf den vorderen Plätzen zu finden waren.

Alle Ergebnisse sind auf der Homepage des VCVD im Detail einsehbar.

Jetzt bahnt sich Spannung im Titelkampf beider Klassen an. Es ist nämlich noch nichts entschieden!

Spontan hat sich der MC Ruhrtal bereiterklärt, einen weiteren Trialsonntag mit zwei Läufen in diesem Jahr auszurichten. Der Termin



steht bereits für den 27. September fest. Wir werden also erstmals wieder seit 2008 vier Trialläufe für die Meisterschaftswertung haben. Da ein Streichergebnis in der Meisterschaftswertung vorgesehen ist, wird der 27. September ein Trailsonntag mit gesundem Ehrgeiz in gewohnt sportlicher Fairness. Ich bin neugierig und freu mich schon auf diesen Sonntag im September.

**Till Kleinschmidt**  
Sportkommissar

Anzeige



# KÜBLER

alles für Rollerfreunde



Motoretta ist die älteste deutsche Rollerzeitschrift, die ununterbrochen seit Anfang der 1990er-Jahre auf dem Markt ist. Angefangen als selbstproduziertes und auf dem heimischen Kopierer vervielfältigtes Szenenblatt der Scooterfraktion hat es sich bis heute zu einem Allrounder der deutschen Rollerszene entwickelt, der nicht nur die modernen Automatik-Modelle auf Herz und Nieren testet und vorstellt, sondern auch immer wieder einen aus-



giebigen Blick auf die Klassikfraktion sowie das Clubleben wirft.

Mit Chefredakteur Norbert Meiszius hat die Motoretta darüber hinaus nicht nur einen versierten Journalisten an der Spitze. Norbert hat selbst Benzin im Blut, testet die meisten Fahrzeuge selbst und hat bereits unzählige Touren auf den Rollern durch ganz Europa unternommen.

Wir verlosen von dem bald erscheinenden Heft Nummer 10, in dem auch ein großer Bericht über den VCVD und seine bewegte Geschichte geplant ist, je 10 Exemplare!

Wer eines ergattern möchte, schickt bitte bis zum 30. September 2015 einfach eine E-Mail mit der Betreffzeile „Motoretta“ an folgende Adresse: geschaeftsstelle@vcvd.de.

Bitte in der Mail die Postadresse nicht vergessen. Die ersten zehn Einsender gewinnen!

# Elektrik-Probleme bei der GTS-/GTV-Reihe

Hallo Vespisti, zuerst hoffe ich mal, dass ich mit diesem Bericht zur Problembeseitigung beitragen kann. Meine Vespa GTV 300 ist EZ 06/2011.

Von Anfang an hatte ich mit meiner Vespa das Problem, dass sie entweder beim Abbiegen oder beim Überholvorgang einfach ausgegangen ist. Nun ist dieses Problem, wie ich hörte, bei der einen oder anderen Vespa auch schon mehrfach aufgetreten.

Zunächst dachte ich, ok, wird schon wieder. Aber leider falsch gedacht. Das Problem mit dem Ausgehen der Vespa wurde immer gravierender und die-

ses Problem bestand ja wie gesagt von Anfang an. Als ich dann mal wieder auf der Autobahn unterwegs war (auf dem Rückweg von einem Vespa-Treffen), war das Maß dann übergangen, als ich das genannte Problem ausgerechnet beim Überholen eines Omnibusses hatte. Die Vespa sprang nicht mehr an, und um Haaresbreite ging ich an einer Katastrophe vorbei.

Wieder zu Hause angekommen sagte ich mir ganz klar: So geht's nicht mehr weiter. Das Fahren mit der Vespa macht zwar wirklich Laune einerseits, aber andererseits war das Fahren mittlerweile lebensgefährlich geworden. Eine Lösung musste her und zwar schnellstens.

Gesagt getan. Die Vespa zum Händler meines Vertrauens mit der Auflage: „Ich hole sie erst wieder, wenn das Problem beseitigt ist!“

Ein paar Tage später dann der erlösende Anruf: „Willi, hol deine Vespa wieder ab, alles erledigt, es gibt kein Problem mehr!“ Tatsächlich geht sie nicht mehr aus. Weder beim Abbiegen noch beim Überholen. Doch was war die Ursache?

Die Bordelektrik der Vespa! Viele der 300er-Fahrer haben auch eine PX in der Garage stehen. Bei beiden Modellen ist ein Teil der Bordelektrik in der Front (Kaskade) untergebracht. Ebenso in der GTS/GTV. Die Ka-



bel, die dort untergebracht sind, haben schlicht und einfach entweder zu wenig oder gar keinen Kontakt mehr miteinander. Bitte die Elektrik vorne überprüfen und im Zweifel auch neue Steckverbinder anbringen. Danach sollten die oben beschriebenen Probleme beseitigt sein.

Also, so war das zumindest bei meiner GTV, und seither schnurrt sie wieder wie ein Kätzchen bzw summt sie wieder wie eine Biene ;-)

Ich hoffe dieser Beitrag kann bzw wird vielen Betroffenen helfen. Weiterhin viel Spaß mit Eurer 300er und ein fröhliches Vespa-Roll

Euer Willi  
VC Pforzheim



# Bremsbacken

Bremsbacken gehören zu den normalen Verschleißteilen an einer Vespa. In diesem Artikel beschäftige ich mich mit den klassischen Trommelbremsen. In der nächsten Vespina behandle ich die Wartung von Scheibenbremsen.

Wann sollten Bremsbacken gewechselt werden?

Bremsbacken sollten nie bis an die Grenze der Belagstärke gefahren werden. Wird diese zu dünn, kann sie bei starkem Bremsen brechen und die Bremse außer Gefecht setzen. Sinnvoll ist es, die Beläge alle 2000 bis 3000 km zu überprüfen. Dazu muss lediglich die Bremstrommel abgenommen werden. Dazu wird bei fast allen Modellen nur die entsprechende Achsmutter gelöst. (Achtung: immer einen neuen Sicherungs-Splint bereithalten.) Dann muss der Bremsbowdenzug gelockert werden.

**ACHTUNG:** Bis ca. 1980 wurde in die Beläge Asbest mit eingearbeitet. Wer ein entsprechend altes Modell kauft, sollte am besten sofort vorne und hinten die Bremsbacken austauschen. Man muss immer davon ausgehen, dass noch die ersten Beläge verbaut sind. Beim Öffnen und Reinigen unbedingt darauf achten, dass Handschuhe und Mundschutz getragen werden. Nie den Staub aus der Bremstrommel einatmen!

Die Oberfläche der Beläge sollte immer eben sein und keine Riefen aufweisen. Beläge mit fühlbaren Riefen müssen getauscht werden. Solche Beläge sind noch OK:



Wenn die Belagstärke noch ausreichend ist (nie weniger als 1,5 bis 2 mm), spricht nichts dagegen, die gebrauchten Beläge weiterzuverwenden. Allerdings ist der Preis für neue Beläge nicht sehr hoch. Für „alte“ Beläge spricht, dass diese schon genau auf die entsprechende Bremstrommel eingeschliffen sind.

Die Beläge müssen komplett gereinigt werden, am besten mit Bremsenreiniger.

Die Belagkanten müssen angefast sein. Wenn dem nicht so ist, kann man das gut mit einer Feile machen.

Die eigentliche Belagfläche sollte immer etwas angehaut werden, das geht gut mit 40-er oder 80-er Schleifpapier.

Vor dem Verbauen der Bremsbacken sollten die Achsen und die Bremsnocke leicht eingefettet werden. Das verhindert, dass die Bremsbacken auf den Achsen festgammeln bzw. dass die Nocke sich allzusehr abnutzt.



Bremsnocke:



Vorzugsweise sollte weißes Silikonfett verwendet werden. Das wäscht nicht aus und bleibt genau an der Stelle, wo es aufgetragen worden ist (auf dem Foto wird kein weißes Fett verwendet).

Zuerst die Feder in beide Beläge einhängen und dann die offenen Enden auf die Achsen setzen:



Das eine Ende dann an der Bremsnocke abstützen und die andere Seite mit einem stumpfen, breiten Schraubendreher über die Bremsnocke hebeln.

Die Enden liegen nun gespannt über der Bremsnocke:



Nun die Bremsbacken rundherum an den Achsen und der Nocke nach unten schieben, bis sie in die Nocken rutschen:



Das übergetretene Fett abwischen, damit es nicht zur Bremsfläche wandern kann.

Zuletzt noch die Sicherungsspangen auf die Achsen schieben:



Ganz wichtig: nie ausgeleierte Ringe bzw. selbstgebastelte Konstruktionen, wie verbogene Nägel, verwenden! Diese haben die unangenehme Angewohnheit, sich zu verselbstständigen und sich auf der Belagfläche abzusetzen. Dort arbeiten sie sich in den Belag und gleichzeitig in die Bremsstrommel. Die entsprechenden Furchen in der Trommel lassen sich nicht reparieren, in dem Fall ist neben neuen Belägen auch noch eine neue Trommel fällig.

Wie kann ich die Leistung meiner Bremse verbessern?

Wenn die Bremse selber gereinigt und alle Flächen

völlig fettfrei sind, ist der erste Schritt getan. Meist wird recht viel Kraft in schwergängigen Bowdenzügen verschwendet. Da der Zug jetzt eh gelockert ist, kann man ziemlich einfach prüfen, ob der Bowdenzug leichtgängig ist und sich mit zwei Fingern leicht hin- und herschieben lässt.

Wenn dem nicht so ist, sollte der Innenzug herausgezogen werden und mit Fett wieder eingesetzt werden. (Achtung, bei Bowdenzügen mit Teflon-Innenseele nie Fett sondern Säure- und Harzfreies Öl verwenden, sonst quillt das Teflon auf und legt den Innenzug lahm.)

Des Weiteren sollte die Aufnahme des Innenzuges im Bremshebel auch gefettet sein, damit sich das Ende des Bowdenzuges gut im Hebel bewegen kann.

## Fußbremse

Wer es ganz genau nimmt, kann jetzt das Bremspedal ausbauen, die Achse austreiben und mit einer frischen Fettpackung wieder zusammenbauen. Wird dies nicht alle paar Jahre gemacht, korrodieren die Teile mit der Zeit und das Pedal bleibt nach dem Betätigen der Bremse „hängen“ und kann von der Feder alleine nicht mehr in die Ausgangsposition gebracht werden.

## Bremstrommel ausdrehen oder nicht?

An diesem Punkt scheiden sich die Geister. Es gibt ein Für und eine Wider zu diesem Thema. Man kann eine Trommel leicht ausdrehen, um wieder eine homogene Oberfläche zu schaffen. Dabei sollte aber möglichst wenig Material abgetragen werden. Die Symmetrie der Bremsbacken und der Bremsnocke ist auf einen bestimmten Innendurchmesser der Bremsstrommel ausgelegt. Die beste Bremswirkung wird erzielt, wenn ein möglichst großer Bereich der Belagfläche gegen die Trommel drückt. Wird die Bremsstrommel zu sehr ausgedreht, kann das dazu führen, dass nur noch ein kleiner Bereich der Belagfläche gegen die Trommel drückt.

Um dies zu überprüfen, kann der Kreidetest angewandt werden. Streicht die Beläge mit Tafelkreide ein, baut die Bremse zusammen und macht eine Probepremung. Nun zeigt die abgeschliffene Kreide an, wo der Belag Kontakt zur Trommel hatte.

Die Bremsstrommel ausdrehen sollte man nur von jemandem machen lassen, der das schon gemacht hat und sich damit auskennt. Der „Dreher umme Ecke“ meint es gerne gut und nimmt zu viel Material ab bzw. verhunzt die Verzahnung der Trommel beim Einspannen.

## Bowdenzug

Verspürt man an der Handbremse keinen klaren Druckpunkt, sollte man über das Wechseln des kompletten Bowdenzuges nachdenken. Manche Außenhüllen neigen dazu, sich zusammenzustauchen. In dem Fall geht ein großer Teil der eingesetzten Kraft in der Hülle verloren und nur wenig kommt an den Belägen an.

**Friedemann Vorwerk**  
Vespa Club Celle

# 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 **rollerladen**  
Tuning & Classic Parts

mo. bis fr. 09<sup>00</sup> - 13<sup>00</sup> & 14<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> sa. 10<sup>00</sup> - 14<sup>00</sup>  
straubingerstr. 6a 84066 pfaffenberg tel. +49 8772 - 9 12 90

+ ein Poster für Deinen Kauf

# Vespa mi amore – frischer Glanz fürs Meisterwerk

Was dabei herkommt, wenn man einen der versiertesten Kenner der Vespageschichte an die Überarbeitung eines Klassikers lässt, konnte man bereits 2012 bei der Neuauflage des Kultbuchs „Vespa mi amore“ von Lutz-Ulrich Kubisch erkennen: Günther Uhlig, Fachautor unzähliger Bücher rund um den italienischen Kultroller, hatte es sich vor drei Jahren zur Aufgabe gemacht, das Anfang der 1990er-Jahre erschienene Meisterwerk gründlich zu entstauben.

Herausgekommen ist eine fast auf die doppelte Seitenzahl gewachsene Ausgabe, bereinigt um Fehler und ergänzt um die aktuellen Modelle aus dem Hause Piaggio. Doch damit nicht genug, zwei Jahre später hat Uhlig die Überarbeitung erneut

überarbeitet, jetzt wieder um Fehler bereinigt und mit den neuesten Modellen versehen.

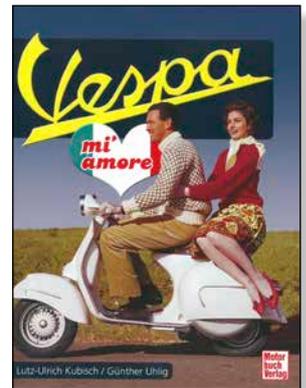
Diese Neuauflage ist nicht nur für Neueinsteiger in das Hobby Vespa zu empfehlen. Uhlig lässt seiner Passion freien Lauf und lässt mit chirurgischer Präzision erlebhaft die Geschichte des Kultklassikers aufleben. Insofern sollte das Buch auch in keinem Regal eines versierten Vespisti fehlen. Die Fortsetzung ist vergleichbar mit der Neuauflage des Dudens: In jeder Ausgabe spiegelt sich das Wissen der jeweiligen Generation wider, und wer am Ende aus jeder Epoche eine Ausgabe hat, kann sich der lückenlosen Geschichte sicher sein.

Uhlig gönnt sich aber keine Pause: In Vorbereitung ist sein neuestes

Buch über die

Ape, die fleißige Schwester der Vespa. Es soll noch im August erscheinen und wird in der kommenden Ausgabe ausgiebig vorgestellt.

„Vespa mi amore“ erscheint im Motorbuch-Verlag und kostet 24,90 Euro (ISBN: 978-3-613-03700-7).



## Walter Rosenberger †

*Vespafahren uns verband, nicht nur bis zum Standesamt.  
Rollern prägte unser Leben, konnte uns viel Freude geben.  
Jede Vespe, die ich seh, erinnert dankbar an eh und je.*

**Walter Rosenberger**  
\* 12.10.1935 † 08.06.2015

In Liebe:  
Deine Christa  
Susanne, Volker, Laura und Lars  
Birgit, Ralph, Chiara und Stella  
Dietmar, Hildegard und Thomas  
Uwe und Gerti  
Michael und Gabi  
Heinz, Silke, Ayoub und Karim  
sowie alle Angehörigen

63075 Offenbach-Bürgel, Offenbacher Straße 27

Die Trauerfeier findet am Donnerstag, dem 18.06.2015, um 13 Uhr auf dem Friedhof in Offenbach-Bürgel statt, die Beisetzung der Urne zu einem späteren Zeitpunkt im engsten Familienkreis.

Von persönlichen Beileidsbekundungen bitten wir Abstand zu nehmen.  
Eine Kondolenzliste liegt aus.

NACHRUF

### Seine Vespa rollt nicht mehr

Walter Rosenberger 79-jährig gestorben

OFFENBACH • Der Vespa-Club und mit ihm die Bürgeler trauern um Walter Rosenberger, der am vergangenen Montag im Alter von 79 Jahren gestorben ist.

Rosenberger, der zuletzt in einem Seniorenzentrum in Mühlheim wohnte, gehörte zu den Gründungsmitgliedern des Clubs, den er über 29 Jahre, von 1970 bis 1999, als Vorsitzender erfolgreich führte. Bis zuletzt war er Ehrenpräsident. „Walter Rosenberger hat für immer den Lenker aus der Hand gegeben. Die Mitglieder des Vespa-Clubs Bürgel sind sehr traurig. Sie verlieren mit ihm einen lebenswerten, engagierten Freund“, heißt es in einem Nachruf des Clubs.

Schon früh wehte Walter Rosenberger im väterlichen Geschäft, einer 1925 gegründeten Bürgeler Institution in Sachen Zweiräder, der Zweitakt-Dufi um die Nase. Der ließ ihn nicht mehr los. Mit zwölf Freunden gründete Rosenberger am 6. Januar 1960 den Vespa-Club Bürgel. Als er am 13. Mai 1961 seine Christa heiratete, standen viele Vespafreunde mit ihren Rollern Spalier.

In den Folgejahren gewannen Walter Rosenberger, der nun zusammen mit seinem Bruder Heinz das Zweiradgeschäft führte, und seine Clubkameraden zahlreiche Deutsche und Europameisterschaften. Zugleich verschrieben sie sich der Touristik. Fahrten führten die Bürgeler Vespisti zum Beispiel nach England und Italien.

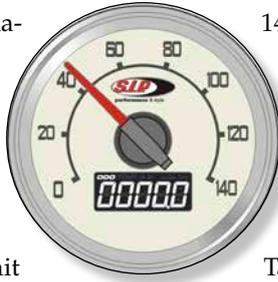
Die Trauerfeier für Walter Rosenberger beginnt am nächsten Donnerstag, 18. Juni, um 13 Uhr auf dem Friedhof in Bürgel. • mad

Walter Rosenberger • Foto: bg

# Neuigkeiten bei SIP

Die SIP-Drehzahlmesser haben seit ihrem Erscheinen im Jahr 2010 den Tachomarkt revolutioniert. Features, die zuvor nur mit vielen zusätzlichen Instrumenten möglich waren, wurden in eines integriert. Zusammen mit Koso wurde jetzt ein Update entwickelt: der Drehzahlmesser/Tacho SIP 2.0.

Wieder ist das Design sehr stark an die originalen Tachos angelehnt und die Mehrfunktionen sind nahezu unsichtbar, wenn der Motor nicht läuft. Das Ziffernblatt ist in Schriftart und Position der originalen km/h-Anzeige weitgehend identisch, die Einbaumaße ebenfalls. Neu verfügbar sind die digitalen SIP Tachos für Vespa 50 N/L/R/S/90 rund in schwarz und weiß bis



140 km/h und je in einer Version bis 80 km/h.

Neu im Sortiment von SIP sind Werkzeugrollen, die gemeinsam mit der Kultmarke Zirkeltraining entwickelt wurden. Es ist eine Rolltasche für Werkzeug und wichtige Utensilien oder Ersatzteile. Sie sind handgefertigt aus gebrauchtem Sportgeräte-Leder und Turnmatte. Zwei Klettbänder ermöglichen, die Rolltasche mal mit mehr und mal mit weniger Zubehör und Werkzeug zu benutzen. Sie passt gerollt in jedes Handschuhfach oder unter die Sitzbank. Sie kann aber genauso gut mit der Schlaufe an die Wand daheim in der Werkstatt gehängt werden.

Infos und Bestellung unter [www.sip-scootershop.com](http://www.sip-scootershop.com)

## Neues aus den Ortsclubs

### Neuaufnahme:

**Nido di Vespe Bad Abbach/Pentling**, Tanja Graf, Hohengebracher Str. 5a, 93080 Pentling; E-Mail: [tanja.scholz84@gmail.com](mailto:tanja.scholz84@gmail.com); Tel.: 0175-202 49 13; Internet: [www.nidodivespe.de](http://www.nidodivespe.de)

### Nächste Vespina

Die nächste Vespina erscheint Anfang Dezember 2015. Redaktionsschluss ist der 31. Oktober 2015. Bitte bis dahin Bilder und Texte an [redaktion@vcvd.de](mailto:redaktion@vcvd.de) schicken!



## Händlerverzeichnis

### PLZ 1

#### **Rollerhaus Zehlendorf**

D&L Dehring u. Langer GmbH  
Potsdamer Str. 35  
14163 Berlin  
Telefon: 0 30 – 80 90 27 87  
Internet: [www.rollerhaus.de](http://www.rollerhaus.de)  
E-Mail: [d-berlin@t-online.de](mailto:d-berlin@t-online.de)

### PLZ 4

#### **Zweiradcenter Bücker**

Piaggio-Vertragshändler  
Johannisstr. 16  
49074 Osnabrück  
Telefon: 0 541 – 21 780  
Internet: [www.buecker.de](http://www.buecker.de)  
E-Mail: [buecker@buecker.de](mailto:buecker@buecker.de)

### PLZ 5

#### **Zweirad Kübler**

Bernhard Kübler  
Königswinterer Straße 1  
53227 Bonn-Beuel  
Telefon: 0 228 – 47 05 47  
Internet: [www.kuebler-bonn.de](http://www.kuebler-bonn.de)  
E-Mail: [b\\_kuebler@arcor.de](mailto:b_kuebler@arcor.de)

### PLZ 6

#### **PIAGGIO-CENTER STRACK**



Kasinostraße 9  
65929 Frankfurt-Höchst  
Telefon 069-31 28 62  
[zweiradcenter-strack@t-online.de](mailto:zweiradcenter-strack@t-online.de)  
[www.motorroller-frankfurt.de](http://www.motorroller-frankfurt.de)

SYM - Sachs  
Tauris

### 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](http://www.sip-scootershop.com)

### PLZ 9

#### **Scooter Center GmbH**

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

#### **Scooterpezzi**

Leonardo Macaluso  
Erich-Rockenbach-Str. 2  
67671 Ludwigshafen am Rhein  
Telefon: 0 621 – 670 34 66  
[www.scooterpezzi.com](http://www.scooterpezzi.com)

#### **der rollerladen**

Karl-Heinz Scholze  
Straubinger Str. 6a  
84066 Pfaffenberg  
Telefon: 0 87 72 – 9 12 90  
[www.rollerladen.com](http://www.rollerladen.com)

#### **Korrosionsschutz-Depot**

Dirk Schucht  
Friedrich-Ebert-Str. 12  
90579 Langenzenn  
Telefon: 0 91 01 – 68 01  
[www.korrosionsschutz-depot.de](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

## Termine 2015:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
04. – 06.09.	Vespatreffen	Straubing	4. Scootervista der Vespafreunde Straubing	<a href="http://www.vespafreunde-straubing.de">www.vespafreunde-straubing.de</a>
05. – 06.09.	Vespatreffen	Krefeld	2. Vespatreffen des VTC Kempen	
10. – 11.09.	Sportlauf	Ath (B)	Europameisterschaft Gymkhana 2016 im Rahmen der Belgian Vespa Days	<a href="http://www.vespaclub.be">www.vespaclub.be</a>
12. – 13.09.	Rally	Wien (A)	5. Austrian Vespa Rally des Vespa Club Österreich	<a href="http://www.vespaclub.at">www.vespaclub.at</a>
12.09.	Rollertreffen	Bielefeld	3. Marienfelder Blechroller-Treffen „Bielefeld gibt Gas 6.0“	VC Bielefeld <a href="http://www.vespaclub-bielefeld.de">www.vespaclub-bielefeld.de</a>
27.09.	Sportlauf	Schwerte	Lauf zur Vespa-Trialmeisterschaft	MC Ruhrtal, <a href="http://www.mc-ruhrtal.de">www.mc-ruhrtal.de</a>
24. – 25.10.	Rally	Pontedera (I)	Italian Vespa Rally Pontedera	<a href="http://www.vesparally.eu">www.vesparally.eu</a>
31.10. – 1.11.	Vespatreffen	Schwerte	Abschlussstreffen inkl. Delegiertenversammlung	<a href="http://www.mc-ruhrtal.de">www.mc-ruhrtal.de</a>

## Termine 2016:

27. – 29.05.	Vespatreffen	Oldenburg	30 Jahre Vespa Club Oldenburg von 1986	<a href="http://www.vc-oldenburg.de">www.vc-oldenburg.de</a>
26. – 28.08.	Vespatreffen	Hagen	64 Jahre Vespa Club Hagen	<a href="http://www.vespa-hagen.de">www.vespa-hagen.de</a>

## Schorsch:



© Matthias Herrmann (+ 1992)  
VC Erlangen, Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Familie

# ADAC

Weil es viel zu tun gibt.  
Und noch mehr zu wissen:  
**Der ADAC Oldtimer-Newsletter**

Jetzt abonnieren unter:

**[www.adac.de/newsletter](http://www.adac.de/newsletter)**

➤ **Kostenlos und  
alle 14 Tage neu!**

performance & style



Neues Update!

Jetzt Kataloge downloaden oder bestellen:

- > <http://bit.ly/katalogsip> KLASSIK VESPA KATALOG, 940 Seiten
- > <http://bit.ly/lambrettasip> LAMBRETТА KATALOG, 20 Seiten
- > <http://bit.ly/modernvespa13> MODERN VESPA KATALOG, 260 Seiten
- > <http://bit.ly/modernvespa15> MODERN VESPA Update, 68 Seiten

SIP TV Video Kroatien Vespa Tour

> [bit.ly/crovespa2014](http://bit.ly/crovespa2014)



www.sip-scootershop.com

YouTube youtube.com/scootershop

facebook facebook.com/scootershop

Instagram #sipscootershop

