

Ausgabe 2/2016

Vespa



performance & style



Neues Update!

Jetzt Kataloge downloaden oder bestellen:

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

SIP TV Video Korsika Vespa Tour

- > <http://bit.ly/korsika-de>



www.sip-scootershop.com



More Sports!



von **Bernd Nicodemus und Till Kleinschmidt**,
VCVD-Sportkommissare

Die Saison 2016 ist eingeläutet und in sportlicher Hinsicht schon in vollem Gang. Nachdem im letzten Jahr leider keine deutsche Meisterschaft im Turnier ausgetragen wurde, ist es uns in diesem Jahr gelungen, genügend StarterInnen für die drei Kernmeisterschaften Turnier, Trial und Sportmeisterschaft zu gewinnen. Wir haben uns die bei der Delegiertenversammlung geäußerten Wünsche zu Herzen genommen und konnten schon in der letzten Vespina die relevanten Termine veröffentlichen.

Unabhängig davon blieb es für uns bis zum Nennschluss spannend, wie viele StarterInnen in den jeweiligen Meisterschaften zusammenkommen würden. Letztlich konnten wir mit Freude feststellen, dass genügend Interesse in der Gemeinschaft der Vespisti vorhanden ist, um den Vespa-Sport zu erhalten und zu leben.

Natürlich ist noch Luft nach oben. Wir freuen uns über jede(n) StarterIn!

Mittlerweile sind die ersten drei Läufe der Sportmeisterschaft (Pfungstadt, Kölner Kurs, Selztal) und die ersten beiden Trial-

läufe (Schwerte) ausgetragen, und erste Tendenzen zeichnen sich ab. Das erste Turnier dieses Jahres wurde beim Jubiläumstreffen in Oldenburg ausgetragen. Hier bestand übrigens auch die Möglichkeit, sich außerhalb der Jahreswertung in der Tageswertung zu beweisen oder einfach nur mal ohne Wertung zu probieren.

Ein weiteres Highlight wird die German Vespa Rally in Bremen sein. Diese eher touristisch geprägte Veranstaltung wird wie in den vergangenen Jahren ein herausragendes Ereignis werden. Landschaftlich reizvolle Streckenführung per Roadbook mit kleinen Zeitprüfungen als Würze versprechen maximale Unterhaltung. Momentan sind noch ein paar Starterplätze frei. Also ran an die Bouletten.

Die Rezepte für das sportliche Vespamahl sind zusammengestellt. „Kochen“ und „essen“ müsst ihr selbst.

An diese Stelle brechen wir mit Winston Churchills Auffassung und sagen: MORE SPORTS!

Eure Sportkommissare



Aus dem Inhalt:

aus dem verband

Neuigkeiten aus dem Vorstand	6
Auftakt fürs Historische Register	9
Internationale Verbindung	10
In stiller Trauer ...	11

aus den Clubs

Vorgestellt I: Der Vespa Club Darmstadt	12
---	----

Vorgestellt II: Der Vespa Club Mainz	14
Ausblick I: 15 Jahre Vespa Club Los Piratos Voerde	15
Ausblick II: 65 Jahre Vespa Club Hagen	16
Gastkommentar	17

on tour

Danke, Giorgio! Die Sammlung Giorgio Notari	18
Die Vespa feiert Geburtstag	22
Vespa-Sondermodell Settantesimo	25

Impressum

Herausgeber:

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

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

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

Redaktion:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Tim Feser, Alexandra und Gregor Kiwitt, Till Kleinschmidt, Kristina Ma, Andreas Krenn, Bengt Lange, Erik Lieberknecht, Ole Möller, Bernd Nicodemus, Holger Schöneberg, Bettina Tiepel

Anzeigen:

Christian Laufkötter, Langeoogstr. 44, 45665 Recklinghausen, Tel. 02361 - 99 77 325, E-Mail: anzeigen@vcvd.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste 6/2016

Druck:

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

Vespina erscheint viermal im Jahr 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 Einsendungen berücksichtigt oder in vollem Umfang veröffentlicht werden. Nachdruck, auch auszugsweise nur mit Genehmigung. Nachrichten an die Redaktion bitte an: **vespina@vcvd.de**



sport

Auftakt in Mirecourt	26
Die Unbeugsamen – Trial in Schwerte	29
Keine vertane Zeit	30
2. Falk-Hartmann-Gedächtnisrallye	32
Auf in die Berge: 6. Austrian Vespa Rally	34
Startplätze werden rar in Bremen	35

technik

Revision einer Kontaktzündung	37
-------------------------------	----

und sonst?

Köln-Kalk im Scooter-Fieber	42
SIP: Kaiserwetter für das neue Lager	44
Rückblick: Aus dem Vespa-Tip-Archiv	48
Offizielle Plakette für das Team Deutschland	49
Termine	50

Anzeige

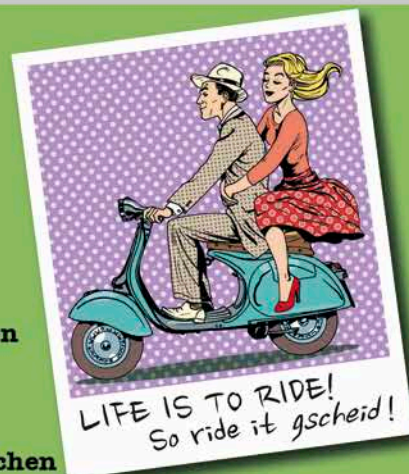
Ciao Ragazzi und Willkommen in der

vesbar

Münchens erste Rollerwerkstatt mit Café!
Fahrzeuge - Ersatzteile - Restaurationen



Maistr. 49 | 80337 München
Tel. 089 / 60087024
info@vesbar.de
www.vesbar.de
facebook.com/vesbarmuenchen



Neuigkeiten aus dem Vorstand

Zum Thema „Finanzierungsmöglichkeiten des VCVD“ erreichen uns erfreulich viele Tipps und Ratschläge – dafür vielen Dank.

Immer wieder kommt der Hinweis, Versicherungen und die großen Mineralölgesellschaften anzusprechen. Ich kann Euch versichern – das tun wir bei jeder Gelegenheit. So habe ich leider vor ca. einem Jahr eine Absage einer großen deutschen Versicherung sowie einer Schweizer Motorradbekleidungsfirma und gerade erst eine Absage einer großen deutschen Motorradbekleidungs- und -zubehörsfirma erhalten. Es ist immer gut, in den jeweiligen Firmen einen konkreten Ansprechpartner zu haben, ansonsten landet das Schreiben direkt in „Ablage P“. Falls Ihr also zu einer solchen Firma Beziehungen habt, teilt sie uns bitte mit. Wir können Euch auch entsprechendes Informationsmaterial zur Verfügung stellen.

Außerdem sind wir selbstverständlich auch weiterhin mit Piaggio Deutschland im Gespräch und werden diese Gespräche auch in Zukunft pflegen. Allerdings hat Piaggio Italien sämtliche Marketingaktivitäten in der Hauptverwaltung in Pontedera zentralisiert. Dadurch sind den Kollegen bei Piaggio Deutschland die Hände gebunden. Die Vespa-/Piaggio-Händler sind selbstständige Wirtschaftsunternehmen. Wenn ich sie anspreche, bin ich ihnen meist zu anonym und zu weit weg von ihrem Geschäftsfeld. Da seid Ihr gefragt. Sprecht den Händler Eures Vertrauens auf eine Unterstützung auch des Dachverbands an und öffnet uns die Türen.

Ein weiteres Thema ist immer wieder unser VCVD-Shop. Wir haben hier noch aus alter Zeit einen hohen Lagerbestand. Deshalb fällt es uns schwer, neue Artikel aufzunehmen. Seit geraumer Zeit gibt es allerdings Vespa-Manschettenknöpfe, und die Plakette mit dem VCVD-Logo gibt es nun auch in zwei Ausführungen. Zu den beiden VCVD-Großveranstaltungen German Vespa Days I und II hatten wir ebenfalls Plaketten aufgelegt, von denen noch Restbestände erstanden werden können. Für Angebote aus dem Textilbereich (T-Shirt, Polo, Sweater u. ä.) fehlen uns die finanziellen Mittel für die Vorfinanzierung, da die Vorhaltung mehrerer Größen doch viel Kapital bindet. Auch hier sind übrigens von den German Vespa Days I noch einige T-Shirts verfügbar.

Wir können aber auch Erfolge vorweisen. So haben wir neue Anzeigenkunden für Vespina gewinnen können. Außerdem ist es uns gelungen, für den VCVD ein kostenfreies Girokonto zu erhalten. Fragt mal Euren Kassierer, was das an Ersparnis bedeutet.

Ihr seht, wir sind nicht untätig und arbeiten im Stillen sehr umtriebig. Es ist aber ein sehr schwieriges Feld, und wir sind dabei auf Eure Unterstützung angewiesen. Natürlich sind wir auch für Eure Mitarbeit dankbar und werden mit Sicherheit alle Vorschläge auf ihre Umsetzbarkeit prüfen.

Die Anzeigenpreise von Vespina sind seit Jahren stabil und verhältnismäßig moderat:

- Ganze Seite innen: 240,- €
- Halbe Seite: 120,- €

von **Uwe Bödicker**,
VCVD-Präsident

- Drittel Seite: 100,- €
- Viertel Seite: 70,- €

Die Preise verstehen sich zzgl. Mwst. Bei verbindlicher Buchung von 2 bzw. 4 Anzeigen wird ein Rabatt von 5 % bzw. 10 % gewährt. Preise für Beilagen gibt es auf Anfrage.

CLUBLOGOS

Mit Einführung des neuen VWC-Logos hat Piaggio den Wunsch geäußert, dass sich sowohl alle nationalen Dachverbände als auch alle Ortsclubs mit ihrem Logo diesem Design aus Gründen einer „Corporate Identity“ anpassen mögen. Dazu gibt es eine entsprechende Erläuterung auf der Homepage des Vespa World Clubs. Diesem Wunsch haben die Delegierten auf der letzten Delegiertenversammlung des Vespa World Clubs in Biograd nicht zugestimmt. Es ist allerdings auch nicht verworfen worden, sondern wurde vertagt. Nichtsdes-

totrotz haben der Vespa Club Italien und einige italienische Ortsclubs – im vorausschauenden Gehorsam sozusagen – ihre Logos den Design-Wünschen angepasst.

Aus anderen Ländern ist mir eine eher abwartende Haltung bekannt. Es gibt aber auch in Italien noch viele Clubs, die sich bisher dem neuen Design noch nicht angepasst haben, z. B. der VC Mailand, VC Mantova oder der VC Rom.

So würde sich Piaggio das VCVD-Logo vorstellen (einmal davon abgesehen, dass die Nationalfarben falsch dargestellt sind):



Alt



Neu



Ich sehe für den VCVD im Augenblick keine Veranlassung, sich von seinem liebgewonnenen Logo zu trennen. Ich kann außer einer gewissen Normierung und einem verstärkten Wiedererkennungseffekt keinen Vorteil für die Clubs erkennen. Eine Umstellung bedeutet die Abkehr von einer zum Teil schon sehr langen Tradition und generiert ansonsten nur Kosten.

Selbstverständlich bleibt es jedem Ortsclub unbenommen, sich dem neuen Design anzupassen.

SONDERPLAKETTE „70 JAHRE VESPA“

Der VCVD hat zum Anlass des 70sten Geburtstages der Vespa einer Sonderplakette in einer nummerierten Auflage von 70 Stück aufgelegt. Die Plakette kostet 25,- € zzgl. 5,- € für Porto und Versand. Sie kann nach den VWD und VAD ab Montag, dem 20. Juni 2016 ausschließlich per Mail-Bestellung bei der Geschäftsstelle (geschaeftsstelle@vcvd.de) bezogen werden. Es handelt sich um ein besonderes Angebot exklusiv für VCVD-Mitglieder. Jede Person kann nur eine Plakette

erstehen. Die Bestellungen werden nach Eingang bedient. Vorher eingehende Bestellungen werden nicht berücksichtigt. Der Versand erfolgt nach Eingang des Kaufpreises von 30,- €. Bitte habt Verständnis dafür, dass Nummernwünsche nicht berücksichtigt werden können. Es wird keine zweite Auflage geben.



Desweiteren wird dieses Motiv als Button und Aufkleber angeboten.

Für den Entwurf bedanken wir uns ganz herzlich bei Dirk Kubenke (VC Lippstadt)

NACHRICHTEN

Neuaufnahme:

Vespa Club grupo deportivo Vespa „S“,
Christof Müller, Am Kapellenberg 2, 84061
Ergoldsbach; Tel.: 0179/70 73 119;
E-Mail: info@motovespa.org

Austritt

Der **Vespa Club „Die Lippischen Cherusker-Roller“** sowie die **Zweirad-Freunde Wanderfalken 81 Düsseldorf** treten wegen Clubauflösung zum Jahresende 2016 aus. Desweiteren treten die **Vespa-Freunde Elversberg/Saar** sowie der **Vespa**

Veteranen Club Deutschland e.V. aufgrund der Beitragserhöhung ebenfalls zum Jahresende 2016 aus.

Vorstandsänderung

Vespa Club Mainz e.V., 1. Vorsitzender Tim Feser, Tiefentaler Weg 11, 55128 Mainz

Anschriftenänderung:

Vespa Veteranenclub Deutschland e.V.,
Karl Scharl, Flachsstr. 12, 85419 Mauern;
Tel.: 08764/94 84 21;
E-Mail: vespakarl.mauern@t-online.de



Auftakt fürs Register



von **Christian Laufkötter**,
Beisitzer Kommunikation

Mitte April ist der Startschuss für die Aufnahme an der Arbeit des Historischen Vespa-Registers des VCVD endlich gefallen: In Fulda trafen sich die meisten der Prüfer, um mit Registerchef Dennis Biesen, VCVD-Präsident Uwe Bödicker und dem Kommunikationsbeauftragten Christian Laufkötter die Einzelheiten des Projekts zu besprechen.

Zu den Prüfern gehören derzeit Jens Kast (Straubing), Christof Müller (Ergoldsbach),

Heinrich Hülbusch (Hildesheim), Thomas Brandherm (Gießen), Ole Möller (Hamburg), Bengt Lange (Hamburg), Andreas Gattwinkel (Münster), Frank Thöle (Osnabrück) und Thilo Tafelski (Krefeld). Sie werden künftig die Fahrzeuge in Augenschein nehmen und für einen Eintrag ins Register prüfen.

Bei der Auftaktsitzung drehte sich es sich natürlich in erster Linie um technische Fragen. Beziehungsweise die Auslegung der technischen Richtlinien. Diese orientieren



sich an den Statuten des italienischen Registers, sind aber in Teilen den technischen Veränderungen der zurückliegenden Jahre angepasst worden.

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Einteilung der Kategorien. Es gibt, wie bereits auf der Delegiertenversammlung im Herbst 2015 in Schwerte vorgestellt, drei Kategorien: 1 ist für Fahrzeuge im Originalzustand, 2 ist für originalnah restaurierte Fahrzeuge und 3 für sonstige Restaurierungen. In jeder Kategorie werden die Fahrzeuge je nach Zustand in drei Klassen unterteilt. Hier sind auf Anregung des Teams noch einige Anpassungen vorgenommen worden. Die endgültigen Richtlinien und Statuten sollen jetzt so schnell wie möglich im Internet zur Verfügung gestellt werden.

Alle Anträge sollen, sofern sie nicht über einen persönlichen Kontakt zu einem der

Prüfer zustande gekommen sind, über die zentrale E-Mail **register@vcvd.de** gestellt werden. Dort werden die Anträge vorbereitet und dem jeweils nächstgelegenen Prüfer zur weiteren Bearbeitung zugeschickt. Vorgesehen ist, die Erfassung und Auswertung der technischen Daten soweit wie möglich zu automatisieren und in eine Datenbank zu überführen. Die Antragsteller erhalten nach erfolgreicher Prüfung neben der bekannten Plakette und dem Fahrzeugpass auch einen Auswertungsbogen, in dem die wesentlichen Merkmale der Prüfung schriftlich fixiert sind.

Einige der Prüfer haben sich bereit erklärt, sich zusätzlich vom ADAC zu Prüfern für die internationale FIVA-Card schulen zu lassen. Die Regelungen zur FIVA-Card sind in weiten Teilen identisch mit denen des VCVD-Registers.

Internationale Verbindung



Der Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale Vehicules Anciens) widmet sich dem Schutz, der Förderung und der Erhaltung des Automobilen Kulturgutes. Die FIVA repräsentiert weltweit die Interessen von über 1,5 Mio. Oldtimerbesitzern in 64 Ländern. Anlässlich des 50-jährigen Bestehens hat die UNESCO die Schirmherrschaft für das von der FIVA ausgerufene Internationale Jahr des Automobilen Kulturgutes (FIVA World Motoring Heritage) übernommen.

Ein wichtiger Teil der Arbeit ist der Aufbau eines weltweiten Registers für historische Fahrzeuge. Dabei wird für jedes erfasste Fahrzeug ein Fahrzeugpass (ID-Card) ausgestellt. Dieser Pass bringt für den Inhaber den Nachweis der Authentizität seines Fahrzeugs, unterteilt in verschiedene Kategorien wie etwa „Original“, „Zeitgenössisch“ oder „Nachbau“ sowie in unterschiedliche Erhaltungsgruppen. Im Pass werden neben technischen

Daten auch die Historie sowie etwaige Veränderungen des Oldtimers dokumentiert.

Die Prüfung der Fahrzeuge übernehmen speziell geschulte Mitglieder der einzelnen Oldtimerclubs bzw. teilweise auch Kfz-Sachverständige. Die Prüfer des VCVD-Registers sind nicht automatisch auch Prüfer der FIVA. Sie müssen sich dazu vom ADAC schulen lassen.

In Deutschland sind der Allgemeine Schnauferl-Club e.V. (ASC), der Deutsche Automobil-Veteranen-Club e.V. (DAVC) und das Ressort Klassik des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V. (ADAC) Mitglied der FIVA. Weitere Informationen gibt es unter **www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/fiva-weltverband/default.aspx**.



in stiller trauer

Erschrocken und traurig über seinen plötzlichen Tod müssen wir Abschied nehmen von unserem Freund und Gründungsmitglied unseres Clubs



Jürgen (Gog) Zidan

* 14. Dezember 1937

† 20. April 2016

Wir sind dankbar, dass wir an seinem letzten Lebenstag noch mit ihm gemeinsam durch die wunderschöne Frühlingslandschaft Frankens "rollern" durften.

Deine Freunde vom
Vespaclub Rothenburg o.d.T.

Am 28. April 2016 haben wir unseren Freund in Schillingsfürst auf seinem letzten irdischen Weg begleitet.

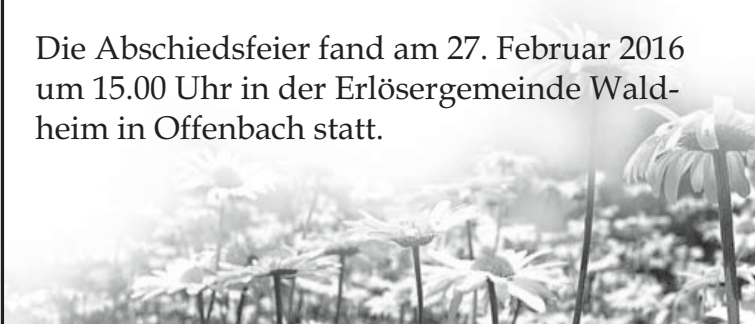
Die Mitglieder des Vespa-Club Bürgel
nahmen in stiller Trauer Abschied

von

Nadja Stubberud

*07.05.1969 †01.02.2016

Die Abschiedsfeier fand am 27. Februar 2016 um 15.00 Uhr in der Erlösergemeinde Waldheim in Offenbach statt.



Es obliegt uns die traurige Pflicht mitzuteilen, dass unser Ehrenmitglied und Clubmitgründer

Arnold Woll

*5.1.1938

†7.5.2016

am 07.05.2016 im Alter von 78 Jahren von uns gegangen ist.

Wir trauern um einen guten und verdienstvollen Kameraden, den wir sehr vermissen werden. Wir werden uns seiner stets in Dankbarkeit erinnern.

Seine Arbeit im VC Elm wird für uns alle vorbildhaft bleiben.

Der Vorstand des Vespa Club Elm

Vespa-Club Darmstadt e.V.

von **Erik Lieberknecht**,
Vespa Club Darmstadt

Der Vespa-Club Darmstadt bestand bereits von 1951 bis 1964 und wurde 1983 nach knapp 20 Jahren aus seinem Dornröschenschlaf geholt und mit neuen Vespa-Enthusiasten wiederbelebt. Unsere aktuell 19 Mitglieder stehen alle in der Blüte ihres Lebens, sind in vielen Berufsgruppen vertreten und mehr oder weniger vom Vespa-Virus infiziert. Zudem haben wir noch einige Gäste, die uns auf unseren Clubabenden oder bei Ausfahrten Gesellschaft leisten.

Unser Logo zieren die Darmstädter Sehenswürdigkeiten auf der Mathildenhöhe: Hochzeitsturm und Russische Kapelle.

Seit unserer Neugründung treffen wir uns zu Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung, veranstalten unter anderem Camping-Wochenenden und Vespa-Treffen (zuletzt im Mai 2013 anlässlich unseres

30-jährigen Bestehens), nehmen Einladungen von befreundeten Vespa-Clubs aus dem In- und Ausland wahr und widmen uns ansonsten unserer Leidenschaft.

Mitglieder des Vespa-Clubs Darmstadt waren in den vergangenen Jahren auf Urlaubsreisen oder Veranstaltungen in vielen Ländern Europas und in Übersee unterwegs: von Neuseeland über Skandinavien, England, die Benelux-Länder, Schweiz, Österreich, Tschechien, Polen, Jugoslawien, Slowakei, Griechenland, Frankreich, Spanien und natürlich Italien. Hierbei decken wir das komplette Veranstaltungsprogramm ab: Custom-Shows, Oldtimer-Veranstaltungen (wie z. B. die Registro-Storico-Treffen), Rollerrennen, offizielle VCVD- und regionale Treffen sowie Scooterruns. Eines unserer Mitglieder fährt seit einigen Jahren für verschiedene Teams Rollerrennen im In- und Ausland. 2015 belegte er mit dem Team Hives den





1. Platz beim Langstreckenrennen in Zuera (Spanien) sowie den 3. Platz im Endurance in Cheb (Tschechien).

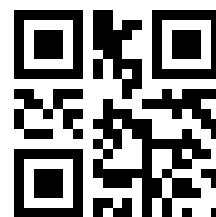
Wir sind jedoch nicht nur im Ausland unterwegs. Häufig besuchen wir auch Veranstaltungen in der näheren Umgebung, wie zum Beispiel im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum.

Regelmäßige Club-Veranstaltungen sind zweimal jährlich die Camping-Wochenenden in den Nord-Vogesen im Frühjahr und Ende Oktober sowie unser An- und Abrollern. Dazwischen gibt es meist noch ein paar sonntägliche Ausfahrten in die umliegenden Mittelgebirge. Unsere Clubhabende finden einmal in der Woche in unterschiedlichen Lokalitäten in und um Darmstadt herum statt, da die meisten unserer Mitglieder aus dem Darmstädter Umland kommen (wie z. B. Rüsselsheim, Taunus, Wiesbaden ...).

Im Gegensatz zu vielen anderen (Vespa-)Clubs im Rhein-Main-Gebiet fahren wir ausschließlich handgeschaltete Blech-Vespa. Unsere Mitglieder fahren fast alle mindestens eine PX, einige dazu auch noch Oldtimer. Von originalen bis zu hochmodifizierten Motoren über 30 PS ist das komplette Spektrum vertreten. Wie in vielen anderen Clubs auch schrauben einige selbst, und der Rest lässt schrauben.

Mit der Firma Mototech – www.mototech-darmstadt.de – haben wir seit vielen Jahren bei der Ersatzteilversorgung oder auftretenden Problemen einen adäquaten Ansprechpartner vor Ort.

Weitere Informationen, Reiseberichte und weiterführende Links findet ihr auf unserer Internetseite: **www.vespaclub.de**



Vespa Club Mainz 1952 e.V.

von **Tim Feser**,
Vespa Club Mainz

In den letzten Jahren wurde es ruhig um den 1952 gegründeten Vespa Club Mainz, der zu den größten und bekanntesten Vespa-Clubs der 60er und 70er Jahre gehörte. Zeiten, in denen der Rosenmontagsumzug vom Vespa Club begleitet wurde, große Fastnachtshälle oder internationale Treffen wie 1967, als die Eurovespa ausgerichtet wurde, sind lange vorbei.

Bis jetzt.

Über die freie Facebook-Gruppe „Schaltroller Mainz“ kam in den vergangenen Jahren ein Kontakt zum damaligen Vorstand Gunther Andriessens und Jürgen Weber zustande. Gemeinsame Ausfahrten und diverse „Stammtische“ vertieften das gemeinsame Verständnis und die Leidenschaft zu alten klassischen Rollern.

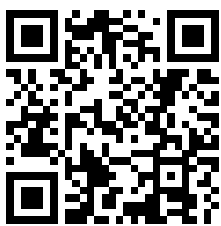
Auf der vergangenen Hauptversammlung des Vespa Club Mainz im März 2016 trat

der Vorstand geschlossen zurück, um die Zukunft des Vereins in eben diese jüngeren Hände zu legen. Der neue Vorstand, vertreten durch Tim Feser, Marcus Ruppert, Christoph Becker und Sebastian Feuerpfeil, wird weiterhin durch Jürgen Weber als Beirat unterstützt. Und es tut sich was.

Durch die lange Historie des Vereins kann man auf den ein oder anderen Schatz des Archivs zurückblicken wie z.B. alte Plaketten. Eine erste Neuauflage wurde bereits produziert und findet bei Sammlern guten Anklang. Über die nun eingerichtete, öffentliche Facebook-Seite (www.facebook.com/VespaClubMainz/) werden Informationen zu geplanten Events und Eindrücke vergangener Zeiten gegeben. Weiterhin haben Mitglieder die Möglichkeit, sich im vereinseigenen Forum auszutauschen und zu organisieren.

Diverse Ausfahrten für die kommende Saison sind geplant – so z. B. die „Weck, Woscht und Woi Tour“ am 19. Juni 2016. Es wird also spannend, was in den kommenden Jahren in Mainz geboten wird. Das diesjährige Anrollern am 10. April war mit über 80 klassischen Schaltrollern schon mal ein voller Erfolg und ein guter Start in die Saison 2016.

◀ Der neue Vorstand (v. l.): Sebastian Feuerpfeil, Marcus Ruppert, Christoph Becker und Vorsitzender Tim Feser.



Am 10. April lud der Vespa Club Mainz e.V. zum Anrollern ein – und über 80 klassische Schaltroller aus dem gesamten Rhein-Main-Gebiet kamen an diesem sonnigen Tag nach Mainz: PX-Modelle und PK, T5, Sprint, Spezial, Rally, VBB, GL, Augsburg T3, GS4, GS3 und viele weitere Modelle quer durch die Vespa-Modellpalette. Aber auch Lambretta waren am Start.

Die Ausfahrt ging zunächst auf die andere Rheinseite durch das Hessische Ried zum „Kornsand“. An diesem Bikertreff konnte sich jeder stärken und neben den Rollern auch jede Menge anderer Bikes

bestaunen. Nach dem Übersetzen mit der Fähre ging es durch die schöne Altstadt von Oppenheim und malerische Dörfer – und immer wieder kurvige Strecken durch die Weinberge Rheinhessens :-)

Nach ca. vier Stunden endete das Anrollern wieder in der Mainzer Innenstadt am Krokodil, wo sich viel Platz für Roller und Fahrer fand und bei leckerem Essen und dem ein oder anderen Kaltgetränk noch bis in die Abendstunden geplaudert wurde.

So schön kann es auch beim Abrollern werden – wir freuen uns schon jetzt drauf.

Mainzer Ausfahrt



15 Jahre Los Piratos



15 Jahre Los Piratos – das muss gefeiert werden. Und zwar nicht allein unter Piraten, sondern mit anderen Vespisti. Zu einem Treffen von Rollerfahrern für Rollerfahrer laden die Piraten vom 8. bis 10. Juli bereits zum 11. Mal ein. Aber aufgepasst: Die Party steigt nicht am altbekannten Ort. Vielmehr findet das Treffen in der ehemaligen Heidebrinkschule an der Heidebrinkstraße 1 in Dinslaken statt.

Ein Corso durch die schöne Landschaft des Niederrheins, eine Tombola, Fun Games, Lagerfeuer sowie

jeweils ein Nigh-ter an den beiden Abenden stehen auf dem Programm. Tagsüber wird Kinderbetreuung angeboten. Hundehalter müssen ihre Vierbeiner allerdings zu Hause lassen, denn Hunde sind auf dem Gelände nicht erlaubt.

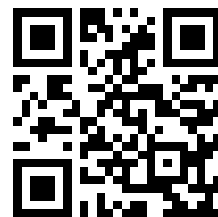
Wer die legendären Treffen der Piraten vom Gelände des TV Datteln am Kanal noch kennt, der weiß, was auf ihn zukommt! Eine fast nur noch mit dem ebenso legendären Heidetreffen des VC Celle vergleichbare At-

mosphäre, bei der alle Fraktionen – ob Scooterboy oder VCVD-ler – immer auf ihre Kosten kommen. Hopfenhaltige Kaltgetränke und lecker Essen vom Grill zu vernünftigen Preisen, dazu coole Leute. Wer nicht kommt, verpasst schon jetzt etwas!

Übernachtet werden kann auf der Campingwiese oder in der Schule, in der es Betten ähnlich einer Jugendherberge gibt. Es stehen Etagenbetten in Vier-, Sechs- oder Achtbettzimmern zur Verfügung. Bettzeug (Kissen und Bezüge) bzw. Schlafsack müssen mitgebracht werden.

Absolutes Muss ist ein Bettlaken – auch für Schlafsacknutzer! Auf den Platz selbst kommt man NICHT mit dem Auto!!

Camper- und Wohnmobilsten müssen auf den Wohnmobilstellplatz „Am Rothachsee“ (Am Freibad, 46539 Dinslaken) ausweichen. Dort gibt es 8 bis 10 Plätze auf Schotter, die allerdings nicht vorher gebucht werden können.



65 Jahre VC Hagen



Zur Vesparty lädt der Vespa-Club Hagen vom 26. bis 28. August ein. Die Hagener Vespa-Enthusiasten feiern ihren 65. Geburtstag mit einem internationalen Jubiläumstreffen, das an bzw. in der Bürgerhalle Dahl, Zwischen den Brücken 10, in Hagen stattfinden wird.

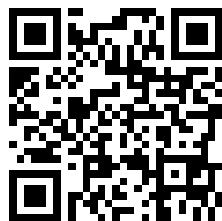
Was das Ausrichten von Treffen betrifft, sind die Hagener alte Hasen: In seiner langjährigen Geschichte hat der VC Hagen mehr als 20 Vespa-Treffen ausgerichtet, darunter Freundschaftstreffen mit 120 Teilnehmern, drei Deutsch-Internationale Treffen mit über 600 Gästen, VCVD-Sportläufen in Turnier und Trial sowie Delegiertenversammlungen.

Mit der Vesparty 2016 gehen die Hagener hinaus aufs Land nach Hagen-Dahl. DJ Vinc wird am Samstagabend den Gästen einheizen. Nach der Party kann dann wer will in sein Zelt schlüpfen, denn auf dem Gelände besteht die Möglichkeit zu campen. Ausfahrten stehen sowohl am Freitag als auch am Sonntag auf dem Programm.

Am Freitag geht es um 16 Uhr zum Schloss Hohenlimburg. Je nach Wetter und Lust und Laune kann alternativ in der Glör-Talsperre geschwommen werden. Die Grillparty auf dem Zielfahrtplatz rundet dann den ersten Tag ab. Gegen Hunger und Durst kann während des Treffen übrigens zu zivilen Preisen vorgegangen werden.

Durch das Sauerland verläuft die Ausfahrt am Samstag, die bereits um 10.30 Uhr startet. Gegen 12 Uhr werden die Vespisti zurück sein, so dass sie sich ausreichend stärken können für die Corsofahrt. Um 13.30 Uhr geht es los zum Freilichtmuseum, in das die Vespafahrer einfahren dürfen, um sich auf dem historischen Marktplatz gemeinsam aufzustellen. Die Presse wird dort erwartet und die Teilnehmer erwartet eine süße Überraschung.

Der Vespa-Club Hagen möchte allen in- und ausländischen Vespa-Freunden ein Treffen mit hohem Erlebniswert bieten und freut sich möglichst viele Gäste begrüßen zu können nach dem Motto: PX meets GTS – Vespa-Freunde treffen Vespa-Freunde.



Gastkommentar

von **Ole Möller**,

Vespa Club Hamburg von 1950 e.V.

Schon öfters habe ich hier viele Beiträge gelesen, welche die „offiziellen“ Vespa-Clubs und auch die „inoffiziellen“ Scooterclubs mit ihren Treffen negativ kritisieren. Beide Seiten beanspruchen für sich, das einzig Wahre zu sein und ihr Modell als das Richtige hinzustellen. Doch das geht so wenig, wie die Vespa nicht individualisiert werden und in beiden Lagern keine Toleranz dem anderen gegenüber entgegengebracht werden kann. Jeder hat in unserer weltoffenen Szene eine Daseinsberechtigung, das ist es doch gerade, was den Spaß ausmacht. Ein Hobby zu haben, welches nicht unterscheidet, woher du kommst, über alle Grenzen hinweg, und was du machst. Sondern alle haben eine Gemeinsamkeit.

Das ist auch der Grund, weshalb 1952 das Völkertreffen (Eurovespa) in Paris stattfand. Die alten Feindschaften und das nationalistische Denken zu überwinden, mit der Vespa, oder auch Lambretta, als Medium. Es wurde ein Dachverband, die FIV, gegründet, um die Länder mit den dazugehörigen Interessengemeinschaften zu verbinden, und damit ein gemeinschaftliches Kommunikationsnetzwerk entsteht. Wie sonst hätte sich so eine Bewegung wie die unsere so lange halten können?

Weiterführend ist 2007 der Vespa World Club entstanden und setzt seitdem die begonnene Arbeit der damaligen FIV, mit ihrer Präsidentin Christa Solbach an der Spitze, fort. Deshalb ist es wichtig, dass es Clubs, IG und SC's gibt, die dem Länderdachverband angeschlossen sind, um in demokratischer Weise die Idee der Vespa mit all ihren Facetten weiterzubringen. Ohne diese „offiziellen“ Clubs gäbe es keine Vespa World Days. Es gäbe wohl Treffen. Diese hätten aber nicht den Stellenwert oder die Bedeutung der heutigen. Selbst die immer zitierte „offene“ Szene in Großbritannien ist nicht offen! Dort ist nur ein anderer Weg gegangen worden, und trotzdem gibt es mit der BSRA auch einen Dachverband und die daraus resultierenden „offiziellen“ Clubstrukturen.

Eine „offene“ Clubszene funktioniert im Lokalen auch, hat aber den Nachteil, in unserer bürokratisier-

ten Welt nicht das genügend offene Ohr zu finden, solche Treffen wie die World Days zu koordinieren. Klar ist aber auch, das dies, neben dem Schrauben und Fachsimpeln, eine Anstrengung und Arbeit mit sich bringt, die nicht jeder schafft und kann. Deshalb gründet man ja eine Gemeinschaft, welche die individuellen Fähigkeiten zusammenführt.

Daraus folgt auch, dass es nicht ohne Auseinandersetzung dahergeht. Kompromisse und Toleranz werden hier von jedem gefordert. Daraus resultiert dann eine Verbindlichkeit, welche in unserer Gesellschaft immer weniger wird. Die immer wieder angeführten negativen Argumente zum Beispiel gegen den VCVD und sein Verhalten können doch nur verändert werden, wenn die Clubgemeinschaft sich für eine Veränderung ausspricht, damit der Dachverband hierauf reagieren kann und alle verbindet. Eines ist dabei aber sicher: Dies kostet Kraft. Diese Kraft hat aber auch unser Hobby Vespa und die dazugehörige Szene am Leben erhalten.

Denn der Dachverband ist der Club der Clubs!

Es wird immer wieder gefragt: Warum kann ich nicht als einzelner ohne Club auf die World Days fahren? Weil dies nicht der Sinn der World Days ist. Es ist ein Treffen der Clubs, der Clubs der Welt. Willst du ein Teil davon sein, dann solltest du deinen lokalen Vespa-Club konsultieren oder mit deinen Vespa-Freunden einen gründen und damit diese weltweite Bewegung unterstützen, fördern und verändern.

Damit der Geist von 1952 und die Völkerfreundschaft weiterhin in unserer Weltszene Bestand haben.

Keep the Faith!

Against Radical Prejudice

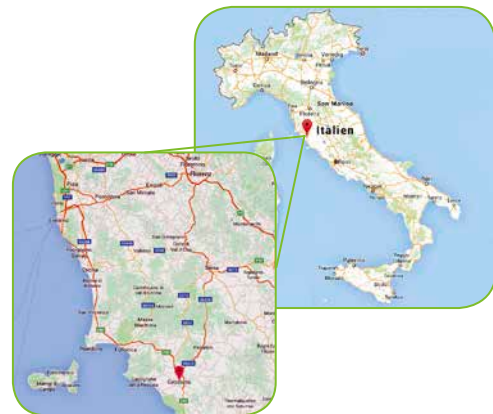
Ole,
Offen für Alle und Jeden!

on tour

Danke,
Giorgio!



von **Andreas Krenn**,
Vespa Freunde PKM / VC Touring Linz

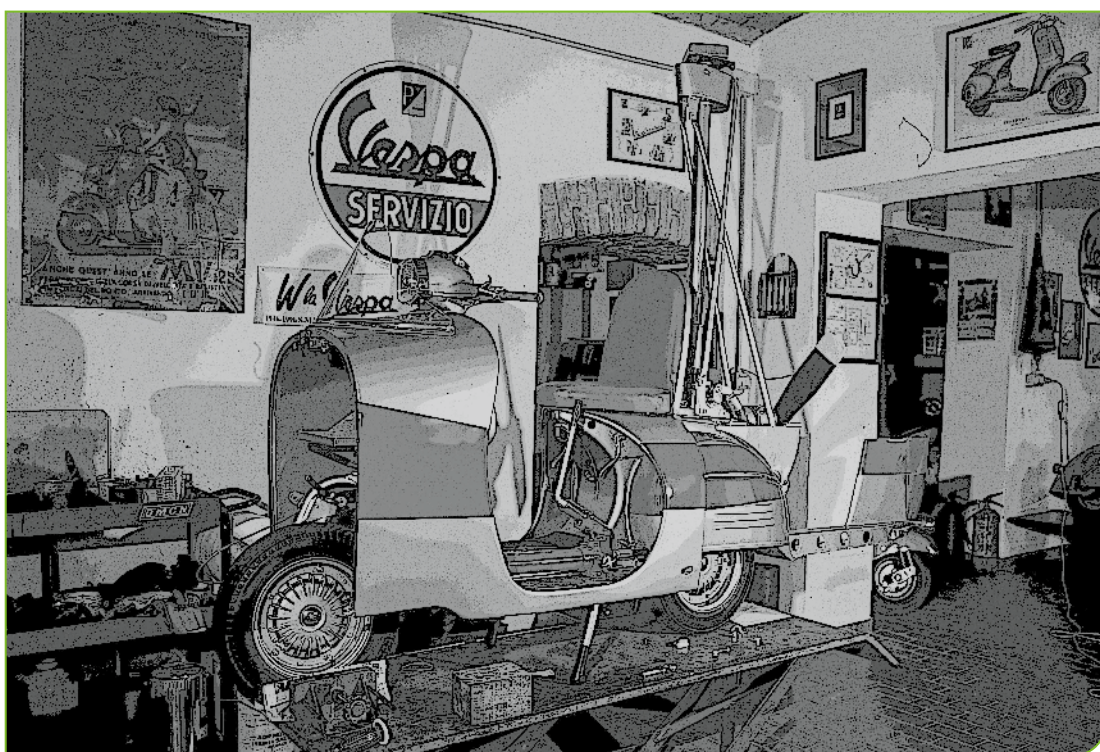


Grosseto ist gut 150 Kilometer vor Rom. Dort befindet sich eine der schönsten Vespa-Sammlungen von Italien. Giorgio Notari ist nicht nur Chef-Restaurator von Piaggio und hat alle Fahrzeuge für das Museum restauriert. Er selbst hatte eine der schönsten Sammlungen. Leider heute etwas reduziert auf weniger Fahrzeuge gehört er aber immer noch zu den bekanntesten Vespasammlern in Italien.

1997 besuche ich den Meister der Vespa auf seinem Bauernhof im Herzen von Grosseto. 1979 kaufte er seine erste Vespa, eine V98 Baujahr 1948. Wie er mir erzählte, machte er damals noch viele Fehler; und

so war die Farbe nicht die, die sie eigentlich haben sollte. Natürlich fuhr er in seiner frühen Jugend auch 50er-Vespa, aber das ist heute nicht mehr so interessant. Darum zählt er diese Modelle heute nicht mehr.

Neben einem Vespa-Auto und einigen Fremdmarken besaß er ca. 40 bis 50 Vespas. In den Schuppen hinter dem Bauernhof lagern zusätzlich die Modelle, die heute bei Piaggio in Pontederra im Museum stehen. Im Museum standen die Fahrzeuge dicht nebeneinander. An den Wänden Plakate aus den 50er- und 60er-Jahren. Schilder und Vitrinen gefüllt mit seltenem Zubehör und Plaketten runden die Sammlung ab. Besonders toll war, dass er damals







gerade die Vespa für den Film Dick Smart 2007 restauriert hat.

Der Film ist aus den 60ern und nimmt die James-Bond-Fans etwas auf die Schaufel. So konnte man mit der Vespa fahren, fliegen und sogar tauchen ... Eine Sache für sich, die natürlich nicht geklappt hat.

Sein ganzer Stolz ist eine V98 mit der Nummer 2484. Aber auch seine Vespa T.A.P. mit komplettem Zubehör, die er zufällig in der Schweiz gefunden hat. Heute ist seine Sammlung etwas kleiner und überschaubar geworden. Viele seiner Fahrzeuge hat er verkauft. Jedoch kann man immer seine Sammlung gegen Voranmeldung besichtigen.

Am besten erreicht man ihn über Facebook <https://www.facebook.com/giorgio.notari.7/about> oder per E-Mail an giorgio.notari.7@facebook.com





von **Sigrid Bödicker**,
Vespa-Club Düsseldorf

Recht kurzfristig wurde bekannt, dass am Wochenende 22. bis 25. April in Pontedera ein Vespatreffen stattfinden sollte. Der örtliche Vespa-Club feierte gemeinsam mit dem Vespa Club Valdera und der Stadt sowie der Firma Piaggio am Tag der Patentlegung der Vespa (23. April 1946) den 70. Geburtstag. Wir hatten zwar gerücheweise schon gehört, dass da was geplant wäre, aber man kennt ja Italiener und ihre Planungen.

So entschlossen wir uns, von Köln aus nach Pisa zu fliegen, und besorgten uns einen Leihroller vor Ort. Der Freitagabend, 22. April, war nur der Nennung vorbehalten, dafür mussten wir uns an Punkt A melden und wurden mit einem Schriftstück zu Punkt B geschickt, wo jeder Teilnehmer sein persönliches Willkommenspaket bekam. Am späteren Abend durften wir allerdings der Eröffnung der momentanen Sonderausstellung „Unterwegs mit



Die Vespa feiert

der Vespa“ im Museum beiwohnen. Uwe war als offizieller Vertreter des VWC geladen. Weit nach Mitternacht gingen wir wieder ins Hotel.

Der Samstagmorgen war verplant mit einer Werksbesichtigung (Punkt C). Dafür hatte Piaggio vier Bimmelbahnen angemietet, die jeweils etwa 40 Personen durch die Produktion fuhren. Dabei wurde uns die Produktion erklärt. Fotografieren war ausdrücklich verboten! Dennoch ein Highlight. Anschließend fuhren wir auf die Piazza Martiri della Libertà (Punkt A), in der Hoffnung, etwas Zielfahrtgeschehen zu erleben. Da aber gleichzeitig noch eine Ausfahrt in das Tal der Dera stattfand und es immer wieder regnete, war nicht viel los.

Wir schlenderten durch die Fußgängerzone von Pontedera; die Schaufenster waren dem Geburtstag zum Anlass zu 80 % mit Rollern dekoriert. Irgendwie versuchten wir, die Zeit totzuschlagen bis zur gemein-



espa t Geburtstag

samen Ausfahrt nach Pisa. Dafür war der Sammelpunkt wieder der Parkplatz am Piaggiowerk – Punkt C. Recht pünktlich ging es dann gemeinsam los, ein Corso ist immer wieder ein Erlebnis. Wir durften in Pisa auf der Piazza dei Cavalieri parken; mitten im historischen Zentrum und für Fahrzeuge eigentlich gesperrt. Hier hatten wir zwei Stunden Aufenthalt für eine Stadtbesichtigung. Da wir mit unseren luxemburgischen Freunden unterwegs waren und davon noch nicht alle Pisa kannten, schlossen wir uns ihnen an. Aber dieser Stadtrundgang war zwischenzeitlich doch sehr nass.

Nach unserer Rückkehr nach Pontedera sollte eigentlich an Punkt A noch ein Konzert oder ein Stadtkorso oder eine Rollersegnung sein, doch der Regen machte das alles irgendwie nicht möglich. Wir verzogen uns ins Hotel und machten uns für den Abend fertig. Geplant war ein gemeinsames Abendessen aller Teilnehmer, dafür hatte man am Punkt D einfach die Straße gesperrt und ein großes Zelt aufgebaut. Wir Rheinländer kennen so etwas von den Schützenfesten oder der Rheinkirmes.

Im Zelt waren zwei lange Tischreihen aufgebaut, jeder konnte sich dort hinsetzen, wo er wollte. Wir hatten das Glück neben zwei unser Vespafreunde aus Pisa zu sitzen. Der Abend wurde sehr kurzweilig. Das



Dinner war für italienische Verhältnisse gut und wurde in großen Portionen auf Plastiktellern serviert. Bei den langen Tischreihen und der Menge von über 500 Personen hatten wir mit kalten und kleineren Portionen gerechnet. Den Abschluss machte natürlich eine riesige Geburtstagstorte, auf der eine Vespa thronte. Mir persönlich war sie zu süß. Nach dem abschließenden Kaffee verlief sich die Menge in die Stadt. Oder auch nicht, es goss wie aus Eimern. Damit fiel auch das anschließende Konzert an Punkt A ins Wasser. Wir machten uns auf den Heimweg.

Der Sonntagvormittag war dem Museum und der Sonderausstellung gewidmet. Damit haben wir dann Punkt E. Wir kannten sie ja schon von Freitagabend und schlen-





dernten daher nur noch einmal durch und unterhielten uns mit vielen Bekannten. Am frühen Nachmittag war noch einmal die Ausfahrt nach Valdera, damit ist die Region südlich von Pontedera gemeint. Hier ging es durch wunderschöne Landschaften nach Lari. Und dann eine andere Strecke wieder zurück, auch hier mit traumhaften Ausblickpunkten. Leider auch wieder mit Regen. Deshalb fiel auch an diesem Abend das Konzert am Punkt A aus. Den Abend verbrachten wir mit drei Luxemburgern in einer Pizzeria, sehr erheiternd.

Am Montagmorgen trauten wir unseren Augen nicht, die Sonne schien. Aber schließlich war ja auch Feiertag in Italien. Für den Montag war ein Turnier und ein „Schildkrötenrennen“ geplant. Dafür war ein Parkplatz – Punkt E – der Treffpunkt, den wir ja schon vom Vortag für die gemeinsame Ausfahrt kannten. Uwe ließ es sich nicht nehmen und versuchte als einziger Teilnehmer, mit einer GTS durch die

Pylonen zu fahren. Er war den Smallframe-Fahrern damit hoffnungslos unterlegen, erhielt aber eine Menge Anerkennungsbeifall, schließlich war kein Italiener so mutig.

Nach der Siegerehrung ging ein langes Wochenende zu Ende, und wir fuhren mit unserem Leihroller ins Museum, unser Gepäck abholen. Zu irgendetwas muss es ja gut sein, dass Uwe nicht nur der deutsche Präsident ist, sondern auch Board-Mitglied des VWC.

Resümee: Vier Tage Italien und noch nie so schlechtes Wetter gehabt. Am Samstagabend sind in gut drei Stunden 150 l/m² gefallen. Alle – leider nicht stattgefundenen – Konzerte waren öffentlich, damit auch die Bewohner von Pontedera daran teilnehmen konnten. Ein sehr zersiedeltes Treffen mit vielen Anlaufpunkten, daher kam kein echtes Treffensgefühl auf, außer Samstagabend beim Essen. Viele Längen zwischen den einzelnen Veranstaltungen-



punkten. Eigentlich zu teuer für das, was geboten wurde. Durch die recht kurzfristige Bekanntgabe der Veranstaltung waren vielleicht 20 Ausländer anwesend und auch die meisten Italiener kamen aus dem näheren Umfeld.

PS.: Noch eine kleine Anekdote am Rande: der italienische Ministerpräsident Matteo Renzi hatte sich kurzfristig für Samstagmittag angesagt und wurde von Signore Roberto Colaninno persönlich durch das Werk begleitet. Das geschah natürlich unter Ausschluss der Vespisti.



Sondermodell Settantesimo

Pünktlich zum 70. Geburtstag hat Piaggio mehrere Sondermodelle unter dem Namen „Settantesimo“ auf den Markt gebracht. Die drei Modelle GTS, PX und Primavera werden in den beiden Sonderfarben Azzurro 70 und Grigio 70 angeboten. Sie sollen an die legendären Vespa-Modelle der Anfangszeiten erinnern.

Neben der auffälligen Lackierung erhalten die Sondermodelle braune Sitzbänke mit beige Kernen sowie verchromte Gepäckträger. Auch dies soll eine Reminiszenz an das Erbe Enrico Piaggios darstellen. Auf den Gepäckträgern ist eine in den Sitzbankfarben gestaltete Tasche montiert, die den Retrolook abrundet.

Die Preise liegen bei rund 3.750,- Euro für die 50er Primavera, 4.690,- Euro für die 125er PX und 6.190,- Euro für die GTS 300.



Die beiden Sonderfarben Azzurro 70 (oben) und Grigio 70 (unten) sind exklusiv für die Modelle GTS 300, PX und Primavera entwickelt worden. Die Gepäcktasche (r.) ist im gleichen Look gehalten wie die Sitzbank: braun mit beige Kernen.



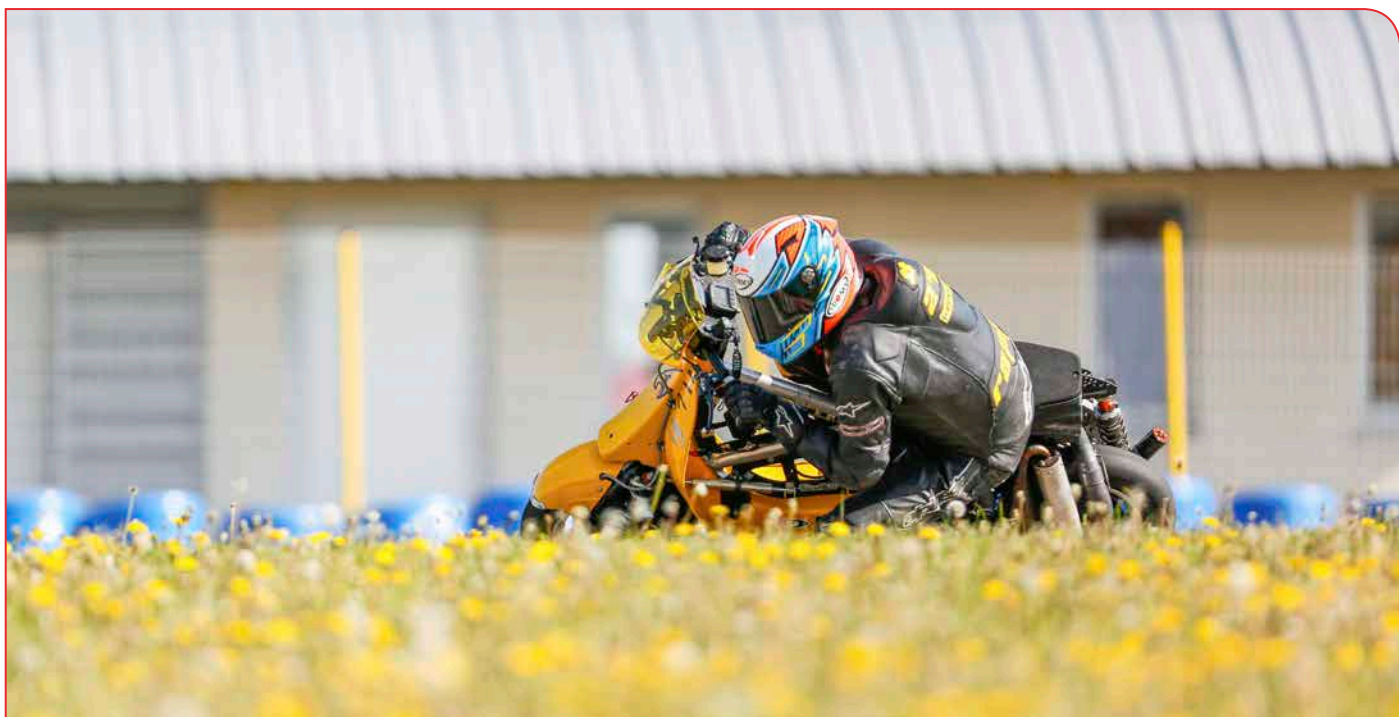


Auftakt in Mirecourt

von **Bengt Lange**,
Vespa Club Hamburg

Das erste Rennen der ESC Meisterschaft findet seit Jahren in Frankreich in Mirecourt statt. Hier werden Roller bestaunt, gefachsimpelt (wie viel PS?) und gefah-

ren. Dieses Jahr war es für viele auch ein Test für Zue-
ra, das 24-Stunden-Rennen in Spanien. Hier wurden
nun noch einmal die Motoren getestet, die Tanks auf
Dichtigkeit geprüft, welche Bremse verbaut werden



soll, und alle Fahrer des Teams durften auf den neuen Boliden einmal Probefahren/-sitzen. Für viele Teams war das wirklich wichtig, da die Roller hier das erste Mal auf eigenen Rädern standen. In den nächsten Wochen haben hier noch viele Teams viel zu tun, angefangen von gebrochenen Kupplungstrennpilzen über Betankungsprobleme oder Zündungsdefekten.

Nach zwei Tagen Training ging es dann am Samstag zu den Rennen in den ESC-Klassen. Hier zeigte sich das



extrem hohe Niveau, und so fuhren die schnellsten Fahrer mit 135 bis 140 km/h auf der Start-Zielgrade auf die 90-Grad-Kurve zu. Die Einheitsklasse 5 (Smallframe mit 133 Polini) hatte hier immer noch ein Spitzenspeed von 108 km/h.

Erfreulich war, dass dieses Mal die Largeframeklasse (PX) sehr stark besetzt war. Hier zeigte sich, dass die Reglementänderung Wirkung gezeigt hat und nun wieder auch von neuen Fahrern angenommen wird. Außerdem sind auch dieses Jahr wieder mehr Frauen unter den Startern und schenken sich in ihrer Klasse keine Reifenlänge. Ein Rennwochenende zum Anfassen, welches von den Franzosen mit einer gelungenen Siegerehrung und Tombola beendet wurde. Danach wurde noch ein zünftiger Umtrunk gestartet, mit Rollerweitwerfen und Rollerkegeln und anschließender Geburtstagsparty. Die Sturzserien und damit Verletzungen in der ESC aus dem letzten Jahr sind zum Glück nicht weitergegangen. Vom 10. bis 12. Juni findet das nächste Rennen statt, und wir hoffen auf ein schönes Rennwochenende mit vielen Startern in Liedolsheim.

Anzeige

Bollag

MOTOS

WIDEFRAME PERFORMANCE

Zylinder Kit 151
Bis zu 10 PS, 480,- €
Vespa 1953 - 1958

Widebox Auspuff
Für original/getuned, 349,- €
Vespa 1953 - 1958

WWW.BOLLAGMOTOS.CH

INFO@BOLLAGMOTOS.CH

Die Unbeugsamen – Trial in Schwerte

von **Alexandra und Gregor Kiwitt**,
Vespa Club Bonn
Fotos: **Uwe Bödicker**, VC Düsseldorf

Wir befinden uns im Jahre 2016 n.Chr. Der Trial-sport ist im ganzen VCVD eingeschlafen ... Im ganzen VCVD? Nein! Der unbeugsame Club MC Ruhrtal hört nicht auf, dem Tiefschlaf Widerstand zu leisten. Und der Parcours ist nicht leicht für die Fahrer, die aus den umliegenden Clubs Kassel, Bentheim und Bonn angereist kommen. Frei nach Asterix, aber ohne das Engagement vom MC Ruhrtal gäbe es das Vespa-Trial nicht mehr.

Anfang Mai war es wieder so weit. Der MC Ruhrtal hatte zum Doppellauf auf sein vereinseigenes Gelände in Schwerte eingeladen. Es bestand auch die Möglichkeit, am Vortag anzureisen und auf dem Gelände zu übernachten.

Nach einem Training wurde zunächst der erste Lauf, nach Umbau, erneutem Training dann der zweite Lauf gefahren. Die Sektionen ließen keine Wünsche offen. Rauf, runter, rechts, links, enge Ecken, Bahnschwellen, Betonplatten, Gummimatten, Felsbrocken und Sandbahnen. Es war für jeden etwas dabei und dank der unterschiedlichen Fahrspuren für A und B, war für jeden – ob Profi oder Anfänger – zwischen „Null“ und „Fünf“ alles möglich.

Für das leibliche Wohl wurde mit Frühstück, Kaffee, Kuchen, Gegrilltem und Getränken bestens gesorgt. Eine gelungene, familiäre Veranstaltung. Vielen Dank an die Ruhrtaler. Wir freuen uns auf die nächste Runde im Herbst am 25. September.

Ergebnisliste (Platzierung in beiden Läufen identisch):

A-Klasse: Günter Kübler, Till Kleinschmidt, Bernd Kübler, Gregor Kiwitt, Thilo Tafelski

B-Klasse: Anna Müller, Torge Hinrichs, Nick Neukirchner



Keine vertane Zeit!

von **Sigrid Bödicker**,
Vespa-Club Düsseldorf



Am Abend des 7. April fuhr ich mit meinem Roller nach Bonn, hier hatte ich mich mit Bernd Kübler verabredet. Wir wollten gemeinsam nach Umbertide (Umbrien) fahren, um dort an der ersten Rally 2016 teilzunehmen. Die erste Etappe führte uns bis in die Schweiz. In Höhe Luzern legten wir eine Pause ein. Freitagmorgen ging es weiter, immer Richtung Süden. Die letzten 120 km gingen über die SS3, welche bis Terni führt, so dass wir gegen 13:00 Uhr in Umbertide ankamen. Unser Hotel war auch der Veranstaltungsort für das gemeinsame Abendessen am Samstag bzw. die Siegerehrung am Sonntag. Die Zimmer waren einfach aber sauber und mit 25,- € incl. ital. Frühstück pro Einzelzimmer ein echtes Schnäppchen. Dem Veranstalter sei Dank.

Der Freitag stand im Zeichen dauerhaften Nieselregens. Trotzdem fuhren wir die sechs km nach Umbertide, um die Stadt zu erkunden. Schnell war der Startpunkt für die Veranstaltung gefunden. Es standen schon Schilder mit entsprechenden Hinweisen auf einem Parkplatz. Der Ort selber ist nett, klein und überschaubar, bietet aber eine interessante Burg.

Nachdem wir Umbertide durchschlendert hatten, fuhren wir noch nach Pietralunga, hier sollten zwei große Trüffel-verarbeitende Firmen ihren Sitz haben. Aber auf Touris ist man dort nicht vorbereitet, schade eigentlich. Die Strecke dorthin war aber traumhaft, und wir meinten nur, wäre toll, wenn sie ein Stück der Rally ist.

Samstagsmorgens war zwar noch bewölkt, aber trocken. Also rauf auf die Roller und ab zum Startplatz. Dort wurde schon fleißig gearbeitet. Schnell wurde uns klar, dass das Starterfeld für italienische Verhältnisse klein war. Nur 37 Starter, davon fünf Ausländer. Irgendwie seltsam. Die Formalitäten bzw. die Übergabe der Rally-Utensilien waren schnell erledigt, so dass uns noch jede Menge Zeit blieb bis zum Start. Also in aller Ruhe zum Platz der ersten Sonderprüfung gehen und mal schauen, wie sie aussieht. Um vom Startplatz zur ersten



Sonderprüfung zu gelangen, musste man einmal um den Block fahren – oder zu Fuß eine Brücke überqueren und einmal links gehen.

Um 13:00 Uhr ging es dann endlich auf die Strecke. Sie war sehr leicht zu finden, aber dafür teilweise sehr uneben. Unter anderem sind wir ein längeres Stück besseren Feldweg gefahren. Hier sieht man, dass Umbrien doch deutlich weniger Geld zur Verfügung hat als die Toskana. Witziger Weise wurde unser Wunsch erhört, der Weg führte uns nach Pietralunga. Dort wurde die zweite bzw. dritte Wertungsprüfung gefahren. Der Weg dorthin war schon wieder sehr wolkenverhangen, wobei wir beide Glück hatten, wir waren so gut in der Zeit, dass uns der Regen erst erreichte, als wir schon in Pietralunga waren und auf die zweite Wertungsprüfung warteten. Einige andere Fahrer wurden klitschnass.

Nach einer Pause wurde die zweite Runde (Sonderprüfung 3) gefahren und ab ging es Richtung Umbertide. Diesmal über die Straße, die wir schon am Vortag gefahren waren. In Umbertide noch die vierte Sonderprüfung für diesen Tag fahren und fertig. Der Abend stand im Zeichen des gemeinsamen Abendessens und der Preisverleihung des VWC's für die sportlichen Ehrungen des Jahres 2015.

Hier konnte ich stellvertretend für die deutschen Fahrer entgegennehmen: Platz 1 in der Smallframeklasse Turnier für Peter Graf, Platz 2 Mannschaft Turnier für Peter

Graf und Thilo Tafelski und Platz 3 Rally 10-Zoll-Klasse für Hans-Werner Both. Bernd wurde geehrt als Gewinner der Rally-Automatik-Klasse und als zweiter der Gesamtklasse. Er erhielt auch die dritte Ehrung für die Mannschaft Turnier, welche für Günter Kübler war.

Der Sonntag zeigte sich von der sonnigen Seite. Wir fuhren ab 9:00 Uhr ab, auch an diesem Tag war die erste Sonderprüfung auf einem Platz im Ort angesiedelt. Dann ging es wieder auf die Strecke. Wieder über schöne Straßen mit tollen Aussichten. Wir fuhren über einen Höhenzug auf den Trasimenischen See zu, und es kam bei mir echtes Urlaubsfeeling auf. Auch an diesem Tag wurden unterwegs zwei Wertungsprüfungen gefahren, sie waren leicht und trotzdem schwer – gut ausgewählt. Nach unserer Rückkehr noch die Wiederholung vom Sonntagmorgen und das war's.

Die Siegerehrung fand sehr zeitnah nach dem Essen statt. Schon während des Essens wurden die Ergebnisse ausgehängt und von den Teilnehmern begutachtet. Bernd ist 12. der Gesamtwertung geworden und ich 18. Nach oben ist die Luft dünn.

Fazit: Ein anstrengendes aber wunderschönes Wochenende. Der italienische Veranstalter hat, obwohl es ein recht junger Club ist, eine tolle Veranstaltung geliefert. Gerne wieder.



2. Falk-Hartmann Gedächtnisra

von **Holger Schöneberg**,
Vespa-Club Düsseldorf

Anfang Mai hat die diesjährige 55. Selztalrallye und gleichzeitig 2. Falk-Hartmann-Gedächtnisrallye (benannt nach dem langjährigen Organisator) stattgefunden. Die Veranstaltung beginnt bereits Freitagnachmittag, wenn das Fahrerlager sich nach und nach füllt.

Einige Tage vorab erhalten alle angemeldeten Fahrer eine Landkarte per E-Mail mit Start/Ziel, 2 Zeitkontrollen und einer Durchfahrtskontrolle. Die Strecke zwischen diesen Punkten darf sich jeder selbst auswählen. Wer kein Risiko mag, nimmt zum Teil die Autobahn und ist so auf der sicheren Seite. Die Kurvenflitzer fahren eher über Land und umkreisen die Bundesstraßen, schaffen die Strecke über ca. 220 km aber auch in der vorgegebenen Zeit.

Samstag ging es dann bei bestem Wetter um Punkt 9 Uhr mit der ersten und leider

einzigsten Fahrerinnen los. Die weiteren Teilnehmer haben sich im Minutentakt angeschlossen. Zunächst die kleine Rollerklasse bis 250 ccm, dann die großen Roller, danach ein Gespann und zuletzt die großen Motorräder. Insgesamt waren diesmal 13 aktive Teilnehmer dabei.

Die Strecke führte aus Ingelheim am Rhein über Bingen durch den Hunsrück bis zur Moselhöhe zur ersten Zeitkontrolle. Dann wieder quer durch den Hunsrück durch Wälder und an Feldern vorbei zu einer Kartbahn, auf der ein Zeitrennen absolviert wurde. Hier hat sich Hans-Werner Both vom Vespa-Club Düsseldorf auf einer SKR180 leider knapp einer 1100er Aprilia geschlagen geben müssen und war zweitschnellster aller Rallye-Teilnehmer. Er hat die Stärken der kleinen, wendigen Vespa voll ausspielen können, wohingegen die großen Motorräder auf dem engen Kurs der Kartbahn so ihre Probleme hatten. Das



nn- llye



Gespann war natürlich furios, auf zwei Rädern und quer in der Kurve bekamen wir als Zuschauer einiges zu sehen. Zuschauer, da jeder gegen die Uhr für genau 3 Runden plus fliegendem Start und Auslaufrunde auf der Kartbahn angetreten ist.

Nach absolviertem Rennen fuhren wir Richtung St. Goar zur Durchfahrtskontrolle direkt gegenüber der Loreley und dann zurück am Rhein entlang bis Ingelheim. Gegen 15 Uhr sind die letzten Fahrer dort wieder angekommen. Die Rallye wurde nach dem gemeinsamen Ziel-Bier mit der Siegerehrung beendet, die für mich in der Klasse der Roller über 250 ccm als Sieger ausging, da der einzige weitere Teilnehmer eine Runde zu viel auf der Kartbahn ge-

nommen hatte und mit den Strafpunkten hinter mir lag.

Insgesamt waren das zwei gelungene Tage in Ingelheim. Hoffentlich ist das Wetter im kommenden Jahr genauso gut und vielleicht sind ein paar Teilnehmer mehr dabei, die die Landschaft kennenlernen und eine kleine Rennprüfung absolvieren wollen.



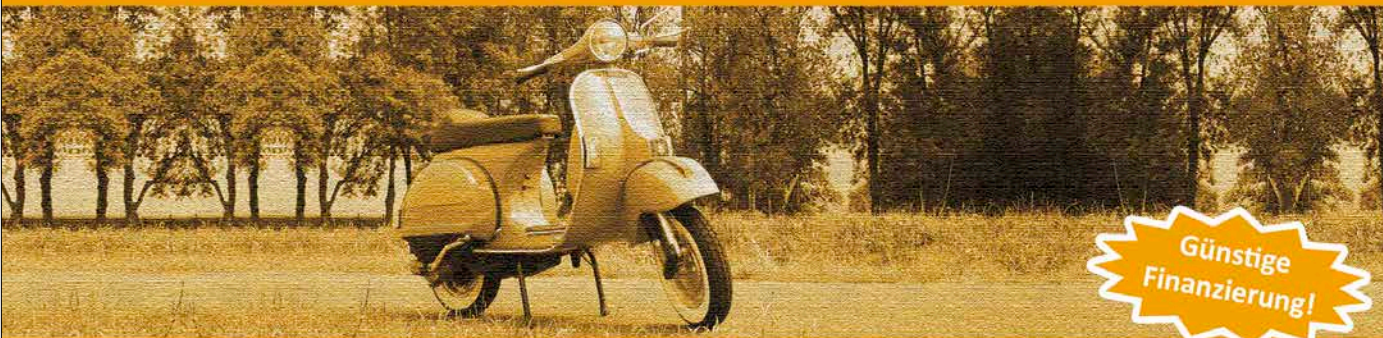
Anzeige



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



Günstige Finanzierung!

Restaurierungen inkl. KTL-Beschichtung • Leistungssteigerungen • Individuelle Umbauten

Auf in die Berge

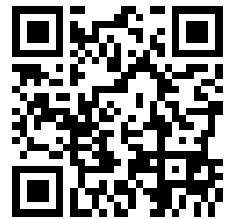


Wer im letzten Jahr an der 5. Austrian Vespa-Rally in Klosterneuburg (bei Wien) teilgenommen hat, der freut sich schon wie Bolle auf die diesjährige Rally bei unseren Nachbarn. Diesmal führt die rund 200 Kilometer lange Tour (Samstag und Sonntag) ausgehend vom Linzer Zentrum in das Linzer Umland.

Die Gastgeber 2016 sind der Vespa Club Vespisti Linz und der Vespa Club VC Touring Linz/VespaFreunde PKM. Die Teilnahme ist auf 60 Starter limitiert, die ein schönes Wochenende in Oberösterreich verbringen können. Erstmals wird es eine Vespa-Gespann-Wertung im Rahmen der Austrian Vespa Rally geben.

Auch in Österreich beträgt das Startgeld für ein Mitglied eines offiziellen Vespa-Clubs 50,- Euro und beinhaltet neben der Pausenverpflegung und dem sonntäglichen Mittagessen auch eine Plakette. Der Nennschluss für die Rally ist auf den 15. August terminiert. Allerdings sind bereits viele Startplätze vergeben, so dass man sich ein wenig sputen sollte.

Alle Informationen zur Rally sind unter **www.austrianvesparally.at** oder über den QR-Code zu finden.



Fotos: Kristina Ma

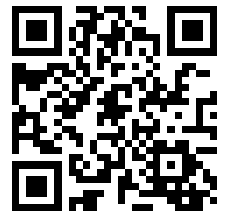
Startplätze werden rar in Bremen!



Nicht mehr lange, und der Norden wird Schauplatz der 4. German Vespa Rally! Von den 60 Startplätzen sind bereits über die Hälfte vergeben! Wer also noch Lust auf diese gleichermaßen touristisch UND sportlich geprägte Zweitages-tour hat, sollte sich beeilen. Das Startgeld beträgt 50,- Euro für Mitglieder eines dem VCVD angeschlossenen Ortsclubs.

Unter www.german-vespa-rally.de sind alle wichtigen Dinge zu finden. Dazu gehört auch ein so genanntes Probe-Road-book, damit man das Fahren nach Road-book üben kann. Die Teststrecke ist allerdings auf die Region Bremen beschränkt.

Die 4. German Vespa Rally startet mit tatkräftiger Unterstützung der Bremer Vespa-Freunde!



Anzeige

Vespa[®]
DÜSSELDORF

Do you VESPA?

Vespa GTS

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

125ccm: 11 kW Motorleistung

*ABS=Antiblock

Vespa Primavera

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

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

Mit ABS erhältlich



Vespa[®]
DÜSSELDORF

zweiradhaus-eller.de

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



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, Bleischere,
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,
Hohlraumwachse,
Fluid-Film Kriechöl



**KORROSIONSSCHUTZ
DEPOT®**

**Fachhandel für Rostschutz
und Fahrzeugrestauration**

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

Revision einer Kontaktzündung

von **Friedemann Vorwerk**,
Vespa Club Celle

Kontaktzündungen arbeiten mechanisch und sind somit entgegen den elektronischen Zündungen nicht wartungsfrei. Der Kontakt arbeitet sich ab, der Schmierfilz verschleißt und der Kondensator altert durch chemische Prozesse im Inneren. (Details dazu gerne bei Wikipedia nachlesen.)

Als Beispiel hier eine V50-Zündung mit außenliegender Zündspule:



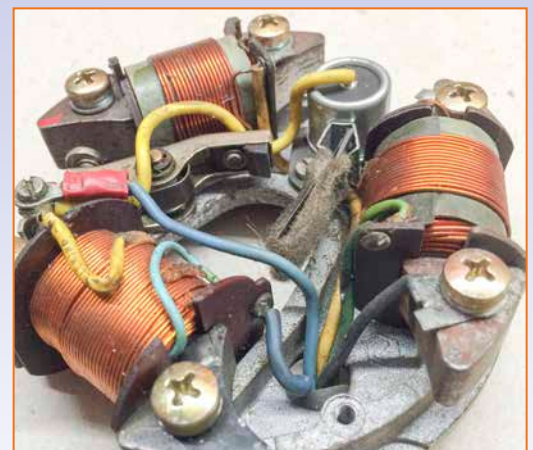
Das Alter der Bauteile ist nicht bestimmbar, die Kabel sind schon einmal semi-professionell neu gemacht worden und liegen sehr ungünstig. Großes Augenmerk muss immer darauf gelegt werden, dass kein Kabel Kontakt zum bewegenden Zündkontakt oder Polrad bekommen kann, da es durchscheuern würde.

Zuerst die neuen Teile bereitlegen. Den Kabelast kann man entweder selber bauen oder beim Scooter-Center oder im GSF kaufen.

In diesem Fall habe ich zwei Kontakte bereitlegt; ich erkläre später, warum. Außerdem einen neuen Schmierfilz und einen Kondensator.



Zuerst wird die Zündung zerlegt und die alten Kabel werden entfernt.



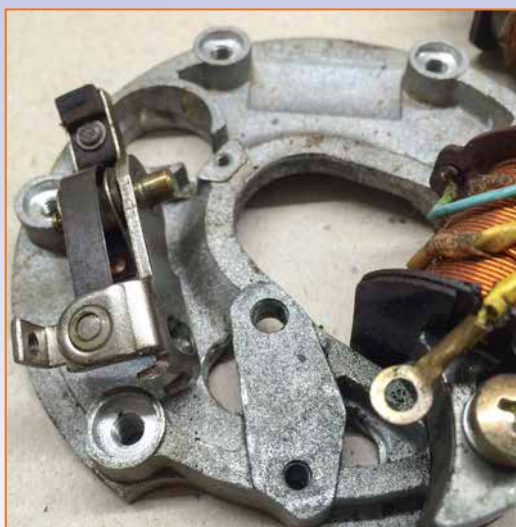


Blau, grün und gelb sind jeweils an eine Spule gelötet, das hier gezeigte blaue Kabel ist im Original rot und sollte zum Kondensator gehen. Die beiden Lichtspulen sind nur durch jeweils ein Kabel verbunden. Wenn das abgelötet wurde, können die Spulen von der Zündung genommen werden. Die Speisenspule bleibt auf der Zündgrundplatte.



Das schwarze Massekabel wird am Korpus der Zündung verschraubt. Die Lötfläche kann wieder verwendet werden.

Nun den Kontakt abschrauben:



Der Kontakt hat einen kleinen Führungsbolzen und eine Schraube mit der er fixiert wird. In diesem Fall ist der Führungsbolzen Teil des Kontaktes. Es gibt auch Zündungsmodelle, wo der Bolzen Teil der Zündgrundplatte ist. Für jede Version gibt es einen entsprechenden Zündkontakt:



In meinem Fall verbaue ich das untere Modell.

Zuerst den Kondensator einsetzen und das Kabel wie abgebildet verlegen.



Nun den Kontakt einsetzen und festschrauben. Die Position der Schraube im Langloch des Kontakts ist an dieser Stelle noch unerheblich, die eigentliche Einstellung erfolgt erst später im eingebauten Zustand.



Nun das Kabel vom Kondensator und das von der Speisespule mit dem Kontakt verschrauben.



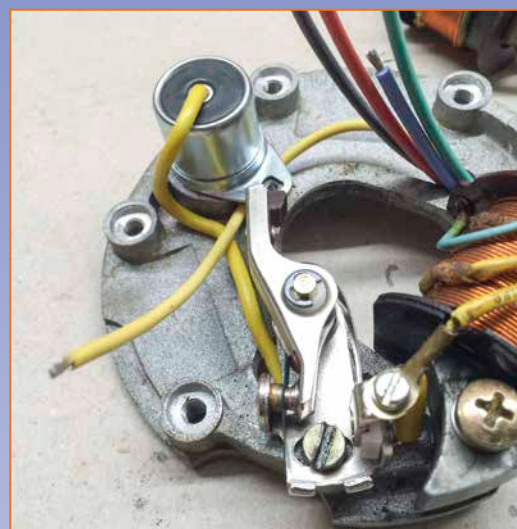
Bevor der Kabelast angebaut werden kann, muss die Lötflanke an das Massekabel gebracht werden.



Das Kabel verlöten und dann die Zugsicherung um das Kabel legen/klemmen.



Das gelbe Kabel unter dem Kondensator durchführen ...



... dann an der entsprechenden Lichtspule festlöten und diese verschrauben. Achtung: Aufpassen, dass das gelbe Kabel so verlegt ist, dass sich der Kontakt frei öffnen und schließen kann.



Das rote Kabel am Kondensator anlöten.

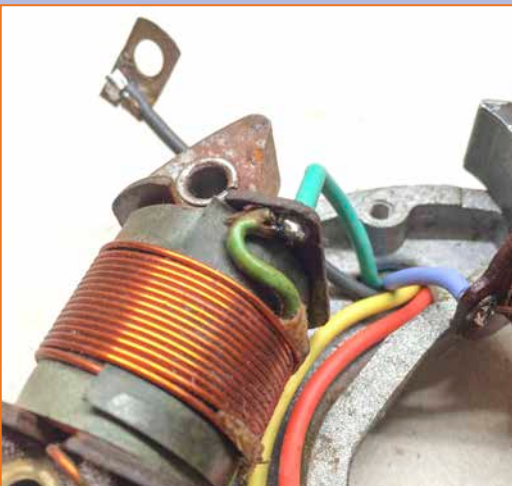


Zuletzt den Schmierfilz anbringen und noch einmal kontrollieren, dass alle Kabel gut verlegt sind.

Das blaue Kabel dann an der Speisepule ...



... und das grüne Kabel an der zweiten Lichtspule festlöten.



Den Schmierfilz vor dem Einbau mit Öl tränken (kein Fett!!). Der Filz kann recht viel Öl aufnehmen und dieses über einen längeren Zeitraum verwenden, um die Nocke im Polrad zu schmieren.

Beim Einbau unbedingt darauf achten, dass das Polrad von innen gut gesäubert wurde und dass ein Verschlussgummi für die Öffnung zur Kontakteinstellung verbaut ist. Der Innenraum der Zündung muss frei von grobem Dreck sein. Dieser lagert sich im Schmierfilz ab und schmirgelt dann in Ruhe die Nocke vom Polrad sauber herunter.

Das schwarze Kabel wird mit der zweiten Lichtspule am Korpus der Zündung verschraubt. Alle Spulen nutzen diese Masse zusammen.



Fertig.

SCOOTERPEZZI

Ihr Händler für neue und gebrauchte Vespa-Ersatzteile



SCOOTERPEZZI

Inh. Leonardo Macaluso

Erich-Rockenbachstr. 2

67071 Ludwigshafen am Rhein

Deutschland

Tel.: +49 (0) 621 / 6 70 34 66

Fax: +49 (0) 621 / 6 70 97 64

Handy: +49 (0) 173 / 3 06 41 91

E-Mail: info@scooterpezzi.com

web: www.scooterpezzi.com



Köln-Kalk im Scooter-Fieber

von **Bettina Tiepel**,
Vespa-Club Düsseldorf

Ein sonnengetränkter Samstagmorgen lässt uns motiviert Richtung Köln starten. Die Abenteuerhallen Kalk sind schnell gefunden, die Eintrittskarten gelöst und schon befinden wir uns mittendrin – im bunten Treiben der Multikulti-Scooterszene.

Die Hallen bieten einen tollen Rahmen, eine absolut coole Location. Es gibt alles

Mögliche und Unmögliche zu sehen und zu bestaunen. Händler preisen ihre Waren an. Privatisiers bieten auf dem Teilemarkt ihre Schätze feil. Bei Vespachristbaumschmuck und Vespaseife, cord- oder jeansbezogene Sitzbänke, Bekleidung und allerhand Nippes wird man schnell fündig. Auch das Baslerherz dürfte höher schlagen. Den Durst stillt man hier mit „kölschem Wasser“. Ich entscheide mich für die giftgrüne Variante



und muss sagen, ein Augen- und Gaumenschmaus, diese Waldmeisterbrause. Musik und Livemoderation gibt's wieder von René auf die Ohren. Er findet eine gute Mischung, die den 50er-Jahre-Freunden ebenso zusagt wie den jüngeren Semestern.

An Rollern sind einige Kuriositäten zu bewundern. Es gibt alte Schätzchen sowie getunte Neuzeitgeschosse im Burberrystyle oder im Swarovski-bling-bling-Look zu bestaunen. Auch auf aufwendige Accessoires wurde nicht verzichtet. Bei der coo-

len 70er-Jahre Retrovespa im orange-braunen wildgemusterten Jacket stimmte auch die Standdeko. Vom Schulmädchenreport über Standaschenbecher bis hin zu originalen 70er-Jahre Nachttischlampen. Auch an anderer Stelle war die Deko wirklich hübsch und liebevoll arrangiert.

Zum Saisonstart darf der VCVD mit seinem Stand natürlich auch nicht fehlen. Hier gibt's wie immer allerhand informative Schriften und Vespaaccessoires. Eine gelungene Veranstaltung.



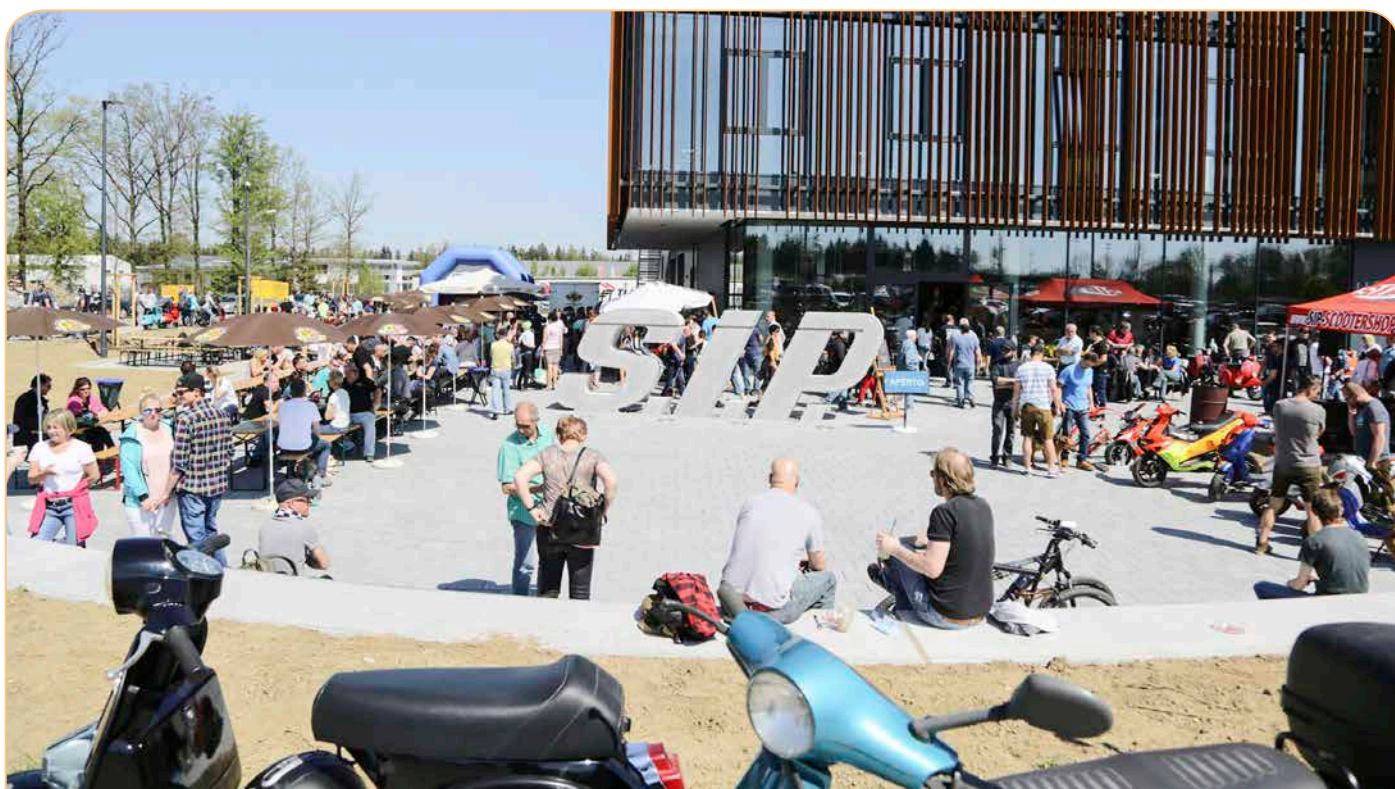
Anzeige



KÜBLER

alles für Rollerfreunde





Kaiserwetter für das neue Lager

von **Silke Laufkötter**,
Rollerfreunde Vest Recklinghausen

Rostiger und roher Stahl gepaart mit Beton und Holz – die Rede ist nicht von einer ungewöhnlichen Materialmischung einer neuen Vespa, sondern von Rohelementen, die Ott Architekten aus Augsburg in Szene gesetzt haben und das neue Domizil des SIP Scootershops bilden. Mit einer großen (Neu-)Eröffnungsparty präsentierte SIP Scootershop in der Marie Curie Straße 4 in Landsberg am Lech Anfang Mai das neue, größere Lager.

Auf 6000 m² ist ausreichend Platz für das 38 000 Artikel umfassende Sortiment, das unter anderem eine große Auswahl an

Funktionsbekleidung und eine Vielzahl an Jet-Helmen enthält. Mit iPods ausgestattet sammeln die SIP-Mitarbeiter dort in drei Schichten die bestellten Teile, die an acht Packplätzen für den Versand vorbereitet werden. Ziel ist es, die über die Webseite oder die mehrsprachige Verkaufsberatung am Telefon kommenden Aufträge innerhalb von ein bis zwei Stunden zu erledigen und noch am selben Tag den vom Kunden gewählten Versendern zu übergeben.

In regelmäßigen Führungen durch die große Halle konnten sich die Besucher während des Grand Openings selbst ein Bild von dem neuen Lager machen. Rund



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
kurzem Rahmen
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -
schlüssel
Antriebswelle
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb
Smallframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff
Handstarter Ape
Lampe Unten

Der Vespa -& Teile - Spezialist seit 1994

der Tuning & Classic Parts
rollerladen

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



1 400 Besucher konnten Alexander Barth und Ralf Jodl mit ihrem gesamten SIP-Team begrüßen – darunter auch Gäste aus Russland, Frankreich, Italien, Vietnam und Indien.

Prüfstandsläufe, ein Teilemarkt und kleine Stände boten jede Menge Kurzweil. Sammler Frank Henkel präsentierte einige der bemerkenswertesten Schätze seiner Kollektion und auch gebrauchte Vespas fanden ihre neuen Besitzer. Die Kleinen

vergnügten sich auf der Hüpfburg, beim Kinderschminken oder erfreuten sich an fliegenden Luftballons. Für die passende Sound-Untermalung sorgten die DJ's Leo Ernst und Benne an den Wheels of Steel. Für die Pizzaversorgung aus der Pizza-Ape zeichnete Salvatore mit seiner „SIPeria“ verantwortlich. Die italienische Kaffeebar lädt übrigens künftig unter der Woche zu den SIP-Ladenöffnungszeiten zu Pizza, Pasta, Dolce, Cappuccino und Co. ein.



Exklusiv beim VCVD:

Die Vespa Tip Sammelbände I bis 5

**NUR
29,-
je Band***

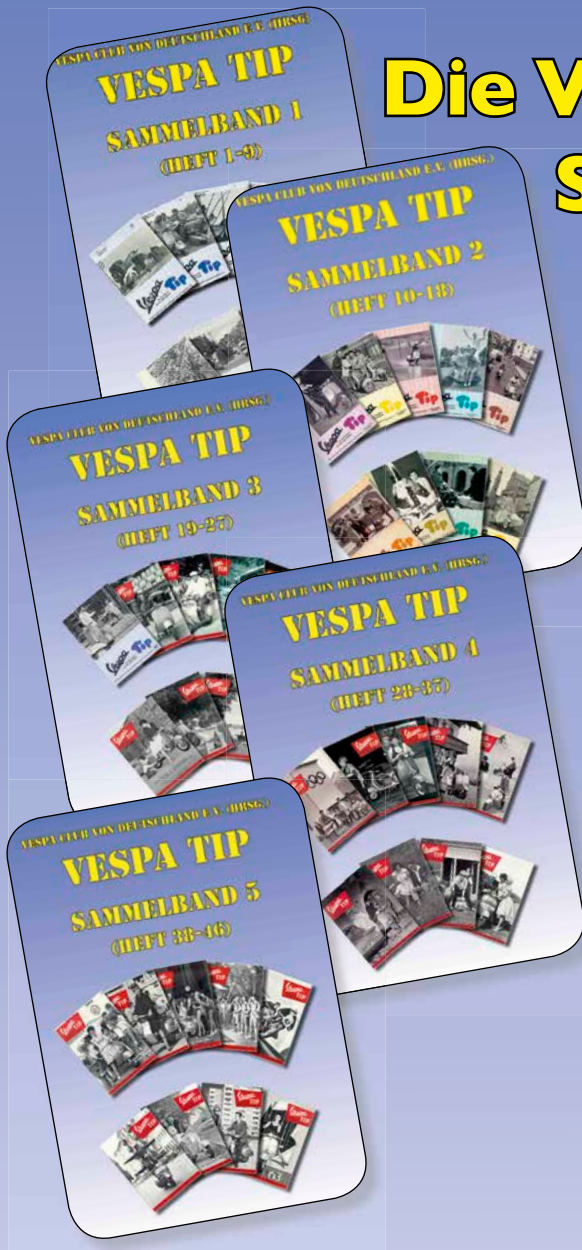
Endlich komplett!!

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

**Aufwändig aufgearbeitet und
restauriert!**

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

**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

☐ den Vespa Tip Sammelband 5

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.: _____

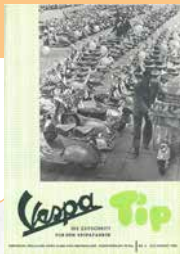
E-Mail: _____

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



Richtiger Rad- und Schlauchausbau wird so gemacht!



1. Ältere Vespa-Modelle haben den Tachoantrieb noch auf der Hinterrad-Achse sitzen. Bei den neueren Vespa-Modellen fällt die Arbeit des Abmontierens vom Tachoantrieb weg. Auf jeden Fall muß vor Beginn der Arbeiten der 1. Gang eingeschaltet werden, damit sich beim Lösen der Radmutter das Rad nicht wegärehen kann. Zum leichteren Arbeiten wird die Maschine auf die rechte Seite gekippt.



2. Um den Tachoantrieb abnehmen zu können, muß zuerst der dahinterliegende Feststellierring gelockert werden. Am schönsten geht dies mit einem Hammer, wobei der Ring nur mit vorsichtigen Schlägen getrieben werden sollte. Wer unterwegs keinen Hammer bei sich hat, kann sich gut mit einem handfesten Stein oder ähnlichem behelfen.



3. Als nächste Arbeit folgt das Lösen der Radmutter, das mit dem T-förmigen Schlüssel, der auch zugleich Zündkerzen-Schlüssel ist, aus dem Bordwerkzeug erfolgt. Die gelösten Muttern legt man möglichst nicht in den Sand oder Straßenschmutz, da sonst beim Wiederaufschrauben leicht das Gewinde beschädigt wird.



4. Sämtliche Radmutter sind nun gelöst und das Rad kann ohne weiteres von der Achse abgehoben werden. Auch beim Tachoantrieb sollte man darauf achten, daß sein Ende nicht mit dem Straßenschmutz in Berührung kommt.



5. Im zweiten Arbeitsgang erfolgt das Demontieren der teilbaren Felgen, um den Schlauch herausnehmen zu können. Dazu wird das Rad so auf den Boden gelegt, daß die Felgenseite mit dem Ventil noch oben liegt.



6. Bevor nun die Verschraubung der Felgenmutter gelöst wird, muß vor allen Dingen der Ventileinsatz herausgeschraubt werden. Die Ventilkappen haben für diesen Zweck eigens einen Ansatz mit eingearbeiteter Nabe, die genau zum Heraus-schrauben des Ventileinsatzes paßt. Wird diese Arbeit vor dem Auseinandernehmen der Felgen vergessen und es ist noch Luft im Reifen, besteht die Gefahr, daß der Schlauch zerreißt. Bei dieser Gelegenheit kann gleich die Rändelmutter, die zum Festhalten des Ventikegels an der Felge dient, gelöst werden.



7. Nun können die Muttern der Felgenverschraubung gelöst werden, wozu ebenfalls wieder der T-förmige Schlüssel dient. Dem Abheben der einen Felgenhälfte steht nichts mehr im Wege und Schlauch und Reifen-decke sind so ausgebaut.



8. Der geflickte oder neue Schlauch wird leicht vorgepumpt und in die Reifendecke eingelegt. Wenn man es gerade zur Hand hat, empfiehlt es sich, in die Reifendecke etwas Talkum oder Federweiß einzustreuen. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, daß der Schlauch faltenlos in der Decke liegt.



9. Beim Zusammenbau wird der Reifen zuerst in die Felgenseite mit der Ventilöffnung eingelegt.



10. Als weiterer Arbeitsgang erfolgt das Zusammensetzen der beiden Felgenhälften und das Verschrauben desselben, wobei darauf zu achten wäre, daß nirgendwo der Schlauch klemmt oder eingezwickelt wird. Das Verschrauben der Muttern erfolgt übers Kreuz.

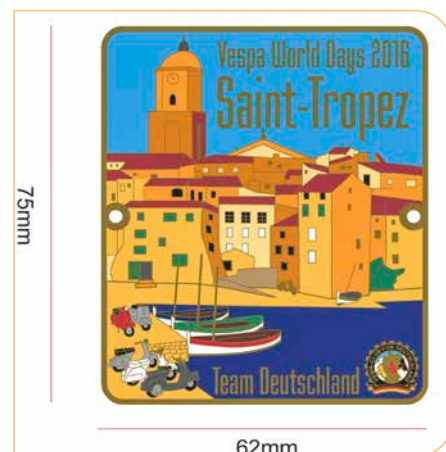


11. Als letzte Arbeit wird der Ventikegel durch die Rändelmutter am Felgenband festgezogen. Danach kann der Reifen voll aufgepumpt werden. Der Wiedereinbau des Hinterrades erfolgt dann in gleicher Weise wie der Ausbau, nur in umgekehrter Reihenfolge.

Offizielle Plakette fürs Team Deutschland

Wie bereits in den letzten Jahren gibt es auch wieder 2016 eine offizielle „Team Deutschland“ Plakette. Sie hat eine Größe von 7,5 cm und wurde wieder von Dirk Kubenke entworfen. Diesmal ist sie aus Hartemaille mit einer glatt polierten Oberfläche. Es gibt sie in den zwei Ausführungen Gold und Chrom, jeweils auf 75 Stück limitiert mit einer entsprechenden Nummer auf der Rückseite.

Der Preis beträgt 20 Euro, 5 Euro des Erlöses gehen dabei an den VCVD. Da die Produktion bei Redaktionsschluss noch lief, gibt es hier nur ein Bild vom Entwurf. Sie ist in Saint-Tropez am VCVD Stand angeboten worden. In Zell am See verkauft sie Dirk neben dem „Vespa against cancer“-Stand. Es gibt keine Reservierungen. Wenn weg dann weg!



Händlerverzeichnis

PLZ 1

Rollerhaus Zehlendorf

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

PLZ 4

Zweiradcenter Bucker

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

PLZ 5

Scooter Center GmbH

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

PLZ 6

PIAGGIO-CENTER STRACK



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



SYM - Sachs
Tauris

PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/Kochkurse



vesbar
Maistr. 49 | 80337 München
Tel. 089 / 60087024
info@vesbar.de
www.vesbar.de
[/vesbarmuenchen](https://www.facebook.com/vesbarmuenchen)

der rollerladen

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

SIP Scootershop GmbH

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

PLZ 9

Korrosionsschutz-Depot

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

Scooterpezzi

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

termine

Juni

- 09. – 12.06.** Zell am See (A), 7. Vespa Alp Days, Vespa Club Pinzgau; www.vespa-alp-days.at
- 11.06.** Bergheim-Glessen, Classic Day des Scooter Centers Köln, www.scooter-center.com
- 17. – 19.06.** Graz (A), „5 Jahre Vespisti against Cancer (VAC)“, www.v-a-c.at
- 24. – 26.06.** Geiselwind, Eurolambretta 2016 (nur mit Voranmeldung!), www.lambretta-club-deutschland.de
- 25.06.** Zofingen (CH), Viva l'Italia, Vespatreffen in der Zofinger Altstadt, www.piazza-zofingen.ch
- 25.06.** Straubing, 3. Gäuboden Vespa Classic mit Teilnehmerbeschränkung, Vespafreunde Straubing, www.vespafreunde-straubing.de

Juli

- 02.07.** Reutlingen, 12. Rollerfest und TÜV-Treffen auf dem TÜV-Gelände, www.vespa-club-reutlingen.de
- 08. – 10.07.** Voerde, 15 Jahre „Los Piratos“ Voerde, www.lospiratos.de
- 15. – 17.07.** Bargteheide, Blechrollerrundreise durch Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, www.vintage-cruise.de
- 16. – 17.07.** Elm, Doppellauf zur Deutschen Vespa-Turniermeisterschaft, www.vespaclub-elm.de
- 17.07.** Weissenburg, Treffen der „Rocknrollers“ Weissenburg, www.facebook.com/Rocknrollers.Wug/
- 24.07.** Singen-Hegau, 25 Jahre Vespa Club Singen Hegau, Radrennbahn in Singen, www.facebook.com/193881217318262
- 29. – 31.07.** Exmouth (GB), National Scooter Rally der South West Scooter Clubs, www.swscooterclubs.co.uk
- 29. – 31.07.** Heilbronn, Rollersause des VC Scooterboys Heilbronn, www.vespaheilbronn.de
- 29. – 31.07.** Prag (CZ), Prago-Vespa des VC Prag, www.vespaclubpraha.cz

August

- 06. – 07.08.** Bad Abbach, Sommerfest des VC Regensburg auf der Freizeitinsel Bad Abbach, www.vespaclubregensburg.de
- 13. – 14.08.** Bremen, 4. German Vespa Rally der Bremer Vespa-Freunde und des VCVD, www.bremer-vespa-freunde.de, www.vcvd.de
- 26. – 28.08.** Hagen, 65 Jahre Vespa Club Hagen, www.vespa-hagen.de

September

- 01. – 04.09.** Schweiz, Alpentour des Vereins Swiss Vespa, www.swissvespa.ch
- 09. – 11.09.** Ath (B), Belgian Vespa Days und Europameisterschaft Turnier, Vespa Club Ath, www.vespaclubath.be
- 05. – 10.09.** Zell am See (A), Giro Vespistico dell'Alpi des VC Pinzgau, www.vespistico.com
- 16. – 18.09.** Bremen, 23. Beschleunigungsrennen des Minusschrauber RK Bremen, www.minusschrauber.com
- 17. – 18.09.** Linz (A), 6th Austrian Vespa Rally, www.vespaclub.at
- 23. – 26.09.** Woolacombe (GB), National Scooter Rally der South West Scooter Clubs, www.swscooterclubs.co.uk
- 25.09.** Schwerte, Doppellauf zur Deutschen Vespa-Trialmeisterschaft, www.mc-ruhrtal.de

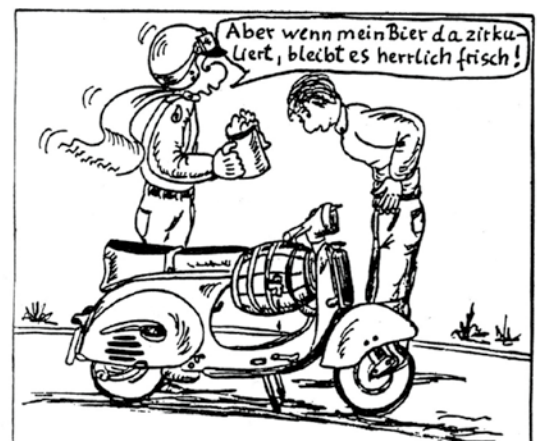
November

- 05. – 06.11.** Schwerte, Jahresabschlusstreffen des VCVD, www.mc-ruhrtal.de

2017

- 22 – 25.06.** Celle, Vespa World Days 2017, www.vespaworlddays2017.com

Schorsch



ADAC



**„Wir sind die Gelben Engel.
Immer für Sie da, wenn Sie uns brauchen.“**

Jan Petersen: **ADAC Krankenrücktransport**, Stefan Kluge: **ADAC Pannen- und Unfallhilfe**
und Michael Geiger: **ADAC Fahrzeugrücktransport**.

Die ADAC **Plus-Mitgliedschaft.**

Mehr unter: ADAC Info-Service 0 800 5 10 11 12* oder www.adac.de

*Mo. - Sa.: 8:00 - 20:00 Uhr



SC

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

Home of **bgm**®

SCOOTER CENTER

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