

Ausgabe 3/2016

# Vespa



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



performance & style



Neues Update!

**Jetzt Kataloge downloaden oder bestellen:**

- > <http://bit.ly/katalogsip> KLASSEK 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](http://www.sip-scootershop.com)



[youtube.com/scootershop](https://www.youtube.com/scootershop)

facebook

[facebook.com/scootershop](https://www.facebook.com/scootershop)

Instagram

[#sipscootershop](https://www.instagram.com/sipscootershop)



# Ihr alle seid der **Vespa World Club!**

von **Martin Stift**,  
Präsident des **Vespa World Clubs**

**D**iesmal bin ich eingeladen worden das Editorial zu übernehmen, welches ich auch gerne übernehme. Als Präsident des Weltverbandes, welcher mittlerweile mehr als 50 Nationen mit ca. 70.000 Mitgliedern vertritt, freue ich mich, wenn ich einmal in Deutsch schreiben kann.

Als offizielle Sprache des VWC hat die Generalversammlung vor Jahren Englisch festgelegt, um zu garantieren, dass alle Nationen und Mitglieder die gleichen Chancen in der Kommunikation haben. Englisch hat nahezu jeder gelernt, wiewohl der Umgang damit für einige ungewohnt ist. Aber ich kann Euch versichern, dass das Englisch, welches wir anwenden, tatsächlich und nachweislich unserer zwischenstaatlichen/menschlichen Kommunikation dient – und das fair, da auch unsere englischen „Muttersprachler“ damit (z.B. wenn ich schreibe oder rede) die gleichen Problemchen haben wie die Ungeübtesten unter uns Deutschsprachigen.

Ob die Grammatik und/oder Vokabeln korrekt sind, interessiert niemanden, die

Message kommt an und das ist das Wesentliche. Denn egal wo jemand von uns hinfährt – sie oder er werden dort, wenn sie sich trauen, Klubkolleginnen und -kollegen finden! Ich kann nur empfehlen, sich nicht zu genieren, einfach Kontakt aufzunehmen und draufloszukommunizieren. In der Regel erhält man eine Antwort und danach „erfährt“ man dann Plätze, wo man alleine möglicherweise nie hingekommen wäre – zumeist findet man auch neue Freunde.

Wenn Ihr dabei Unterstützung benötigt; es ist eine der (gut funktionierenden) Aufgaben für die Dachverbände, den internationalen Kontakt aufrechtzuerhalten und den Ausbau zu unterstützen!

Denn Ihr alle seid der VC von Deutschland und wir alle sind der Vespa World Club!

In diesem Sinne eine schöne und unfallfreie Saison, wir sehen uns spätestens in Celle zu den VWD 2017!

*Martin*



## Aus dem Inhalt:

### aus dem verband

Es passiert nichts Gutes, außer man tut es!	<b>6</b>
Nachrichten	<b>9</b>
Neuaufgabe von St. Tropez	<b>10</b>
In stiller Trauer ...	<b>11</b>
Preservation Award der FIVA	<b>12</b>
Intermot: günstige Eintrittskarten	<b>12</b>
ADAC-Maps nennt Mautkosten	<b>13</b>

### aus den Clubs

30 Jahre VC Oldenburg	<b>14</b>
Los Piratos: Zu Gast bei Freunden	<b>16</b>
25 Jahre VC Singen-Hegau	<b>20</b>
Gäuboden im Vespa-Fieber	<b>24</b>
Über 200 Besucher beim Vespa-Basar	<b>27</b>

## 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:

Sarah Bergmann, Jörn Brandt, Franz Braunstein, Robin Davy, Peter Graf,  
Tobias Hennes, Manfred Henning, Stefan Kilmer, Till Kleinschmidt, Bengt  
Lange, Kai Lührs, Inja und Dirk Mainhardt, Ole Möller, Frank Tiepel, Andrea  
Volgger

### 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**



## on tour

- Pragovespa: Und ich kann es doch noch **30**
- „Guiletta e Romeo“ Treffen in Verona **33**
- Vespa World Days 2016: Welcome to the Show **34**
- Wir haben Wetter! Die VAD 2016 **42**
- Mit Vollgas durch den Norden **44**

## sport

- Bremen im Rally-Fieber **46**

- Doppellauf zur Deutschen Vespa-Turniermeisterschaft in Elm **54**

## technik

- Verladen leicht gemacht **56**
- Revision der Lenklager **57**
- Ein neues Profil am Start **61**

## und sonst?

- Marktplatz **64**
- Termine **66**

Anzeige

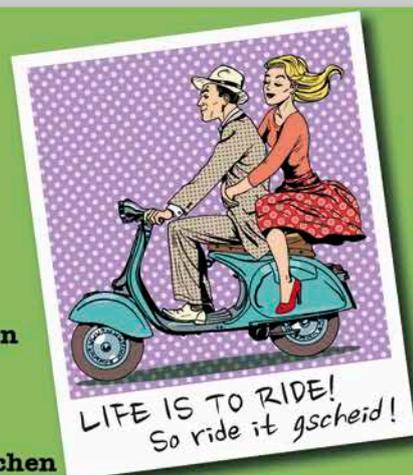
Ciao Ragazzi und Willkommen in der

# 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



# Es passiert nicht außer man tut

**Ja** ja, ich weiß: „Jahrelang hört man von dem Typen nichts und dann penetriert er uns gleich zwei Mal ...“

Aber wenn man schon beim Schreiben ist, dann gleich ein paar Sachen aufarbeiten ;-)

Ich gehe mal davon aus, dass alle Mitglieder wissen zu glauben, was der Vespa World Club ist. Dies hier ist der Versuch, den Glauben in Wissen zu verwandeln und kurz darzustellen, was der VWC nun tatsächlich ist, sein will und sein soll.

Geschichtlicher Fakt: Es gab ein paar Vorgängerorganisationen, welche alle eine gute Kooperation mit Piaggio hatten. Unser unmittelbarer Vorgänger, die F.I.V., wurde von Piaggio langjährig großzügig budgetär ausgestattet, was 2005, nach einer entsprechenden Managemententscheidung, abrupt eingestellt wurde. Die darauf folgende Auflösung der F.I.V. und die Gründung 2006 des Vespa World Club durch Piaggio und die Piaggio Foundation hatten wir damals alle nur zur Kenntnis nehmen können.

Die ersten Versuche, die Dachverbände einzubinden, wurde schon mit Gründung unternommen, indem man den Präsidenten des VC Italien zum VWC Präsidenten erkor und den damaligen Präsidenten des VCVD sowie VC Frankreich, teilweise ohne zu fragen, in den Vorstand aufnahm. Die Bestrebungen des VWC, Vespisti als Mitglieder direkt aufzunehmen, wurden von allen Verbänden nicht gefördert, und diese

Aktivitäten versandeten. Die Budgetierung des VWC erfolgte und erfolgt ausschließlich durch Piaggio auf einem wesentlich geringeren Niveau als das der F.I.V.

In den Jahren 2006 bis 2008 wurde hauptsächlich in, von und für Italien gearbeitet, nach den Wahlen konnten wir bis 2012 zumindest den Fokus auf Europa erweitern. Mit der Wahl 2012 (VWD London) wurde ich zum Präsidenten gewählt, welches 2013 (VWD Hasselt) auch von Piaggio bestätigt wurde. Seitdem versuchen wir, als internationaler Verband tätig zu sein, was uns 2015 (VWD Biograd) mit der Wahl eines erweiterten Vorstandes auch wesentlich erleichtert wurde.

Aktueller Stand: Der Erfolg gibt uns Recht, mittlerweile sind wir 54 Nationen mit über 70.000 Mitglieder. Mit dem derzeitigen clubseitigen Vorstand, bestehend aus Uwe Bödicker (Tourismus und Clubangelegen-



# ts Gutes, es!

von **Martin Stift**,  
VWC-Präsident

heiten), David „Baggie“ Bagnall (Kommunikation, Region UK, Irland & Amerika), Carlo Bozzetti (Sport), Bart Bergans (Registro Storico), Laurent Maillet (Region Westeuropa), Rafael Culjak (Region Osteuropa) und Michael Langkranz (Region Skandinavien) haben wir einen Schritt vorwärts gemacht.

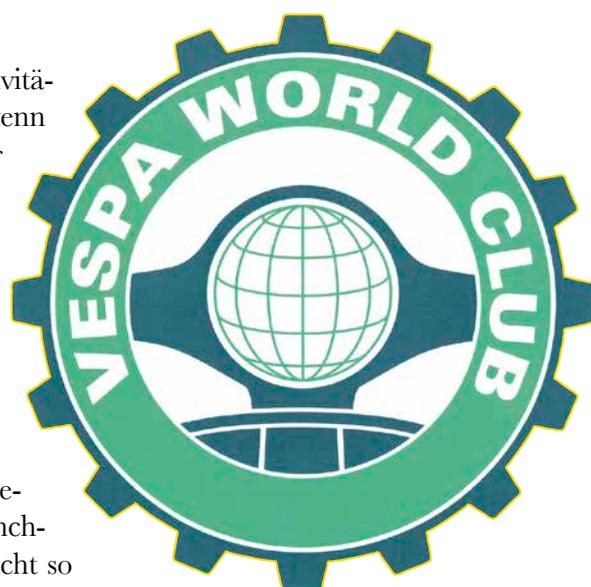
Ich kann sagen, dass derzeit die Masse der Dachverbandsarbeit von Uwe, Baggie und mir erledigt wird, mit exzellenter regionaler Unterstützung von Laurant und Rafael – danke an die Kollegen dafür! Dies ist wichtig, zumal unser Generalsekretär Marco Manzoli (Piaggio-Mitarbeiter, freigestellt für VWC) leider immer mehr von seinem Arbeitgeber für andere Aufgaben eingesetzt wird. Darüber hinaus wird die budgetäre Situation immer prekärer (weniger Sponsoring aber mehr Mitglieder sowie Arbeit).

Mit unserem Sponsor Piaggio ist das überhaupt so eine Sache; einige Mitglieder haben die irri-ge Meinung, dass Piaggio den Club steuert oder das man die Marke Piaggio und Vespa verwenden kann wie man will. Piaggio selbst tritt bei uns nicht in Erscheinung, sondern ist durch von Piaggio entsendeten und von den Clubs gewählten Piaggioangestellten im Vorstand vertreten (5 Clubvertreter, 4 Piaggiovertreter, 1 Vertreter der Piaggio Foundation). Piaggio hat ein legitimes Interesse, zu kontrollieren und zu beeinflussen, was mit seiner Marke „Vespa“ gemacht wird. Der alleinige Marken- und Rechteinhaber der Marke „Vespa“ ist Piaggio! Wir haben die Erlaubnis, die Mar-

ke für unsere Aktivitäten zu nutzen, wenn wir innerhalb der Richtlinien dafür bleiben.

Das funktioniert seit Jahrzehnten in der Regel gut, obwohl hin und wieder das ein oder andere Mitglied manchmal die Regeln nicht so genau befolgt – wo wir dann angehalten sind, einzuschreiten (bevor es Piaggio tut). Es ist also eine irri-ge Annahme, dass Piaggio der freien Verwendung der Marke zugestimmt hat oder zustimmen würde sowie, dass Piaggio alles sponsert, was unsere Mitglieder so an Aktivitäten vorhaben.

Um auf einen konkreten Fall zu verweisen: Wenn Piaggio die Lokalität einer Veranstaltung nicht gefällt und/oder die Ausrichtung, dann kommt eben auch für eine Großveranstaltung kein Sponsoring. Wenn Piaggio keinen geschäftlichen Sinn sieht, z.B. Helme zu produzieren, dann macht es die Firma auch nicht – unabhängig, ob das jemand außerhalb von Piaggio nachvollziehen kann oder nicht. Wer das nicht akzeptieren kann, der möge daran erinnert sein, dass auch wir nicht zu etwas gezwungen werden wollen/können. Wenn es hier zu unterschiedlichen Auffassungen kommt, ist es eine der Aufgaben des VWC, diese





unterschiedlichen Vorstellungen und Wünschen auf dem Verhandlungsweg für alle Beteiligten in Einklang zu bringen. So die dafür vorgesehen Gremien damit befasst werden, funktioniert dies auch erfahrungsgemäß sehr gut. Es funktioniert allerdings nie, wenn man versucht, die Gremien zu umgehen – was schon vorgekommen sein soll.

Selbstverständnis: Der Vespa World Club ist der weltweite Dachverband aller offiziellen Vespa Clubs. Unsere Aufgabe ist es die Zusammenarbeit aller nationalen Verbände sowie alle internationalen Vespa-Club-Aktivitäten zu koordinieren und zu unterstützen, eigene Veranstaltungen zu initiieren/durchzuführen (Vespa World Days, Vespa Days, Meisterschaften, etc.), unser gutes Image zu verteidigen sowie dieses auszubauen und den Zusammenhalt der Mitglieder zu fördern. Darüber hinaus haben wir in unserem Bereich auf die Marke Vespa zu achten sowie diese zu fördern, und vertreten die Mitglieder gegenüber Dritten (FIM, EU, UNO, etc.). Details dazu findet man natürlich auch in unseren Statuten ([www.vespaworldclub.com](http://www.vespaworldclub.com)).

Der Fokus unserer Bemühungen liegt auf den Mitgliedern, nicht auf der Vespa! Die Vespas können keinen Club gründen und betreiben, die Menschen schon. Wir als Verband können nicht 250.000 Vespas warten oder bewegen, wir können aber über unsere

Cluborganisation (Menschen) 70.000 Mitglieder (Menschen) betreuen. Ich verdeutliche das immer mit dem Satz: „Die Vespa bringt mich zu Dir oder Dich zu mir!“ Es ist daher selbstverständlich, dass wir alle gemeinsam einen politischen, aber keinen parteipolitischen, Verein darstellen, dass wir alle offen und sozial gesinnt sind, dass wir alle der Völkerverständigung dienen (so wie in den Anfängen der Vespa Clubs auch bewusst gewollt). Bei uns hat übertriebener Nationalismus, Diskriminierung und Hass (in jeder Form, egal gegen wen oder was er sich richtet) nichts verloren. Wir alle haben die Unterschiede zwischen Menschen und Nationen (und Fahrzeugen) zu schätzen und zu achten. Das alles ist keine Frage zwischen politisch rechts und links, sondern eine Frage des gesunden Menschenverstandes! Als multinationaler Verein, mit weit gefächerten Mitgliederinteressen (Sport, Tourismus, Oldtimer, Kulturunterschiede, 70.000 verschiedene Persönlichkeiten etc., etc.), sind diese Punkte plus den sich aus den Abstimmungen ergebenden Kompromissen eben die Basis für ein gedeihliches Miteinander und Freude am Hobby!

Wir als VWC wollen dies im Wege unserer demokratischen Clubkultur, in den bewährten Formen (lokaler Club, nationaler Verband, Weltverband) bewältigen. Wir bekennen uns zu einer grundsätzlichen Nichteinmischung, wiewohl wir durchaus die von unseren Mitgliedern festgelegten Standards und Regeln durchsetzen müssen. Dies alles geschieht grundsätzlich im Wege Einzelmitglied zu lokalem Club zu nationalen Verband zu Weltverband und selber Weg retour. Wir unterstützen aber, wo immer gewollt, den direkten Kontakt zwischen den jeweiligen Ebenen, speziell über Nationalengrenzen hinweg!

Ausblick: Durch den starken Zuwachs in Asien gehe ich davon aus, dass unsere Vespa World Days ab 2020 wirkliche World Days werden. Hierzu habe ich angeregt, über ein Drei-Jahres-Rotationskonzept (ein Jahr in Europa, nächstes Jahr in Asien, übernächstes Jahr in Amerika) nachzudenken und unsere Aktivitäten darauf auszurichten (u.a.:

„Was machen wir in den beiden Jahren ohne VWD in Europa?“). Der Vorstand arbeitet für eine Freiwilligenorganisation sehr gut, aber für einen Weltverband sind wir noch zu schwach aufgestellt. Hatten wir 2008 mit der Hälfte der Mitglieder noch einen Vollzeit-Generalsekretär plus einer Halbtags-Sekretärin, beide Piaggioangestellte, so haben wir heute nur mehr das Äquivalent von einem Halbtags-Generalsekretär – Tendenz abnehmend. Die Einsparungen seitens unseres Sponsors haben uns gezwungen, über Mitgliedsbeiträge nachzudenken, und wir werden in absehbarer Zeit nun doch Mitgliedsbeiträge von den nationalen Dachverbänden einheben müssen. Wir diskutieren seit letztem Jahr über einen Beitrag in der Höhe zwischen 1,- bis 2,- Euro pro Ortsclub-Mitglied und Jahr – mal sehen was die nächste GV bringt ... Überhaupt hat uns die Transformationsphase (Clubverwaltung von 90 % Pontedera / 10 % Clubvorstand zu 70 % Clubvorstand / 30 % Pontedera) einiges an Zeit und Effizienz gekostet. Aber nun stehen die neuen Strukturen und die Effizienz steigt langsam über die frühere hinaus.

Derzeit arbeiten wir daran, einigen Mitarbeitern unseres Sponsors, die offensichtlich Angst um ihre Position haben, klarzumachen, dass diese Änderungen notwendig waren und kein feindlicher Akt sind. Wie schon erwähnt, Kulturunterschiede gibt es, und diese äußern sich oft in überraschen-

den Punkten. Damit zusammenhängend ist für die im Herbst geplante Generalversammlung vorgesehen, die lange geplante Statutenänderung abzuschließen und unseren Internetauftritt einem Relaunch zu unterziehen. Derzeit suchen wir aktuell noch international nach einem neuen Webmaster.

Panta rhei: Wir sind auf einem guten Weg, auch wenn es manchen nicht schnell genug geht. Wer Anregungen, Wünsche, Beschwerden oder ein Angebot der Mitarbeit für uns hat, möge diese bitte bei Uwe einbringen ;-)

Ich hoffe, Euch einen nicht allzu langen Einblick in den VWC gegeben zu haben und wünsche Euch bis zum nächsten Wiedersehen alles Gute, viel Spaß mit der/den Vespa(s) und eine schöne Saison!



## NACHRICHTEN

### Neuaufnahme:

**Vespafreunde Maineck**, Michael Auer,  
Schneidsberg 3, 96264 Maineck  
E-Mail: auercrew@gmx.de  
Tel.: (0176) 34 979 644

**Vespa Club Lönigen**, Martina Seger,  
Auf der Hüne 25, 49624 Lönigen  
E-Mail: segermartina@me.com  
Tel.: (05432) 58 261

**Vespa Club Kapellenberger COSAken**,  
Martin Swora, Fuchshöhlenweg 2a,

58706 Menden  
E-Mail: m.swora@web.de  
Tel.: (02373) 15 118

**Vespa Club DRS Franken**, Paul Müller,  
Föhrenstr. 14a, 90530 Wendelstein  
E-Mail: schraubertempel@googlemail.com  
Tel.: (0175) 56 810 87

### Anschriftenänderung:

**Vespafreunde Straubing**, Jürgen Weber,  
Bajuwarenstr. 2, 94345 Obermotzing-Aholting

# Neuaufgabe von St. Tropez

von **Dirk Kubenke**,  
Vespa Club Lippstadt

Die „Team Deutschland“-Plakette zu den diesjährigen Vespa World Days kam bei den Teilnehmern so gut an, dass die verfügbaren Exemplare in Saint Tropez bereits nach wenigen Stunden vergriffen waren. Im Nachhinein gab es deshalb viele Anfragen, ob noch Plaketten verfügbar sind bzw. noch einmal welche aufgelegt werden.

Nach einigen Überlegungen habe ich mich jetzt dazu entschlossen, eine weitere Auflage von 75 Stück fertigen zu lassen. Diese unterscheidet sich natürlich von der ersten Auflage. Die Metallfarbe ist diesmal Kupfer und auch in Motiv gibt es eine kleine Änderung. Die Farben der Boote im Hafen werden nun passend Schwarz, Rot und Gold sein. Alle Plaketten haben auf der Rückseite eine Nummerierung. Leider war die Produktion bei Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen, so dass hier nur ein Bild der ersten Auflage gezeigt werden kann.



Damit keiner auf die Idee kommt, dass die ganze Aktion nur dazu dient, Profit zu machen, wird der gesamte Reinerlös der Aktion gespendet. 50 Prozent gehen an den VCVD, so dass wir letztendlich alle etwas davon haben. Die

andere Hälfte kommt einem guten Zweck zugute oder wird einer gemeinnützigen Organisation übergeben. Die Plakette kostet einschließlich Versand 25 Euro.

Da es immer einige Sammler gibt, die ganz besonders auf die niedrigen Nummern der Serie aus sind hat jeder die Möglichkeit, mehr als den Mindestbetrag zu spenden. Dadurch rutscht er automatisch in der Rangliste nach vorne. Die höchste Spende bekommt also die Nummer 1. Die Betrags erhöhungen müssen glatte Eurobeträge sein, also 26,- €, 27,- € oder mehr Euro, nicht 25,01 €! Alle, die den Mindestbetrag von 25 Euro gespendet haben, bekommen eine Nummer nach der Reihenfolge des Zahlungseingangs. Hierzu bitte eine E-Mail an **dirk@kubenke.de** mit der Versandadresse schicken und die Bankverbindung erfragen. Damit möglichst viele die Chance haben, eine zu bekommen, gibt es pro Besteller immer nur eine Plakette. Sammelbestellungen sind mit Angabe des Clubs und Namen der Besteller aber möglich.

Die Aktion läuft über zwei Wochen vom 9. bis 23. September jeweils 20 Uhr. Erst danach werden die Plaketten verschickt, sofern der Betrag überwiesen wurde. Der Erlös der Aktion wird in der nächsten Vespina bekanntgegeben.

Mailadresse Dirk:  
**scannen -->**



in stiller trauer

# Wolfgang Buchbender



Nach kurzer schwerer Krankheit ist unser Kamerad, ehemaliger Vorsitzende, Freund und Mensch Wolfgang Buchbender am 27.05.2016 verstorben.

Wir, die Clubkameraden des Vespa Club Bonn, sind tief bestürzt und in Gedanken bei seiner Familie.

Wolfgang, wir danken Dir.

*Dein ganzes Leben war erfüllt von Liebe, Fürsorge und Hilfsbereitschaft und die Erinnerung an all das Schöne mit Dir, wird immer in unseren Herzen sein.*

*Unsere liebe Mama, Oma und Vroma ist nun mit ihrem geliebten Ehemann wieder vereint. Sie ruhen in Frieden*

**Brigitte Schmitz**

*\* 17. November 1940 † 5. Juli 2016*

*In Liebe:*

*Susanne  
Karin und Ralf  
Anna und Tim mit Fabian  
Eva und Daniel  
Kai und Gina*

*Danke für Alles.*

*47906 Kempen, Wilniusstraße 14*

*Die Trauerfeier mit anschließender Urnenbeisetzung findet am Freitag, den 15. Juli 2016, um 12.00 Uhr in der Kapelle am Neuen Friedhof in Kempen, Berliner Allee statt.*



# Brigitte Schmitz

# Preservation Award



**G**emäß ihres Auftrags als Schützerin, Bewahrerin und Förderin historischer Fahrzeuge hat die FIVA das Jahr 2016 zum Internationalen Jahr des Automobilen Kulturgutes [World Motoring Heritage Year (WMHY)] erklärt und ein spezielles Programm erstellt, dessen Schirmherrschaft die UNESCO im Februar 2016 übernahm.

Das WMHY-Programm sieht die Verleihung eines FIVA Preservation Award bei sieben sorgfältig ausgewählten erstklassigen Concours, z. B. Chantilly Arts & Elégance, vor. Dabei werden Authentizität, Patina und Gebrauchsspuren berücksichtigt.

Jeder Preis ist nummeriert. Der erste wurde auf Amelia Island an Dan Davis für seinen 1930er Cord L-29 verliehen; beim Con-

corso d'Eleganza Villa d'Este im Mai ging der zweite an Corrado Lopresto für seinen einzigartigen 1961er „Halb-und-Halb“-Alfa Romeo SZ Zagato-Prototyp Coda Tronca. Den dritten erhielt l'Aventure Peugeot Citroën DS bei der Le Mans Classic für ihren unberührten 1966er CD Peugeot.

Geplant ist, die Gewinner im November zu einer Ausstellung in der UNESCO-Zentrale in Paris im Rahmen einer „Pariswoche“ anlässlich der 50. FIVA-Generalversammlung (16. – 20. November) zu versammeln. Während dieser Woche können alle Oldtimerfans am Paris-Symposium (16. November) beim Automobile Club de France (ACF) und mit ihrem Fahrzeug an der „Tour de Paris“ (Sonntag, den 20. November) teilnehmen.

## Intermot: günstige **Eintrittskarten**

Vom 5. bis 9. Oktober öffnet die Intermot 2016, die führende internationale Messe für Motorräder, Roller und E-Bikes, auf dem Kölner Messegelände ihre Tore. Über den ADAC gibt es vergünstigte Eintrittskarten im Vorverkauf, die auch für die Anreise im öffentlichen Nahverkehr gelten. ADAC-Mitglieder zahlen für die Tageskarte 11 Euro (statt 18 bzw. 14 Euro Messe-Vorverkauf).

ADAC-Mitglieder können die Eintrittskarten auch telefonisch unter 0221 47 27 47 (Mo. – Sa.: 8:00 – 20:00 Uhr) und 0231

5499 333 (Mo. – Fr.: 8.00 – 18.00 Uhr) bestellen. Die Zustellung der Karten erfolgt dann auf dem Postweg (Versandkosten 1,50 €/Sendung, ab 75,- € Warenwert versandkostenfrei).

Gemeinsam mit dem Kartenanbieter Eventim bietet der ADAC Vergünstigungen für seine Mitglieder an. Im ADAC-Ticketshop können diverse Angebote genutzt werden (erreichbar über [www.adac.de](http://www.adac.de)).

Direkter Link zum **ADAC-Ticketshop:**  
--->



# ADAC-Maps nennt Mautkosten

**E**gal, welche Strecke gefahren werden soll, der ADAC-Routenplaner kennt die Mautkosten und weist sie für die jeweilige Route detailliert aus – in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern. Muss für ein Land eine Vignette gekauft werden, wird dies selbstverständlich auch dargestellt.



Diese Features funktionieren auch in der App auf dem Smartphone (getestet auf einem Apple iPhone mit iOS). Neben der Route selbst sind zahlreiche Hinweise über Unterpunkte abzurufen, beispielsweise über Umweltzonen in Deutschland, Verkehrsbeeinträchtigungen oder eben die Vignetten- und Spritpreise für Österreich. Auch für Rollerfahrer eine interessante Möglichkeit, länderübergreifend seine nächste Tour mit der Vespa zu planen.

Direkter Link zu den **ADAC-Maps**:  
<https://maps.adac.de/> --->



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**

# 30 Jahre VC Oldenburg

von **Manfred Henning**,  
Vespa Club Hamburg von 1950 e.V.

Fotos: **Silke und Christian Laufkötter**

**D**as Jubiläumstreffen des VC Oldenburg lag eine Woche vor dem VWD-Treffen in St. Tropez. Man kann ja das eine Treffen mit dem anderen verbinden. Ich entschied mich, meine kleine Eierfeile (PK 80 S) mitzunehmen nach Oldenburg. Über die Autobahn ... Nö, geht nicht, da man dann ein Hindernis ist. Ab über die B 75. Das lief sehr gut bis Stuckenborstel, dann schaute ich nach links zur A1 und sah das Dilemma ... Stillstand! Es kam wie es kommen musste, ich quälte mich dann zwei Stunden im Schrittempo durch die Bremer Innenstadt!

Das Treffen fand statt in Immer (das ist ein Ortsname) am Gasthof Witte. Mein Navi glühte schon und schickte mich überall hin, aber nicht zum Treffen. Nun musste man aber auch sagen, es war schwer zu finden.

Nach fünf Stunden Fahrzeit für 160 km war ich angekommen.

Doch es sah gut aus, was da los war, und das am Freitag. Etwa 60 Personen waren schon angekommen. Hinter dem Gasthof konnte man zelten und im angrenzenden Schützenhaus waren die Duschen. Die Getränkepreise waren sehr günstig, Abends gab es dann das erste sehr leckere Abendessen. Leider wurden nur 35 Essen bei dem Gasthof bestellt, aber es waren über 60 hungrige Mäuler zu stopfen ... kein Problem für einen Landgasthof! Das gemütliche Beisammensein fand bei schönen Wetter draußen statt, auch wenn der Saal mit Musik beschallt wurde.

Samstagmorgen war Bernd Nicodemus schon dabei, auf der anderen Seite vom Gasthof Witte auf dem Parkplatz das Tur-





niergelände abzustecken. Nach einem sehr leckeren Frühstück wartete man auf die Dinge, die noch kommen sollten. Das Turnier begann, und es kamen immer mehr Rollerfahrer. Marion und Conny hatten wieder ihren Stand mit Vespakleidung und Postkarten aufgebaut, und man konnte vom Gasthof draußen auf die andere Straßenseite beim Turnier zusehen. Laut Aussage von Piet waren um die Mittagszeit ca. 120 Rollerfahrer aus 32 Clubs vor Ort. Nachmittags gab es dann eine schöne Ausfahrt von 65 km. Es ging nach Elsfleth zum Fischerhafenfest.



Am Abend gab es dann wieder ein sehr leckeres Abendessen und die obligatorische Preisverleihung für Zielfahrt und Turnier. Bei lecker Bierchen und Benzingesprächen verlief auch dieser Abend sehr gemütlich. Der Sonntagmorgen war im Gegensatz zu Samstag grau und kalt. Schnell Frühstück, Zelt abbauen und los ging es Richtung VWD in St. Tropez. Es war ein schönes kleines Jubiläumstreffen und ich sage Danke an die Organisatoren vom VC Oldenburg.



Anzeige

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



**[www.haus-hinterm-deich.de](http://www.haus-hinterm-deich.de)**  
Ferienwohnungen in Carolinensiel

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

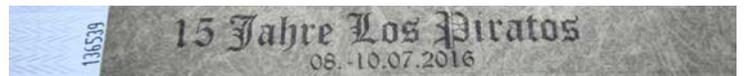


# Zu Gast bei Freunden



von **Jörg Hemker**,  
Vespa Classic Freunde Münster

Fotos: **Jörg Hemker, Stefan Kilmer,  
Silke Laufkötter, Christian Laufkötter**



**D**ie Los Piratos hatten zum Jubiläumstreffen nach Dinslaken eingeladen. Nach vielen regelmäßigen Treffen in Datteln erfolgte dieses Mal ein Wechsel in die Heidebrinkschule in Dinslaken. Die Schule war etwas außerhalb von Dinslaken und bot die Gelegenheit zum Zelten, aber auch

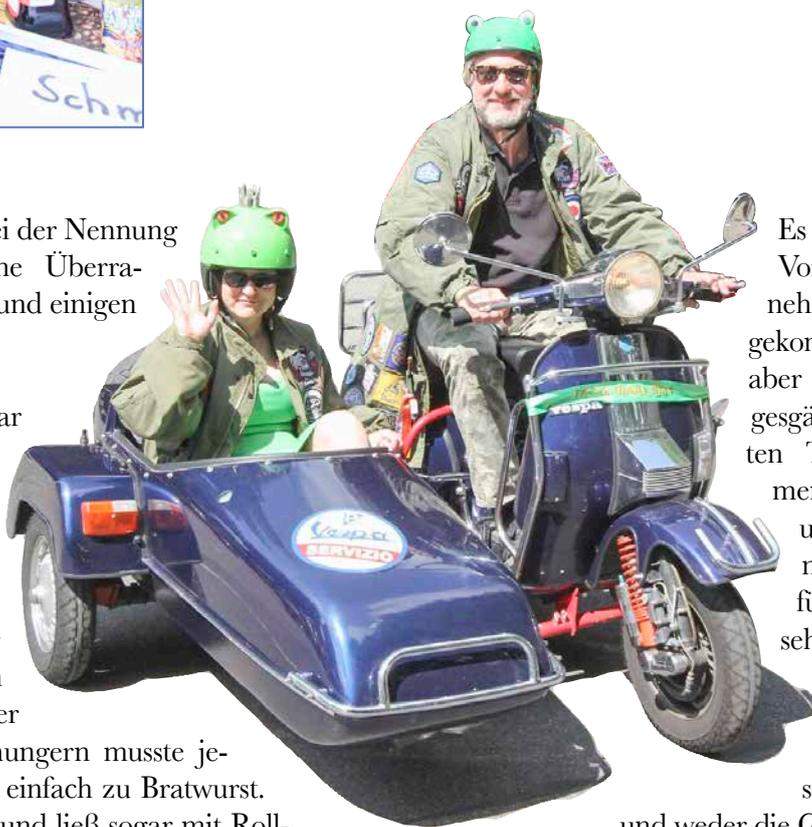
einige Gemeinschaftsquartiere mit Hochbetten. Hier erfolgte die Unterbringung züchtig nach Geschlechtern getrennt. Im Vorfeld geäußerte „Sonderwünsche“ wie z.B. eine Minbar wurden von den Gastgebern auf humorvolle Weise umgesetzt. Ein Spielplatz war ebenfalls enthalten und einige Vespafahrer hatten ihren Nachwuchs





mitgebracht. Als Begrüßung bei der Nennung erhielten die Teilnehmer eine Überraschungstüte mit Patch, Button und einigen Werbegeschenken.

Zur Begrüßung am Freitag war im Nenngeld eine Erbsensuppe enthalten. Parallel hatte man die Möglichkeit, sich mit Pommes, Frikadellen, Chilli und Bratwurst zu versorgen. Dieses Angebot wurde mehr als vielfältig genutzt, was am Samstagabend zum Exitus der beiden Fritteusen führte. Verhungern musste jedoch niemand, man wechselte einfach zu Bratwurst. Das Frühstück war reichhaltig und ließ sogar mit Rollmops keine Wünsche offen. Samstagnachmittag wurde dann sogar noch Kuchen angeboten.



Es hatten sich im Vorfeld nur 30 Teilnehmer angemeldet, gekommen sind dann aber ca. 200 incl. Tagesgästen. Die weitesten Teilnehmer kommen aus der Schweiz und Erlangen. Dies macht die Planung für die Gastgeber sehr schwierig. Die Piraten haben die Herausforderung aber super gemeistert und weder die Getränke- noch die Essensversorgung boten Grund zur Klage.





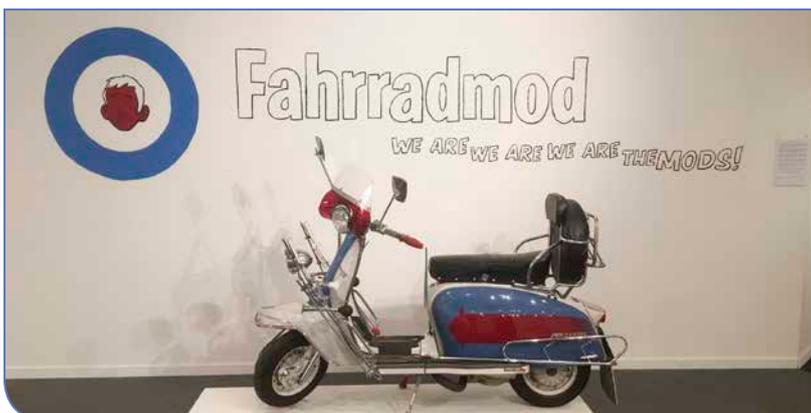
An beiden Abenden wurde ein Nighter angeboten, dieser lief am Freitag etwas schleppend an, was einfach daran lag, dass das Wetter so gut war und sich viele Teilnehmer draußen aufhielten und unterhielten bzw. sich am Lagerfeuer zusammensetzten und Benzingsprache führten.



Am Samstag wurde dann am frühen Nachmittag eine Corsofahrt zum Niederrhein angeboten. Die Fahrt begann damit zu einer moderaten Zeit und die Teilnehmer hatten Gelegenheit ihre Fahrtüchtigkeit ausreichend wieder herzustellen.

Ich entscheide mich für ein Alternativprogramm und fahre ins ca. 15 km entfernte Wesel, um dort die Fahrradmod-Ausstellung von Tobi Dahmen zu besichtigen ([www.fahrradmod.de](http://www.fahrradmod.de), <https://www.wesel.de/de/veranstaltungen/fahrradmod/>).

Zurück am Platz angekommen bieten die Piraten das nächste Highlight in Form einer Tombola an. Der Erlös des Losverkaufs kommt einem wohltätigen Zweck zugute.



Es gibt über Zweitaktöl, Reifen, Rucksäcke allerlei Sinnvolles und Sinnloses zu gewinnen. Ich freue mich „riesig“ über eine rote Polyesterkrawatte mit einem Schneemann darauf!

Abends erfolgt die obligatorische Siegerehrung und der Abend verläuft ähnlich wie am Freitag. Sonntagmorgen herrscht Kaiserwetter und die Teilnehmer machen sich auf den Heimweg.

Fazit: Ein schönes Treffen, die Piraten haben sich alle Mühe gegeben, es den Teilnehmern so angenehm wie möglich zu machen. Dafür vielen Dank und gerne eine Wiederholung an der Heidebrinkschule.



# SCOOTERPEZZI

Ihr Händler für neue und gebrauchte Vespa-Ersatzteile



**SCOOTERPEZZI**

**Inh. Leonardo Macaluso**

**Erich-Rockenbachstr. 2  
67071 Ludwigshafen am Rhein  
Deutschland**

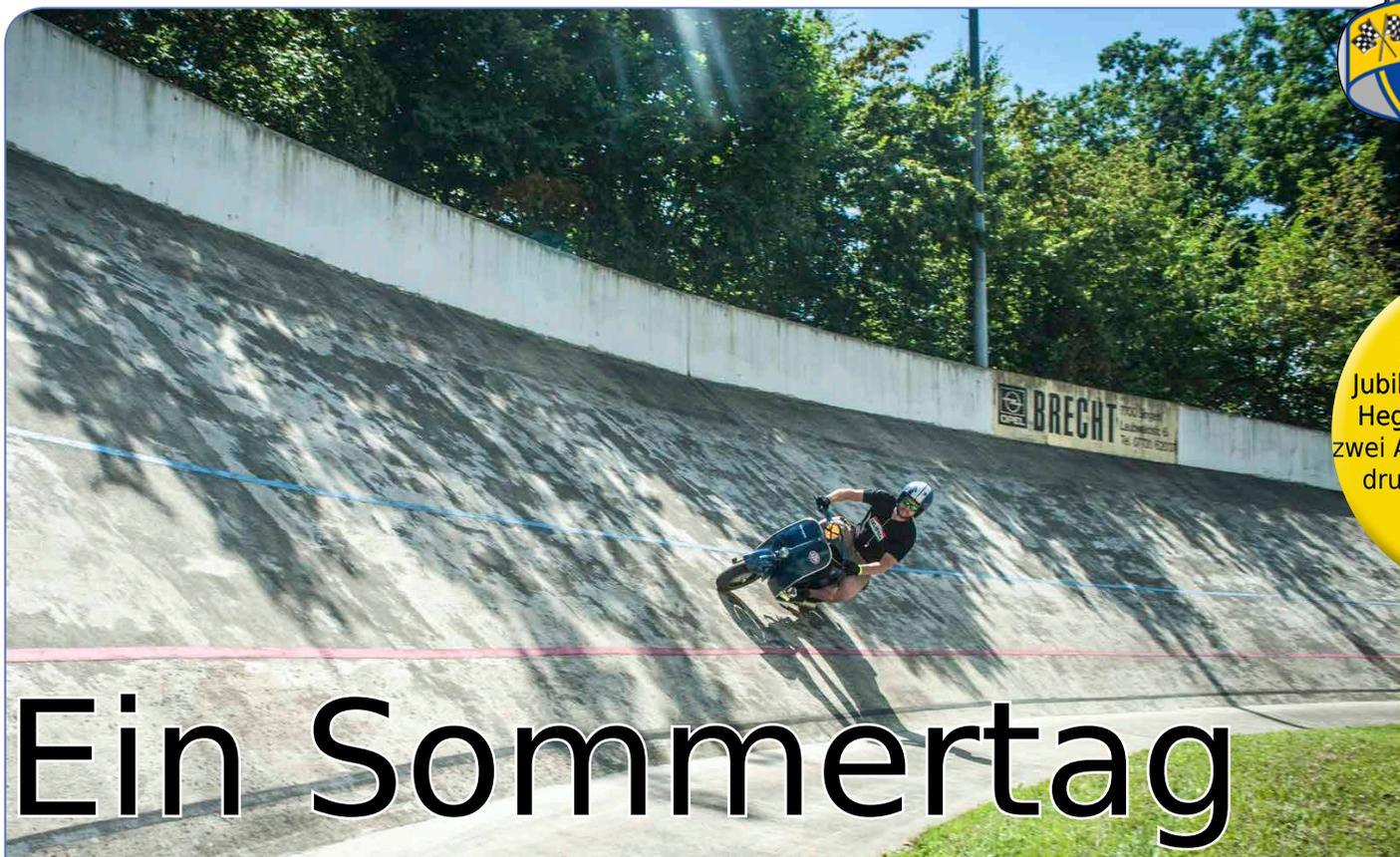
**Tel.: +49 (0) 621 / 6 70 34 66**

**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)**



# Ein Sommertag im Juli

von **Sigrid Bödicker**,  
Vespa Club Düsseldorf

**D**er Vespa Club Singen-Hegau feierte am letzten Sonntag im Juli sein 25-jähriges Bestehen. Sie hatten dazu auf die Singener Radrennbahn eingeladen. Das Wetter versprach einen sonnigen Sommertag. Für 2,- € konnte man sich die Erlaubnis erkaufen, in dem Oval der Betonsteilwand zu fahren – was für ein Schnäppchen. Die Teilnehmer machten rege Gebrauch von diesem Angebot.

Es wurden maximal vier Fahrer gleichzeitig in die Radrennbahn gelassen. Jeder erhielt im Vorfeld eine Erklärung, wie man es schafft, in das Oval mit immerhin 48 Grad Steigungen die Runden zu fahren, ohne wieder auf die schmale Auslaufzone zu gelangen. Yvonne Klamm vom Vespa Club

Gießen (weiteste Anreise) brauchte zwei Anläufe und fuhr dann beeindruckende Runden. Ich selber war froh, dass sich mein Roller mit einem Benzinschlauchproblem herumschlug. So brauchte ich mich nicht dieser Aufgabe zu stellen. Nein, ich hatte von vornherein gesagt, dass das nichts für mich ist. Ich würde es zwar fahren, wenn ich müsste, aber freiwillig?

Das Treffengelände außerhalb des Ovals war mit einem Getränkestand, einer Kaffeebude und einem Grillstand für die rund 150 anwesenden Teilnehmer gut bestückt. Die Preise waren sehr zivil. Für die obligatorischen Benzingespräche waren Bierzeltgarnituren im Schatten aufgebaut.

...jährigen  
 ... VC Singen-  
 ...en wir gleich  
 ...kommen. Wir  
 ...ide in voller  
 ...e ab.



Gegen 13:30 wurde ein Korso angeboten, dieser Einladung folgten viele der Teilnehmer. Die verbliebenen Gäste drehten weiter ihre Runden. Eine PK 50 war kaum aus dem Rund herauszubekommen, der junge Mann hatte seinen Spaß.

Der Korso kam in verkleinerter Version wieder auf dem Gelände an. Da waren wohl einige Gäste schon vorher abgebogen, Richtung Heimat zu Kaffee und Kuchen. Die Veranstaltung sah am mittleren Nachmittag bereits ihrem Ende entgegen.

Erstaunlicher Weise waren kaum Personen anwesend, die nicht aus einem Umkreis von 100 km kamen. Aber das ist wohl heute der Trend. Nur für 3 – 4 Stunden irgendwo hinfahren und ganz unverbindlich das

Angebot nutzen – auf ein Getränk, eine Bratwurst. Und bei Regen bleibt man zu Hause. Schade eigentlich, ich hätte gerne noch weitere Personen aus dem Südwesten der Republik kennengelernt. Deshalb noch einmal ein Dank an den Vespafreunde Südbaden, es war nett mit Euch. Ein noch größeres Dankeschön geht an den Vespa Club Singen-Hegau, dass Ihr Euch die Mühe gemacht habt und mir (damit stehe ich aber garantiert nicht alleine) einen sehr kurzweiligen Sonntag beschert habt. Das Gelände war toll, die Sicherheit der Gäste im und um die Radrennbahn zu gewährleisten war personalintensiv und wurde von Euch souverän gemeistert. Der Tag war eines Geburtstagfestes würdig.

# Erlebe Schräglage einmal anders



von **Tobias Hennes**,  
Vespa Club Singen-Hegau

**D**ie Schräglage in einer der steilsten Radrennbahnen Deutschlands (48° Steigung) durften am vorletzten Juliwochenende die zahlreichen Gäste zum 25-jährigen Jubiläum des Vespa Clubs Singen-Hegau erleben.

25 Jahre Vespa Club Singen, ein Grund zu feiern. Schnell war die Location ausgesucht; die Radrennbahn vor Ort. Nachdem einige Mitglieder schon ein Jahr zuvor bei den „1. Singener Race Days“ (Oldtimer-Zweirad-Rennen in der Radrennbahn) die Schräge befahren durften, bestand der Entschluss fest, das Jubiläum auch hier zu feiern und allen Vespa-Fahrern das Fahren

in der Schräglage einmal näher zu bringen; denn etwas Mut und Überwindung gehört schon dazu.

Nachdem sich zum Glück die Regenwolken am Sonntagvormittag verzogen hatten, knatterten zunehmend die Gäste auf ihren Vespen in das Oval hinein. Mehr als 150 Vespen aus der Region, der angrenzenden Schweiz und Österreich, aber auch aus einem größeren Einzugsgebiet, wie zum Beispiel Düsseldorf oder Gießen, fanden sich auf der Radrennbahn ein.

Nach kurzer Einweisung versuchten die ersten, ihre Runden zu drehen. Zuerst galt



es, die notwendige Geschwindigkeit herauszufinden, um nicht in der Schräge abzurutschen. Nach ein paar vorsichtigen Runden meisterte aber jeder seine Runden in der Steilwand.

„Ich wollte gar nicht mehr aufhören, meine Runden zu drehen“, beschrieb einer der Gäste mit einem breiten Grinsen im Gesicht seine Erfahrung. „Wenn Du es einmal raus hast, fällt es Dir schwer, die Bahn den anderen zu überlassen. Das ist so ein tolles Gefühl, schräg in der Steilwand zu fahren!“

Aber jeder wollte es einmal ausprobieren, sodass nach fünf bis zehn Runden jeweils die nächsten vier Vespen auf die Bahn durften.

Ein Augenschmaus für die Gäste, wie auch Zuschauer, war sicherlich der Corso mit über 100 Vespen durch den schönen Hegau zum zeitgleich nahegelegenen VW-Käfer-Treffen in der näheren Umgebung. Dort wurde der Vespen-Corso gebührend empfangen, bevor es wieder zurück zum Oval auf die Radrennbahn ging, um dort die letzten Runden zu drehen.

Besonders gefreut hat sich der VC Singen über den Besuch des Präsidenten des VCVD's, Uwe Bödicker, der sogar überraschend ein Präsent zum Jubiläum überreichte. An dieser Stelle nochmals ein großes Dankeschön an Uwe! Auch er war begeistert von der Anlage: „Die Örtlichkeit ist spektakulär, das zu fahren macht schon viel Spaß, zumal dies hier auch eine sehr internationale Veranstaltung ist durch die Nähe zur Schweiz und Österreich.“

Die Resonanz war großartig und alle Besucher wollen im kommenden Jahr wieder ihre Runden drehen. Schau mer mal, ob's nächstes Jahr wieder heißt: „Erlebe Schräglage einmal anders!“





# Gäuboden im Vespa-Fieber

von **Christian Laufkötter**,  
Rollerfreunde Vest Recklinghausen

**D**ie Straubinger sind ja immer für eine kleine Überraschung gut. Nachdem sich ihre Scootervista zu einem festen Bestandteil des Vespa-Kalenders etabliert hat, macht nun auch die Gäuboden Classic bundesweit von sich reden. In diesem Jahr war die Veranstaltung auf Vespas der Baujahre 1967 bis 1976 beschränkt.

Bei der Gäuboden Classic handelt es sich um eine geführte Ausfahrt durch den Gäuboden, also die Region rund um Straubing und Teilen des Bayerischen Walds. Die Strecke führte in diesem Jahr über rund 150 Kilometer und machte gegen Mittag

Station in Bad Kötzing. Beim dortigen Ford-Händler gab es eine kurze Pause – nicht aus verkaufstechnischen, sondern aus oldtimertechnischer Sicht. Denn in einer der Hallen präsentierte sich eine wundervolle Sammlung historischer Ford-Automobile. Zwischendurch versteckte sich auch ein Messerschmitt-Kabinenroller, auf der Empore reihten sich historische Motorräder Seite an Seite.

Jürgen Weber und sein Team haben sich gut ins Zeug gelegt, um den 50 Startern eine tolle Ausfahrt zu organisieren. Die Teilnehmer kamen aus dem ganzen Bundesgebiet. Eine kleine Besonderheit, die aber im Vor-



Anzeige

# TSCHÜSS :) LANGeweILE

**K80 SR: der sportive Allrounder**  
Verfügbar in 7 Dimensionen (TL) &  
für geteilte Felgen als 3.50-10 TT

**HEIDENAU**  
REIFEN - MADE IN GERMANY





feld nicht abgesprochen worden ist: Unter den Teilnehmern fanden sich gleich acht Besitzer einer gelben bzw. hellorange- nen Rally! Beim mittäglichen Boxenstopp im Biergarten gab das ein besonders schönes Fotomotiv.

Auc im kommenden Jahr soll es die Gäuboden Classic wieder geben. Nach den Rohrlenker-Modellen 2014, den Baujahren bis 1967 in 2015 und den Modellreihen 1967 bis 1976 dürfen 2017 dann die PX und die PK (Baujahre der 80er) an den Start. Ob die Straubinger auch eine Cosa erlauben werden? 2018 soll es dann eine Classic nur für die Fuffies geben.

**Weitere Infos: [www.vespafreunde-straubing.de](http://www.vespafreunde-straubing.de)**



# Über 200 Besucher beim Vespa-Basar

von Kai Lührs,  
Vespa Club Lüneburg

**E**nde Mai war es wieder soweit. Der diesjährige Vespa-Teile Basar des Vespa-Clubs Lüneburg öffnete erneut seine Pforten. Auf dem Clubgelände an der Arenskule waren 20 Händler aktiv, die Ersatzteile, Vespa-Motorroller und allerhand Skurriles rund um den italienischen Kultroller anboten.

Ein besonderes Highlight war aber ein nagelneues Sondermodell der Vespa anlässlich des diesjährigen 70. Geburtstages. Zu bestaunen gab es von diesem Sondermodell aber gleich drei Exemplare, die „Extrem-Sammler“ aus dem Club eigens auf einem für diese Veranstaltung gebauten Podest präsentierten. Da es für den deutschen



Anzeige



## KÜBLER

alles für Rollerfreunde





Markt lediglich 22 Sonderexemplare gab, war das natürlich ein echtes Highlight und liess so manches Vespisti-Herz höher schlagen. Rund 200 Besucher stöberten auf dem Basar und ließen es sich bei bestem Wetter und vielen kulinarischen Leckereien gut gehen. Und so mancher Besucher ohne Vespa ist nun auf den Geschmack gekommen. Zu



## Ihrem Charme erliegt jeder

Dieter Mertes kann sich ein Leben ohne seine geliebten Zweiräder nicht vorstellen

**Mit sieben Mitgliedern startete der Vespa-Club Elm im Jahr 1962. Heute zählt er 32 Mitglieder. Seit der ersten Stunde ist Dieter Mertes mit dabei. Höhepunkte im Jahreskalender sind die gemeinsamen Ausfahrten.**

Von SZ-Mitarbeiterin Carolin Merkel

Elm. Schon in den 1960er Jahren ist Dieter Mertes, ehemaliger, langjähriger Vorsitzender und Gründungsmitglied des Vespa-Clubs Elm, dem Charme der Vespa erlegen. „Man konnte einfach mit dem Sonntagsanzug auf der Vespa eine Tour machen, das wäre auf einem Motorrad nicht möglich gewesen. Und wer konnte sich damals schon ein Auto leisten?“, erzählt er.

Die Gründungsidee zum Vespa-Club stammte, wie Mertes berichtet, von Thomas Haas. „Er hatte eine Tankstelle und eine Vespa-Vertretung und schließlich die zündende Idee, sich in einem Verein zusammenzuschließen“, erzählt Ehrenmitglied Mertes. Die Gründungsversammlung glückte im zweiten Anlauf. Mit sieben Mitgliedern wurde der Verein am 25. April 1962 aus der Taufe gehoben. Bis heute, betont der inzwischen 73 Jahre alte Vespa-

Veteran, könne er sich ein Leben ohne seine Zweiräder, aber auch ohne den Vespa-Club Elm nicht vorstellen. Jeden Sonntag treffen sich zahlreiche Mitglieder des Vereins – der Club zählt aktuell 32 Männer und Frauen – an der Clubgarage auf dem Marktplatz in Elm. Diese Baumaßnahme wurde, erzählt Stefan Spies, seit 1998 Vorsitzender des Clubs, im Jahr 2002 realisiert. „Zum einen haben wir einiges an Vereinsvermögen in diesen Treffpunkt gesteckt, zum anderen war aber auch sehr viel Manpower in Form von Eigenleistung gefragt“, sagt er.



Zu den „Benzingesprächen“, wie die Vespa-Fans ihre Treffen nennen, kommen Mitglieder, aber auch Menschen, die sich für das legendäre Gefährt interessieren. „Im Umkreis um Elm wissen viele, dass sie hier immer einen kompetenten Ansprechpartner finden, der bei Problemen mit der Vespa weiterhelfen kann“, sagt Spies. Oft bekommen sie Besuch von den Senioren aus dem benachbarten Seniorenheim Benedit. „Hier

werden viele Erinnerungen wach“, sagt Spies. Denn einige Modelle, die bei den Mitgliedern noch gefahren werden, haben schon etliche Jahre auf dem Buckel, lassen nostalgische Gefühle aufkommen. Dass sich der Bauer der Vespa, die italienische Firma Piaggio, weiterentwickelt hat, zeigt ein Blick auf den aktuellen Fuhrpark der Mitglieder. Doch auch wenn die Modelle mit noch so vielen technischen Raffinessen ausgerüstet sind, der unverwechselbare Look, weiß Spies, bleibt bestehen.

Neben den regelmäßigen Treffen sind die gemeinsamen Ausfahrten, die die Mitglieder unternehmen, immer ein Höhepunkt im Jahreskalender. Im vergangenen Jahr ging es nach Südtirol zur Genussrallye. Der Vespa-Club sorgt aber auch immer wieder dafür, dass Vespa-Freunde aus ganz Europa den Weg nach Elm finden.

Neben all dem Spaß, den die Fahrerinnen und Fahrer bei ihrem gemeinsamen Hobby haben, sorgen sie sich auch um das Gemeinwohl in Schwalbach. „Die Räume unserer Clubgarage können auch von anderen Vereinen genutzt werden. Mit dem Weihnachtsbaumverkauf unterstützen wir die Elmer Kindergärten“, erklärt der Vorsitzende.

## Aus der Presse

Saarbrücker Zeitung  
vom Juni 2016

den Clubabenden des Vespa-Clubs Lüneburg sind alle Interessierten mit und ohne Roller herzlich willkommen. Immer Mittwochs ab 20.00 Uhr treffen sich die Mitglieder in der Arenskule 9 in Lüneburg.



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

on tour

# Und ich kann es doch noch

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



**D**urch meinen Job als Touristikkommissar des VWC fühle ich mich verpflichtet, neben den Vespa World Days auch weitere ausländische Treffen zu besuchen, um dort den VWC, aber natürlich auch den VCVD zu vertreten. Nach Österreich und Italien im Jahr 2014 sowie Luxemburg und Belgien im letzten Jahr habe ich mich in diesem Jahr für die PragoVespa in Tschechien entschieden. Sigrid hatte noch einen Hotelgutschein, den man auch in Prag einlösen konnte. So entschlossen wir uns, die 700 Kilometer wie in alten Zeiten auf eigener Achse in Angriff zu nehmen.

Gesagt, getan. Am Donnerstagmorgen ging es bei typisch deutschem Sommerwetter 2016 los – es regnete. Wir hatten aber Glück. Nach ca. 80 km hörte der Regen auf. Mit Temperaturen um die 20 Grad hatten wir nun das ideale Reisewetter. Da wir die Strecke an einem Tag fahren wollten, haben wir uns doch für die Autobahn entschieden. Es ging von Leichlingen aus über Köln, Olpe, Siegen, Wetzlar und Gießen Richtung Osten. Die A4 von Bad Hersfeld über Eisenach und Gera nach Chemnitz lässt sich wirklich wunderbar fahren – 6-spurig ausgebaut und kaum Verkehr.

Ab Chemnitz ging es dann über die Landstraße D7 direkt nach Prag. Nach 10,5 Stunden Fahrtzeit kamen wir am Hotel

an, dass wir nur dank unseres Navis direkt gefunden haben. Wir waren noch so aufgedreht, aber auch hungrig, dass wir noch in die Altstadt fahren und für kleines Geld lecker aßen.

Der Freitagvormittag gehörte noch einmal dem Sideseeing. In dieser Hinsicht hat Prag wirklich viel zu bieten, auch wenn das Wetter etwas durchwachsen war. Nachmittags fuhren wir dann zum Veranstaltungsgelände. Dies lag auf einem Campingplatz ca. 7 km außerhalb. Die ersten Teilnehmer waren schon dort – so auch Marco vom VC Mannheim. Und er hatte die traurige Nachricht, dass Gisela kurz vor Prag einen Unfall gehabt habe und sich gerade mit Horst im Krankenhaus befände. Es stellte sich heraus, dass sie sich an der Schulter und am Knöchel verletzt hatte und eine Nacht zur Kontrolle im Krankenhaus bleiben sollte. Am Abend stand dann noch eine Nachtausfahrt zu einem beliebten Aussichtspunkt mit Blick auf die Prager Altstadt auf dem Programm.

Der sonnige Samstag begann mit der freudigen Botschaft, dass Gisela aus dem Krankenhaus entlassen worden war. Sie hatte zur Schulterentlastung einen Arm in der Schlinge und einen Fuß im Halbschalengips mit Verband. So konnte sie schlecht laufen und wurde im Präsidententaxi vom





Parkplatz zur Gastronomie auf dem Veranstaltungsgelände gefahren. Vormittags wurden Fungames angeboten. Zur Mittagszeit startete der große Korso mit gut 180 Rollern durch die Prager Innenstadt. Der Weg führte auch durch die Altstadt und somit durch Straßen, die man normalerweise nicht so ohne weiteres befahren darf. Es waren gut 200 Teilnehmer da. Die deutschen Farben wurden von den Mann-

heimern und uns Düsseldorfern vertreten. Außerdem waren noch zwei Personen aus Österreich da. Die meisten Teilnehmer kamen aus Osteuropa, womit sich schon eine gewisse Sprachbarriere auftrat. Das erschwerte die Kontaktaufnahme doch etwas. Nicht jeder verstand und sprach Englisch.



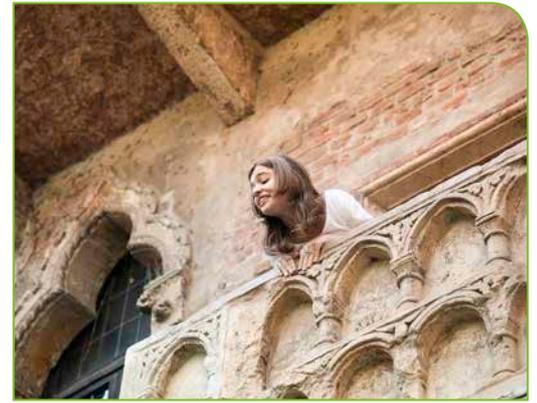
Sigrid und ich nutzten die Gelegenheit, um auf die VWD in Celle hinzuweisen. Wir trugen die Celle-T-Shirts und verteilten Flyer und Postkarten. Ich glaube, wir konnten schon einige Teilnehmer dafür begeistern, nach Celle zu kommen. Es sind doch nur 500 km. Am Abend gab es noch eine Preisverleihung, die ich dazu nutzte, Grußworte des VWC zu platzieren und alle Teilnehmer noch einmal nach Celle einzuladen.

Der Sonntag fiel ziemlich ins Wasser, was dazu führte, dass die geplante Ausfahrt abgesagt wurde. Gegen Mittag endete die Veranstaltung dann und wir nutzten den Nachmittag zur Ruhe für die Rückfahrt am nächsten Tag. Diese verlief reibungslos, staulos und ohne Regen über den gleichen Weg, den wir gekommen waren. Nach diesmal knapp 10 Stunden waren wir wieder zu Hause.

Fazit: Prag ist immer eine Reise wert – und die PragoVespa auch.



# “Giulietta e Romeo” Treffen in Verona

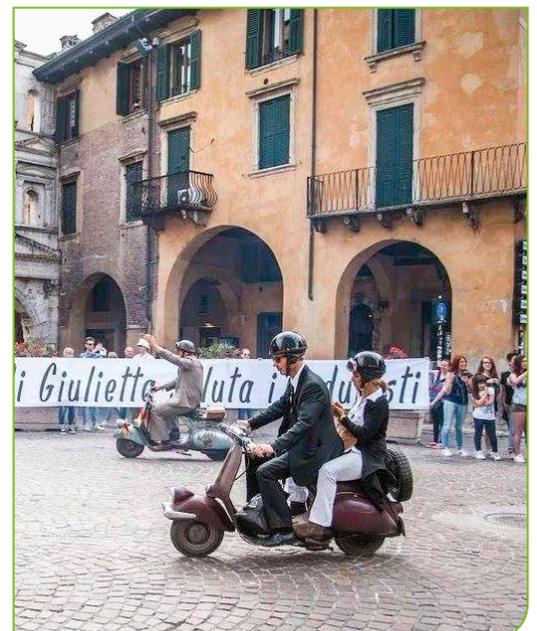


von **Andrea Volgger und Robin Davy**,  
Vespa Oldtimer Freunde München

**A**m 4. Juni verließen wir am Abend die Vespa World Days in St. Tropez, um das Treffen „Giulietta e Romeo“ in Verona nicht zu verpassen. Nach sechseinhalb Stunden Fahrt und einer kurzen Nacht, trafen wir am Morgen viele Vespisti schon im Hotel, die meisten im Look der 50er-Jahre und ein paar auch mittelalterlich gekleidet. Treffpunkt war die „Fiera“, wo sich ca. 100 Lampe-unten-Fahrer trafen. Die Fahrt ging quer durch die Innenstadt von Verona bis zum berühmten Balkon. Dort wurde für uns ein Stück aus Romeo und Julia aufgeführt. Dann ging es weiter zum alten Clublokal. Dort gab es leckeren Wein und italienische Köstlichkeiten. Die Stimmung war ausgelassen und es wurden italienische Lieder gesungen.

Bei der nächsten Etappe wurden wir durch einen heftigen Regenschauer ziemlich durchnässt. Aber schon beim Mittagessen, einem vorzüglichen 5-Gänge Menü direkt vor der Arena, trocknete uns die Sonne wieder. Dort war dann auch genug Zeit, sich über die vergangenen und die bevorstehenden Vespa-Treffen zu unterhalten, Plaketten zu tauschen oder auch über Sonstiges zu reden. Anschließend wurden dann vor der Arena die Teilnehmer geehrt und das sehr gelungene Treffen beendet. Als Erinnerung gab es eine wunderschöne Plakette mit Namensgravur.

Wir freuen uns schon auf das nächste Treffen in Verona!





# Welcome to the Show!

von **Frank Tiepel**,  
Vespa-Club Düsseldorf e.V

Fotos: **SIP**,  
**Christian Laufkötter**

**D**ie diesjährigen Vespa World Days fanden vom 2. bis 5. Juni 2016 in Frankreich im Golf von St. Tropez statt. 6.000 Vespisti machten sich auf den Weg nach Südfrankreich. Diejenigen, die mit der Vespa dorthin anreisen, hatten schon bei der Überquerung der Alpen eine spektakuläre Anreise.



Die Benzinversorgung an den Tankstellen war problemlos. Bei annehmenden Temperaturen, aber nicht immer sonnigem Wetter,

konnte man sehr schöne und abwechslungsreiche Tage mit der Vespa an der Côte Azur verbringen.

Die Registrierung der Teilnehmer erfolgte recht zügig und problemlos, sodass dem ersten Eindruck vom Vespa Village nichts mehr im Wege stand. Das recht großzügige Veranstaltungsareal befand sich auf einem Campingplatz mit vorwiegend an Vespisti vermieteten Mobilheimen. Dort stand auch das Festzelt für das Gala Dinner, welches ca. 1.700 Personen Platz bot. Rund um das Vespa Village befanden sich die meistens bewachten Parkplätze.

Im Village selber waren etliche Verkaufsstände mit allem, was das Herz begehrt,

wie neue und gebrauchte Ersatz- und Zubehörteile, alter Trödel aus den 60er-Jahren, Tuning, Kleidung, Merchandising-Artikeln und vieles mehr.

Die offizielle Plakette der VWD war in diesem Jahr leider nur aus „Kunststoff“ zu haben – leider am falschen Ende gespart, wie ich finde. Der VCVD und der VC Celle waren ebenfalls an zwei Tagen im Hinblick auf die Vespa World Days 2017 mit einem Info-Stand vor Ort. Es herrschte reges Interesse, und nebenbei wurden auch noch 100 Stück der eigens aufgelegten Plakette „Team Deutschland“ im Auftrag verkauft.

Es gab zahlreiche Imbissstände für den Hunger sowie Getränkestände für den Durst. Leider gab es nur eine Kasse zum bezahlen, was teilweise zu Warteschlangen führte. Auch die Preise der Gastronomie waren leider deutlich zu teuer. Ebenfalls auf dem Gelände befand sich eine kleine Ausstellung der französischen ACMA und des TAP. Abends gab es Livemusik, die zum Tanzen und Fachsimpeln einlud.

Tagsüber wurden verschiedene geführte Touren mit unterschiedlichen Streckenlängen angeboten. Es gab Touren ins Hinterland und in die Berge auf engen, kleinen und menschenleeren Straßen mit gefühlten 10.000 Kurven und Kehren. Meer und atemberaubende Ausblicke gab es genug.

Samstagnachmittag waren am Hafen in der Altstadt von St. Tropez alte Vespen bis Baujahr 1967 mit deren Fahrern und Beifahrern im zeitgenössischen Outfit zu bestaunen. Die meisten teilnehmenden Länder der VWD waren beim Concours de Elegance vertreten. Ein Highlight, wie ich finde. Ebenfalls in St. Tropez war eine Ausstellung seitens Piaggio zum 70. Geburtstag der Vespa. Leider fehlten Hinweisschilder zum Ausstellungsgebäude in der Stadt, was das Finden etwas schwierig machte. An der alten Gendarmerie war Luis de Funes leider nicht anzutreffen...

Der Corso startete am Sonntagmorgen. Aufgestellt wurde sich nach Ländern und der

Corso führte über 20 Kilometer durchs Hinterland bis an den Hafen im mondänen St. Tropez, wo an diesem Vormittag kein Platz für die High Society war. Tausende Vespas säumten das Hafenbecken und die Stadt. Aus jeder Gasse hörte man das Knattern der Vespa-Motoren.

Trotz der Startschwierigkeiten und teils schlechten Informationen seitens des Veranstalters im Vorfeld und während dieser VWD waren es sehr schöne Tage mit freundlichen Teilnehmern aus vielen Ländern, interessanten Vespen, schöner Location und einem sehr netten „Fischer-Dörfchen“ St. Tropez.

Die VWD 2016 in Frankreich sind Geschichte – blicken wir voraus. Wir sehen uns 2017 in Celle!





# Ein Fest für Auge und Ohr

von **Jörn Brandt und Ole Möller**,  
Vespa Club Hamburg 1950 e.V.

Fotos: **SIP, Christian Laufkötter**

**M**it von der Partie waren diesmal über 20 Teilnehmer des Vespa Club Hamburg, ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann. Rund um die Nennproblematik und die Erforderlichkeit, schnell sein zu müssen, um Full Entry und auch genügend Hütten für unsere Mitglieder zu bekommen, hatten wir es geschafft, alle zu nennen. Das Nenntool konnte einen zur Verzweiflung bringen.

Was gab es sonst noch Wissenswertes über die VWD 2016 ?

Gut: Alles an einem Platz, also fußläufig erreichbar (aber wer will schon zu Fuß gehen?). D.h., Vespa Village, Unterkünfte, Festzelt für die Abendveranstaltung am Samstag, Strand, Bar etc. alles lag beieinander. Viele Teihändler, mit teilweise wirklich guten Preisen für gute Artikel und den

teilweise üblichen Apothekertarifen.

Ruhezeiten auf dem Platz, sofern sie denn vorhanden waren, spielten keine Rolle und somit war es ein Fest für Auge und Ohr rund um die Uhr mit Vespa-Sound versorgt zu werden oder auch mit italienischen Arien am Sonntagmorgen, wenn Italiener schnell zum Flughafen müssen. Wenn rund um die Uhr gefahren wird, kann aber auch mal etwas passieren. So ist leider ein Franzose mit Vespa voll mit guter Laune und Wein vor dem Haus einiger Freunde des VC Münster gestürzt und hat sich erheblich verletzt (Notarzt, Krankenhaus etc., weiteres wissen wir nicht).

Beim Village gab es wieder eine Kontrolle beim Verlassen des Platzes, d.h. Fahrer und





Vespa wurden auf identische Nummern kontrolliert, um Diebstähle zu verhindern. Eigentlich super, aber warum ausgerechnet am Samstagabend dieser Service eingestellt wurde, erschließt sich (noch?) nicht.

Die Anmeldung vor Ort war übrigens sehr unproblematisch. Man hat einfach einen von vier Anmeldebereichen durchfahren, die mit vier verschiedenen Sprachen gekennzeichnet waren. Dort traf man dann auf nette Franzosen, die dann auch die Sprachen beherrschten oder zumindest erfolgreich so taten. Das ging wirklich sehr schnell und problemlos.

Die örtliche Strandbar war nett und gut ausgestattet mit Essen, Getränken und

charmanten Bedienungen. Naja, dass die Bierbraukunst in Frankreich noch nicht ihren Höhepunkt erreicht hat, ist wohl kein Geheimnis. Daher haben Kai und ich vier Kästen Astra gespendet, um die ersten Tage der Akklimatisierung zu ermöglichen und auch um etwas Kultur in dieses schöne Land zu bringen. ;)

Die Preise für Essen und Trinken waren wie erwartet nicht auf kroatischem Niveau, noch annehmbar und nicht wirklich überraschend.

Das Wetter: Ein Thema für sich! Kein Regen, aber Ausfahrten waren auch tagsüber teilweise mit Pulli besser zu ertragen. Abends war an der Strandbar für die meisten lange Hose, Pulli und Jacke Pflicht, um





Erfrierungen zu verhindern. Die Ostsee nannte sich dort Mittelmeer, war aber genauso kalt. Gebadet haben wir trotzdem, wir sind ja nordisch by nature.



der Tanke tankt, wird einem wieder klar, dass etwas Entspannung gelegentlich gut tut.

Abendveranstaltung am Samstag: Ein Zelt für etwas über

Tanken: Was haben wir uns Sorgen gemacht über Engpässe und Auseinandersetzungen mit der Landbevölkerung mit Mistgabeln um die letzten Tropfen Sprit. Wir haben teilweise so viel Sprit in Kanistern mitgenommen, damit hätten wir die gesamten VWD bespaßen können. Wenn man aber nachts allein an

2.000 Leute, die an Tischen sitzen konnten. Respekt. Die Hälfte war mit Italienern gefüllt. Die anderen Nationen wurden durch die Veranstalter zusammengesetzt. Das hört sich unglaublich an, aber die Crew hat es tatsächlich geschafft, das Essen einigermaßen zeitgleich zu servieren, das war super für die Stimmung. Damit niemand irgend-



welche Reden oder Aktionen verpasst, der ausschließlich das Light-Entry-Ticket hatte, war hier nur Essen angesagt und absolut nichts anderes. Dadurch war es, abgesehen von Spannbänder tauschen, aber auch etwas dröge. Dennoch immer wieder erstaunlich, wenn Clubs aus dem Kosovo, Israel oder Russland den Weg zum Treffen finden.

Große Reden: Nach der Abendveranstaltung am Samstag gab es von einer Bühne große Reden und die Verlosung der neuen Vespa PX 125. Man versuchte gelegentlich etwas zu übersetzen, der überwiegende Schwerpunkt lag aber im Französischen. Das kann man, glaube ich, nachsehen, auch wenn sich so mancher bitter beklagt hat. Hier wurde auch dem VC Celle Gelegenheit gegeben, kurz die VWD 2017 anzukündigen, was Ingo, Claire und Heike aus Celle auch gut gemeistert haben.

Übrigens wurde wieder klar, wie sehr viele bereits die Nähe von Celle zu Hamburg bemerkt haben, da wir mehrfach darauf angesprochen wurden.

Nicht so gut: Plakette aus Plastik, in einer dermaßen miesen Qualität, dass man sich weitere Ausführungen ersparen sollte. Dafür gab es einen Merchandising-Stand mit VWD-Artikeln mit allerlei Auswahl mit schwankender Qualität und einem Mitarbeiterpool, von denen überraschenderweise alle Französisch sprachen, aber nicht ein Wort auswärts. Alles wurde über eine Kasse abgerechnet, d.h. warten, warten, warten und warten.

Die Vespa-Corso-Fahrt, eines der wesentlichen Elemente eines Treffens, da hier alle Vespafahrer aller Nationen zusammenkommen und das symbolisieren, wofür ein Vespa-Treffen steht, wurde auf den Sonntagvormittag gelegt. Viele mussten bereits abreisen, konnten daher nicht daran teilnehmen. Schade, aber das war unnötig.

Das Bier, ach nee, hatten wir schon.

Getränke und Essen wurden im Village über ein Bon-System bezahlt, d.h. zuerst anstellen, Bons bestellen für unterschiedliche Artikel, die man dann auch bereits festlegen musste, dann wieder anstellen für Essen und Getränke. Irgendwann war es uns wirklich zu doof und haben einfach dort, wo es ging, Bargeld auf den Tisch gelegt. Das ging nicht beim Bier. Aber das Bier, ach nee, hatte ich ja bereits erwähnt. Der VCH, weltweit bekannt durch erprobte Überlebenstricks, hat sich einfach mit gut beladenen Rucksäcken bewaffnet und keiner musste verdursten.

Ob es unverhältnismäßig ist, so eine weite und aufwändige Reise zu unternehmen, muss jeder für sich selbst beantworten. Dennoch ist es immer wieder unfassbar, wie viele Menschen friedlich und mit Spaß an der Sache zusammen kommen und feiern können. Wenn man dann auch noch an den unterschiedlichsten Orten Europas mit Freunden Vespa fahren darf, ist das der perfekte Moment. Oder?





# Wir haben Wetter!

von **Christian Laufkötter**,  
Rollerfreunde Vest Recklinghausen



**A**nfang Juni war es wieder soweit: Der Berg ruft! Und zwar nach Zell am See. Bereits zum siebten Mal – nicht mitgezählt Vespa World Days 2009! – haben Organisator Franz Schmalzl und das Team des VC Pinzgau an den Fuß des Großglockners geladen. Und über 1.000 Vespisti aus fast 20 Nationen sind gekommen.

man sich bereits im Vorfeld anmelden, da die Teilnehmerzahlen – im Gegensatz zum regulären Programm – begrenzt waren.

Für diejenigen, die bereits alle sieben VAD mitgemacht haben, hat sich Franz etwas besonderes ausgedacht: Alle Teilnehmer erhielten eine Ehrenurkunde und ein kleines Präsent für ihre Treue. Auch die Teilnehmer, die bereits zum sechsten und zum fünften Mal dabei waren, konnten sich über eine Aufmerksamkeit freuen.

Die Ausfahrten sind das eigentliche Herzstück der VAD. Die gemeinsame Fahrt zum Großglockner – wer



Getreu dem Motto „70 Jahre Vespa – 7 Jahre Vespa Alp Days“ gab es diesem Jahr sieben Tage lang Vespa-Spaß in den Bergen. Bereits ab Montag hatte das Team die ersten geführten Touren für die Frühreisenden angeboten. Für diese musste



n

# #VAD7

Fotos: **Christian Laufkötter,**  
**Franz „Brauni“ Braunstein**

noch nicht dabei war, hat wirklich was verpasst! Doch auch abseits der Straßen gabs genug zu sehen: Nicola L'impennatore, der italienische Stuntfahrer, zeigte am Samstag trotz Regenwetters auf dem Marktplatz sein Können. Im 70. Geburtsjahr der Vespa gab es eine große Oldie-Ausstellung auf dem Marktplatz. Robin Davy brachte eigens seine Ur-Vespa mit.



Die VAD finden auch 2017 wieder statt! und zwar vom 15. bis 18. Juni! Genau eine Woche vor den VWD 2017!



# Mit Vollgas durch den No

von **Inja und Dirk Mainhardt**,  
Vespa Club Celle

**D**ieses Jahr fand die Vintage Cruise zum zweiten Mal statt, und es trafen sich gut 60 Blechrollerfahrer aus unterschiedlichsten Gruppierungen und Altersklassen. Alle mit dem gemeinsamen Wunsch, Spaß zu haben, gemeinsame Abende zu verbringen und ihre Schätzchen zu präsentieren, aber im Vordergrund dieser Veranstaltung stand das Fahren.

Die Gruppe startete am 15. Juli in Bargtheide. Von dort ging es nach Mölln, weiter nach Hagenow, und am Abend wurden wir herzlich vom VC Lüneburg auf dem Lüneburger Rathausplatz empfangen. Nachdem die Fahrzeuge dort wie an jedem Halteplatz eine Stunde zur Schau standen, ging es weiter zum Clubgelände des VC Lüneburg, wo

wir alle unsere Zelte aufbauten und den Abend gemütlich bei Bier, Grillgut und Benzingsprächen ausklingen ließen.

Am nächsten Tag ging es nach ein paar Kaffee und ein, zwei Brötchen über Winsen Luhe, Finkenwerder und das alte Land zum Fähranleger Lühe für einen kleinen Snack. Anschließend ging es über die Elbfähre nach Glückstadt, um dort ein Eis im altbekannten Eiscafe vom letzten Jahr zu genießen. Die letzte Etappe führte zur zweiten Übernachtung auf dem Golfplatz Deichgrafenhof, wo wir schon sehnsüchtig erwartet wurden. Auch hier wurde wieder gegrillt und der Abend gemütlich im Irish Pub beendet.

Der dritte Tag startete mit einem leckeren Frühstück in Lunden, das privat organi-



# rden



siert war. Danach fuhren wir nach Husum, wo am Hafen unsere erste Ausstellung für Sonntag war. Weiter ging es zum Paradeplatz in Rendsburg. Die letzte Etappe führte uns nach Segeberg, wo wir zum Ende dieser genialen Tour mit Kaffee und Kuchen von Vespafahrern, die leider nicht mitfahren konnten, empfangen wurden.



Insgesamt war das wieder ein grandiose Tour mit über 570 zurückgelegten Kilometern. Leider gab es auch ein paar Ausfälle und einige Schrauberei, aber ganz ohne wäre es doch auch irgendwie langweilig ... Auch das Wetter hat mitgespielt, von ein paar kurzen Regenschauer abgesehen war es trocken und nicht zu warm und nicht zu kalt.



Wir freuen schon auf eine hoffentliche Wiederholung im Jahr 2017.



Weitere Infos: --->  
[www.vintagecruise.de](http://www.vintagecruise.de)





# Bremen im Rallyfieber

# 4. German Vespa Rally, or it's all about the Tesa, oder

## eine Minute verändert alles!

Seite: 28

von **Jörg Hemker**,  
Vespa Classic Freunde Münster

Fotos: **Bengt Lange**,  
**Christian Laufkötter**

**A**ls ich hörte, dass die 4. German Vespa Rally des Vespa Clubs von Deutschland in Bremen stattfinden sollte, war ich begeistert: Dieses Mal fand die Rally quasi direkt vor der Haustür statt und da ich schon immer mal daran teilnehmen wollte, habe ich mich als Neueinsteiger angemeldet.

Fachhandel oder Internet. Da mir die Zeit fehlt, kaufe ich einen „professionellen“ Roadbookhalter im Internet für etwas mehr Geld. Eine entsprechende Befestigung wird mittels Gewindestange an zwei Spiegelhalterungen an der PX selbstgebastelt und hält bombenfest. Je näher die Veranstaltung rückt, desto aufgeregter werde ich.

Im Vorfeld habe ich mit einigen alten Hasen gesprochen und so war schnell klar, dass eine bestimmte Grundausrüstung nötig ist: ein Roadbookhalter zur Befestigung der Streckenkarte und eine Stoppuhr. Roadbookhalter kann man sich leicht selbst bauen z.B. mit Tupperdosen. Entsprechende Anleitungen gibt es im Internet. Die Kosten für einen solchen Halter liegen bei ca. 25 €. Billige Stoppuhren gibt es für ca. 15 € im

Ich komme am Freitagnachmittag auf dem Gelände eines Wassersportclubs in Bremen an und hole meine Nennunterlagen ab. Die Roller können über Nacht bewacht in einer Halle des Wassersportclubs geparkt werden. Es gibt erste Erklärungen für die Teilnehmer. Die Bremer Vespa Freunde, die die Rally ausrichten, bieten den Teilnehmern, die bereits am Freitag angereist sind, noch die Möglichkeit einer Stadtführung an. Ich



Seite: 29



nehme die Möglichkeit nicht wahr und fahre zu meiner Übernachtungsmöglichkeit bei Freunden in Okel.

Samstagsmorgen geht es um 07:30 Uhr von Okel nach Bremen und ab dann ist der Tag streng durchgetaktet. Am Wassersportverein angekommen wird kurz gefrühstückt, anschließend wird das Roadbook in Emp-

fang genommen. Es handelt sich hier um eine Streckenbeschreibung im DIN-A5-Format, die mit Symbolen und Kilometerangaben die Strecke des heutigen Tages beschreibt. Die zu fahrende Strecke am Samstag liegt bei knapp 160 km. Die Seiten des Roadbooks müssen dabei für den Halter in der richtigen Reihenfolge aneinander geklebt werden. Mit Tesafilm und Schere



## 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

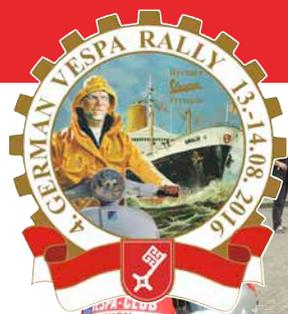
WWW.BOLLAGMOTOS.CH
INFO@BOLLAGMOTOS.CH

ausgerüstet bildet sich bald ein seltsames Bild: In der Halle sitzen erwachsene Männer und Frauen und schneiden und kleben Papierseiten aneinander. Ich fühle mich irgendwie an das Panini-Album meines Sohnes erinnert und mache fleißig mit. Tesafilm hatte ich von zu Hause mitgebracht, wir hatten noch welches in der Schublade liegen. Dieses sollte sich später als Fehler herausstellen. Das Roadbook wird anschließend im Halter an den vorgesehenen Rollen mit Tesa befestigt und aufgerollt.

Als nächster Schritt steht die technische Prüfung an. Die Bremer Vespa Freunde checken jedes Fahrzeug. Auf dem Weg dorthin

macht meine PX auf einmal ziemlich fiese Geräusche. Nein, nicht jetzt! Die Fahrzeuge müssen zu einer bestimmten Zeit im Parc Fermé sein. Es handelt sich hier um einen Bereich analog der Formel 1, in dem keine technischen Änderungen mehr an den Vespas vorgenommen werden dürfen. Ich habe noch 10 Minuten und der Roller klingt richtig sch... Ich frage meinen Kumpel Gatti um Rat und wir vermuten den Elestart. Also schnell die Lüfterradabdeckung demontiert und zum Glück ist es wirklich nur der Elestart. Die Batterie war zu schwach und das Zahnrad des Elestarts ist nach dem Starten nicht in die Ausgangsposition zurückgegangen und schliff am Lüfterrad.





Also schnell das Zahnrad zurückgeschoben und wieder zusammengebaut. Ich bestehe die technische Abnahme und bin pünktlich im Parc Fermé. Dieser ist nach Startnummern sortiert, die mit Kreide auf dem Boden markiert sind. Ich sortiere mich entsprechend meiner Startnummer ein. Ein anderer Teilnehmer hinter mir fragt mich: Bist Du die 39? Nein, ich bin der Hemi, aber Freunde können auch 39 zu mir sagen. Das Eis ist gebrochen und wir grinsen uns beide an. Bin ich halt ab jetzt die 39! Insgesamt fahren 53 Teilnehmer mit. An Fahrzeugen ist von einer Lampe unten, über eine Messerschmitt T1 bis zur modernen GTS alles vorhanden. Mein persönliches Ziel für diesen Tag ist der vorletzte Platz; ich möchte das System verstehen und Spaß haben.

Vor dem Start zeigt die große Uhr des die Rally veranstaltenden VCVDs die gültige Zeit an. Jeder Teilnehmer gleicht seine Zeit entsprechend ab, so dass alle

Stoppuhren die gleiche Zeit anzeigen (sollten). Meine Startzeit ist 10:38 Uhr. Die Teilnehmer starten im Minutentakt. Ziel ist es, möglichst exakt zu seiner Startzeit durch eine erste Lichtschranke zu fahren. Etwa 20 m weiter befindet sich die nächste Lichtschranke. Wie viel Zeit man zwischen diesen beiden Lichtschranken benötigt, ist egal, man muss sich diese Zeit nur merken, da man sie bei der Prüfung abends möglichst genau reproduzieren muss. Plötzlich erhalten wir die Info, dass sich die Startzeit jedes Teilnehmers um eine Minute nach hinten verschiebt. Man hätte eine Minute verloren! Wie kann man bei exakten Startzeiten eine Minute verlieren?

Nach der Wertungsprüfung fahren wir gemeinsam mit sechs weiteren Rollerfahrern los. Ich muss bereits nach 1 km anhalten. Mein Roadbook lässt sich nicht drehen. Das verdammte Tesafilm hat nicht auf der Rolle gehalten. Die Gruppe lässt mich zurück, da die Zeit knapp bemessen ist.



Ich versuche, den Fehler zu beheben, aber die Zeit ist zu knapp. Zum Glück bleibt Gatti wenigstens bei mir. Ich bin richtig frustriert. All diese Vorbereitungen sollen jetzt scheitern wegen Tesafilm? Gatti führt mich durch Bremen und wir müssen richtig Gas geben, um unsere Zeiten am Kontrollpunkt zu erreichen. Zwischendurch ist noch eine Stempelkontrolle mit einem Aussichtsturm, für Sightseeing haben wir aber keine Zeit. Wir fahren durchs schöne Bremer Umland und sind nur 5 Minuten vor unserer Zielzeit am Kontrollpunkt. Der Kontrollpunkt befindet sich am Rollerhof in Langenhagen, wo es eine erneute Wertungsprüfung gibt. Dann haben wir ca. 1 Stunde Mittagspause.

Auf dem Weg zum Kontrollpunkt befindet sich eine Tankstelle und ich entdecke einen Schreibwarenladen. Also schnell tanken. Als nächstes stürze ich in den Schreibwarenladen und rufe: „Ich brauche Tesafilm!“ Die nette Verkäuferin fragt,

welchen Abroller ich denn hätte. Ich fühle mich wie ein Junkie beim Drogendealer und rufe nur: „Sch.. egal, ich brauche Tesa und zwar starkes!“ Mir läuft die Zeit davon. Ich kaufe direkt vier Rollen, schnappte mir mein Nachmittagsroadbook und klebe die Seiten komplett nach. Die Start- und Schlussseite wird sorgfältig mit Panzerband befestigt. Ich rolle das Roadbook zur Probe einmal rauf und runter. Funktioniert. Jetzt schnell noch etwas essen. Dann bin ich mit der Wertungsprüfung dran, nach der wir wieder zu sechst weiterfahren. Ab jetzt macht es richtig Spaß! Da mein Roadbook jetzt funktioniert, weiß ich endlich, wo ich bin. Wir kommen pünktlich und ohne Pannen am Ziel an.

Abends wird gegrillt. Man hat Zeit, auch einmal neue Kontakte zu knüpfen. Es gibt Teilnehmer aus allen Teilen Deutschlands und sogar aus Österreich. Die Bremer Vespa Freunde haben für den Abend sogar eine Band organisiert, die super Musik



spielt. Da die Teilnehmer aber kaputt sind und sich lieber unterhalten wollen, ist der Versuch, eine Party in Schwung kommen zu lassen, für die Band etwas mühsam. Wir fahren zeitig nach Okel und sind am nächsten Morgen um 07:30 wieder am Platz. Die Prozedur vom Vortag wiederholt sich. Die heutige Strecke beträgt ca. 60 km. Zuerst geht es durch die Bremer Innenstadt, nach einiger Zeit aber wieder ins schöne Bremer Umland. Unterwegs gibt es wieder einen Kontrollpunkt und später noch eine Wertungsprüfung. Die abschließende Strecke von dort zum Ziel beträgt 11 km durch die Stadt; dafür haben wir 22 Minuten. Das ist etwas sportlich bemessen und der VCVD gibt jedem Teilnehmer noch einen zusätzlichen Zeitpuffer von 30 Minuten. Am Ziel angekommen gibt es die letzte Wertungsprüfung und dann ist es geschafft! Die Rally ist gemeistert.

Nach einem Mittagessen erfolgt die Siegerehrung in verschiedenen Klassen. Eine faire Geste ist es zudem, den jeweils Letzten neue Reifen als Trostpreis zu geben, um sie

für die Zukunft zu motivieren. Hier klärt sich auch das Rätsel der verlorenen Minute. Ein Teilnehmer hat seine Stoppuhr zwar exakt mit den Sekunden auf Null gestellt, ist aber dabei genau um eine Minute verrutscht. Dadurch war seine Zeit zerstört. Alle nachfolgenden Fahrer konnten ihre Zeiten natürlich dann ebenfalls nicht mehr erreichen, daher wurden alle Zeiten (mit Ausnahme seiner) um eine Minute nach hinten geschoben.

Die Rally war einfach spitze! Man kann den Bremer Vespa Freunden nur ein ganz dickes Lob aussprechen: Die Veranstaltung war super organisiert und hat super Spaß gemacht. Die Bremer Vespa Freunde haben dabei zu Recht am Ende stehenden Applaus von allen Teilnehmern bekommen, der speziell Maren und Christian galt.

Die Rally ist für Neulinge gut geeignet. Ich habe in der Gesamtwertung Platz 31 erreicht und bin daher mehr als zufrieden. Danke für die tollen drei Tage!





# Die Besten der Besten!

## Gesamtwertung:

1. Jens Lorenzen VC Bonn
2. Bernd Kübler VC Bonn
3. Reinhard Strommer Scootermania Weiz
4. Frank Thöle Vespa Classic Freunde Münster
5. Michael Klingel VC Pforzheim
6. Martin Stift VC Wien
7. Holger Schöneberg VC Düsseldorf
8. Werner Ahammer RV Hollabrunn
9. Günther Kübler VC Bonn
10. Jörg Jansen VC Düsseldorf



## Gespanne:

1. Stefan Bach Alpenschalter VC
2. Reinhard Haarhofer VC Wien



## Best Rookie (sponsored by Eheleute Bödicker):

Frank Thöle  
Vespa Classic Freunde  
Münster



## 1. je Klasse:

- |                      |                      |     |
|----------------------|----------------------|-----|
| 1. Frank Thöle       | Vespa Classic Fr. MS | 8"  |
| 1. Reinhard Strommer | Scootermania Weiz    | 10" |
| 1. Jens Lorenzen     | VC Bonn              | A   |

## Jüngster Teilnehmer:

Moritz Stift (16)  
VC Wien



## Damenwertung:

1. Sabine Strommer Scootermania Weiz
2. Silke Laufkötter Rollerfreunde Vest Recklinghausen
3. Sandra Sallein Rollerfreunde Vest Recklinghausen



## Reifen sponsored by Michelin für den letzten bei Siegerehrung Anwesenden seiner Klasse:

- |                     |                       |     |
|---------------------|-----------------------|-----|
| Bernd Schmeller     | Alpenschalter VC      | 8"  |
| Dennis Biesen       | VC Los Piratos Voerde | 10" |
| Wilfr. Taraschinski | VC Düsseldorf         | 12" |



## Pinasco-Pokal für die beste Leistung in der SS2 female/ male:

Katrin Tauch,  
Bernd Schmeller  
Alpenschalter VC



## Mannschaft:

- 1. VC Austria A** Sabine Strommer  
172 Punkte Reinhard Strommer  
Martin Stift
- 2. VC Germany** Sigrid Bödicker  
196 Punkte Bernd Kübler  
Jens Lorenzen
- 3. VC Düsseldorf 1** Uwe Bödicker  
215 Punkte Jörg Jansen  
Holger Schöneberg



# Wenn nummo gudd gess is, losst sichs a gut fahre ...

von **Sarah Bergmann  
und Peter Graf,**  
Vespa Club Kaiserslautern

**W**enn man gut gegessen hat, kann man auch gut fahren.

Am 16. und 17. Juli 2016 richtete der Vespa Club Elm/Saar einen Vespa-Treffen mit Doppellauf im Turnier zur Deutschen Meisterschaft auf dem Festplatz in Schwalbach-Elm aus. Gefahren wurde in den Klassen PK, PX und GTS.

Bereits seit den Abendstunden des 15. Juli 2016 wurden frühe Ankömmlinge von den Elmer Vereinsmitgliedern mit Kost und Logis bestens versorgt.

Beim Turnier starteten Fahrer des VC Elm/Saar, VC Bonn, VC Bürgel, VC Düsseldorf, VC Kassel, MC Ruhrtal und VC Kaiserslautern sowie Heinz Altmann aus der Schweiz. Es erwartete sie ein großzügiger, aber dennoch anspruchsvoll gesteckter Parcours, der ideal an die Platzverhältnisse angepasst wurde.

Im Samstagslauf der PK-Klasse setzte sich der amtierende Europameister Peter Graf vom VC Kaiserslautern fehlerfrei vor dem Zweitplatzierten Günter Kübler (VC Bonn) und seinem drittplatzierten Vereinsmitglied Adolf Graf jr. (ebenfalls fehlerfreier Lauf) durch.

Ebenso belegte Peter Graf in der PX-Klasse den ersten Platz vor Tobias Heidelberger (VC Bürgel) und Till Kleinschmidt (VC Kassel).

In der GTS-Klasse fuhr Günter Kübler zum Sieg, gefolgt von Patrick Derrenbrecher (VC Elm/Saar) und dessen Vereinsvorstand Stefan Spies. Die beiden führen – wie einige andere auch – ihren ersten Meisterschaftslauf überhaupt; wir hoffen, dass es nicht die letzten waren.

Der Sonntagslauf wurde unter Absprache aller Beteiligten kurzerhand auf den Samstagnachmittag vorverlegt, da der Gastgeber



am Sonntag noch weitere Festlichkeiten auszurichten hatte und diesem Wunsch gerne nachgekommen wurde. Dafür wurde aus dem vorhandenen Parcours mit kleinen Änderungen ein neuer Parcours geschaffen, um zu viel „Training“ aus dem ersten Lauf zu verhindern.

Auch in diesem Lauf fuhr Peter Graf in der PK-Klasse das beste Ergebnis, wiederum gefolgt von Günter Kübler und Adolf Graf jr.

Ein Krimi entspann sich im Lauf der PX-Klasse bei einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Peter Graf und Tobias Heidelberger. Beide fuhren ihre Läufe fehlerfrei. Um Haaresbreite konnte Peter Graf den Durchgang mit einem Vorsprung von 0,86 Sekunden (00:49,94 zu 00:50,80) für sich entscheiden. Dritter wurde Claus Bornschlegel vom VC Bürgel.

In der GTS-Klasse fuhr wiederum Günter Kübler die schnellste Zeit, Zweiter wurde Patrick Derrenbrecher, Stefan Spies landete auf dem dritten Platz.

Zeitnehmer beider Läufe waren Sigrid Bödicker, Dieter Mertes und Manfred Brandt, die von Adolf Graf jr. bei offenen Fragen als neutralem Zeitnehmer aus der Fahrerschaft unterstützt wurden. Den Parcours als Sachrichter betreuten der VCVD-Sport-

kommissar Till Kleinschmidt, Patrick Derrenbrecher, Günter Kübler und Peter Graf mit viel Hilfe aus der gesamten Fahrerschaft, die immer gerne und hilfsbereit einsprang.

Die Siegerehrung fand am gleichen Abend in der „Roller-Garage“ des VC Elm/Saar statt, nachdem sich Fahrer und Begleiter mit einem sorgfältig geplanten und liebevoll zubereiteten Abendessen gestärkt hatten.

In familiärer Atmosphäre wurde bis in die frühen Morgenstunden gefeiert – bei vielen war die Wiedersehensfreude groß –, bevor am Sonntagvormittag bei einem Frühstück, das keine Wünsche offen ließ, das rundum gelungene Treffen seinen Ausklang fand.

Zurückblickend kann man sagen, dass es ein Treffen war, das kaum Wünsche offen ließ – Massenquartier, Campingplatz und Wohnmobilstellplatz in nächster Nähe zum Turnierplatz, ausgezeichnete Verpflegung rund um die Uhr zu moderaten Preisen, Ansprechpartner mit offenen Ohren – es war ein bisschen „wie früher“ (und wie man es aus Elm nicht anders gewohnt ist) und lässt auf weitere Veranstaltungen dieser Art hoffen! Jedem, der nicht dabei war, muss gesagt werden: Ihr habt was verpasst! Also lasst Euch hoffentlich bald (mal wieder) blicken!



# Verladen leicht gemacht



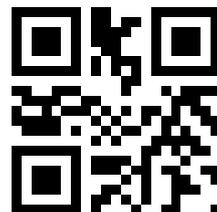
**E**in Problem, das fast jeder von denjenigen Rollerfahrern kennt, die ihre Maschinen auf dem Anhänger oder im Pkw transportieren wollen: Wie verlade ich das Ding richtig und sicher? Eine Möglichkeit, dieses Problem zu lösen, bietet die Halterung der Firma Motowippe aus Kisslegg.



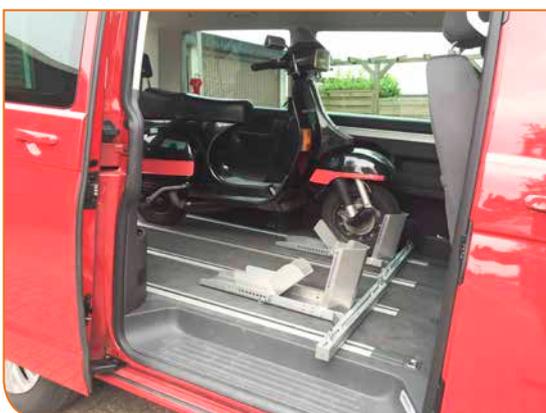
Die Halterung hält den Roller stabil auch ohne Hauptständer. Sobald die Wippe umgeklappt ist, ist das Vorderrad fixiert und die Vespa kann verzurrt werden. Das System ist mehr als flexibel: Die Motowippe gibt es für alle gängigen Rollerreifengrößen und zusätzlich noch mit speziellen Halterungen für viele Schienensysteme der verschiedenen Autohersteller (z. B. VW Multivan, Mercedes V oder Vito, Renault, Opel, Nissan etc.).



Geliefert wird die Wippe im handlichen Karton, der Zusammenbau mit zwei 13er-Maulschlüsseln und einem 8er-Inbusschlüssel dauert nur wenige Minuten. Die Preise liegen je nach Ausführung zwischen 60 und 200 Euro.



[www.motowippe.de](http://www.motowippe.de) --->



# Revision der Lenklager

von **Friedemann Vorwerk**,  
Vespa Club Celle

**L**enklager sollten an jedem Roller regelmäßig überprüft werden – wenn das Fahrzeug in der Kurve anfängt zu ‚hoppeln‘, wird es höchste Zeit für’s Nachstellen oder Austauschen.

In diesem Artikel beschreibe ich den Austausch der Lagerschalen.

Wie immer: zuerst das richtige Werkzeug bereit legen:



Von Links:

- Abzieher für die Lagerschale auf dem Lenkrohr
- Montagewerkzeug Lagerschale auf dem Lenkrohr
- Montagewerkzeug Lagerschalen im Rahmen
- Demontagewerkzeug untere Lagerschale im Rahmen
- Demontagewerkzeug obere Lagerschale im Rahmen

Mit dem richtigen Werkzeug können Lagerschalen innerhalb weniger Minuten gewechselt werden. Eine Karosseriescheibe

auf einer Gewindestange kann den Zweck auch erfüllen. Gerade bei der Montage endet das aber auch gerne mit Macken in den neuen Lagerschalen.

Der größte Teil aller Piaggio- und Gilera-Modelle nutzt die gleichen Lager – somit kann dieses Werkzeug auch übergreifend verwandt werden. Ich möchte jedem nahe legen, sich für den hier beschriebenen Wechsel das originale Werkzeug zu besorgen. Man kann es in den einschlägigen Shops kaufen – aber auch recht einfach ausleihen.

Das Material sollte vorzugsweise von Piaggio kommen:



Nachbaulager können (wegen ungenauer Fertigung) regelmäßig nicht sauber eingestellt werden.



Wenn ein Lenkrohr lackiert werden soll, dann für Strahlen und Lackieren immer die alte Schale auf dem Lenkrohr lassen. Der Lagersitz wird so gut geschützt.

Vor dem Abziehen der Lagerschale muss der neue Lack unbedingt sauber durchgeschnitten werden.



Mit dem Abzieher wird an dem Staubschutzring gezogen:



der dann gleichzeitig die Lagerschale mit abzieht:



Die neue Schale wird mit dem Rohr mit leichten Schlägen in Position gebracht. Die Masse des Rohrs reicht aus, es wird kein zusätzlicher Hammer benötigt.



Auch das obere Lenkkopflager am Rahmen sollte freigeschnitten werden, damit der neue Lack nicht ungewollt beschädigt wird:



Dann das Demontagewerkzeug von unten ansetzen:



Das Werkzeug ist ausgeschnitten, damit für die Demontage nicht das Lenkschloss ausgebaut werden muss. Achtung: Die Lagerschale fliegt nach nur zwei bis drei Schlägen ab – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Unbedingt mit der Hand – oder einem Lappen – die Lagerschale sichern, damit sie beim Aufschlagen keine Macke im neuen Lack produziert.

Die untere Schale wird danach ausgeschlagen:



Dank der schon fehlenden oberen Lager-  
schale kann das Demontagewerkzeug in ei-  
nem noch besseren Winkel gestellt werden.



Nach dem Ausschlagen der alten Lager-  
schalen, zuerst die Lagersitze reinigen und  
fettfrei machen. Dann werden die neuen  
Lagerschalen angesetzt:



Die Drehstücke des Montagewerkzeugs  
passen genau in die neuen Lagerschalen  
und treiben diese gleichmässig ein:



Das eigentliche Einziehen erledigt man am  
besten zu zweit. Es müssen schon recht or-  
dentliche Kräfte aufgewandt werden und  
dies gleichzeitig an beiden Enden des Werk-  
zeuges.



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 & Bestseler

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50  
1. Serie mit  
kurzem Rahmen  
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -  
schlüssel  
Antriebswelle  
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb  
Smallframe  
deutsche Handarbeit  
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff  
Handstarter Ape  
Lampe Unten

Der Vespa - & Teile - Spezialist seit 1994

# Ein neues Profil am Start



**D**er Reifenhersteller Heidenau hat in den letzten Monaten an einer TT-Variante des Erfolgsreifens K80 SR gearbeitet. Jetzt können damit auch klassische Roller in der Dimension 3.50-10 bereift werden. Der veränderte Aufbau von zweiseitigen Felgen im Bereich des Felgenhorns und der sich daraus ergebende spezifische Reifendurchmesser führten dazu, dass eine Anpassung auf Basis des K80 SR TL erfolgen musste. Nun sind alle Qualitäts- und Sicherheitstests erfolgreich abgeschlossen. Zusammen mit einer führenden Fachzeitschrift hat Heidenau zum großen Lesertest aufgerufen. „Über die große Nachfrage freuen wir uns sehr und vor allem darüber, dass der Reifen nach nun mehreren Tausend Kilometern immer noch das hält, was er verspricht“, so Michael Wolf, Geschäftsführer des deutschen Reifenbauers.



[www.heidenau.com](http://www.heidenau.com) --->



Anzeige

## MOTOWIPPE®

EINFACH STEHEN LASSEN.

[www.motowippe.de](http://www.motowippe.de)

Stressfreies Verladen ALLER Rollermodelle

Einbauwippe VWE 002 für Anhänger oder Transporter

für div. Reifengrößen: 3.00"x10" z.B.: PK 50/80  
3.50"x10" z.B.: PX 125/200  
110/70x11" z.B.: LX 125  
120/70x12" z.B.: GTS 300

Solide Alukonstruktion für Raddurchmesser von 8" - 20"





## 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



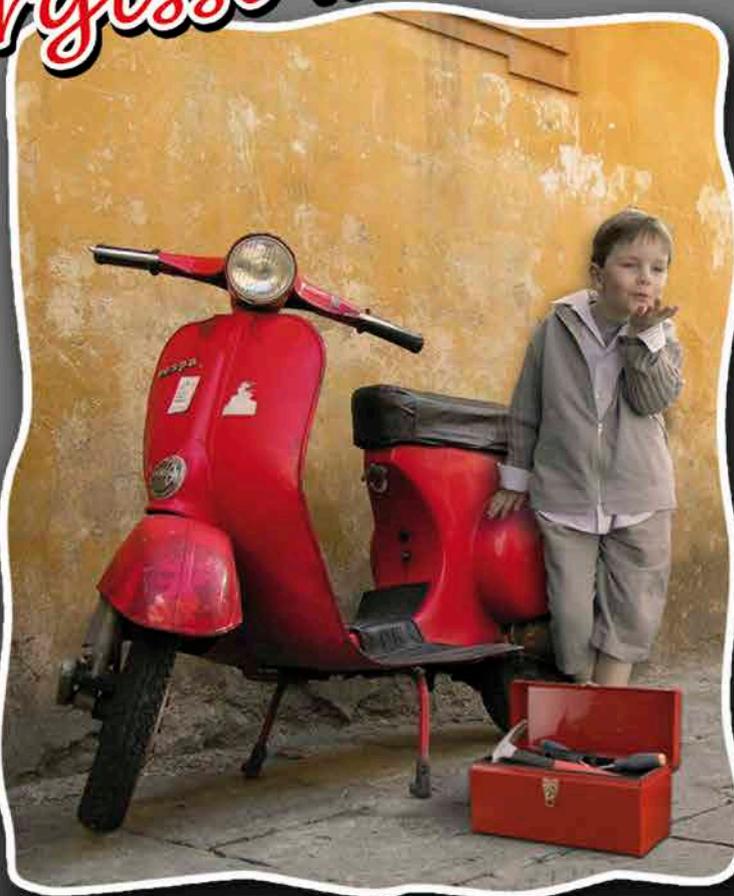
## Karosserie- werkzeuge

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, Hohlraumwaxse, Fluid-Film Kriechöl



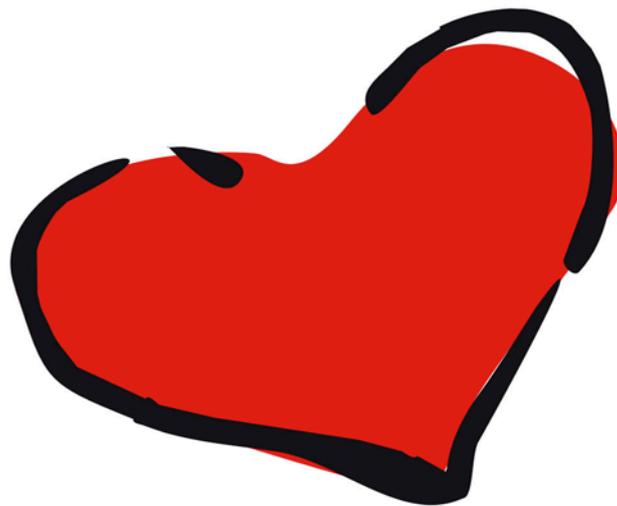
**KORROSIONSSCHUTZ  
DEPOT®**

**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)

VESPA WORLD DAYS

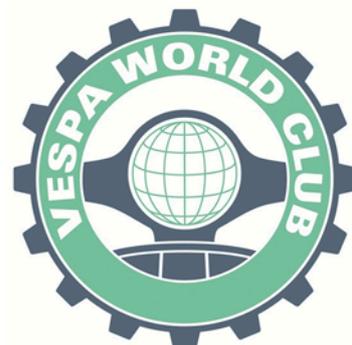
2017



SEE YOU

IN CELLE

22. - 25. Juni 2017



[www.vespaworlddays2017.com](http://www.vespaworlddays2017.com)



24.000 Kilometer, sieben Monate, ein Mann und seine Vespa. Im Juli 1992 bricht der Italiener Giorgio Bettinelli von der Piazza del Popolo in Rom auf, sein Ziel fest im Blick: Ho-Chi-Minh-Stadt, ehemals Saigon, in Vietnam.

Giorgio Bettinelli (1955 – 2008) war italienischer Schriftsteller und Journalist. Er wurde durch sein Buch »In Vespa«, das von seiner Reise auf einer Vespa von Rom nach Saigon handelt, weltberühmt. Seine Vespa-Reiseromane sprengten Verkaufsrekorde, das »Museo Piaggio di Pontedera« widmete ihm einen ganzen Saal und seine zahlreichen Fans kümmern sich noch heute liebevoll um das Andenken dieses früh verstorbenen Abenteurers, der den berühmtesten aller Motorroller noch viel lebendiger und sympathischer gemacht hat.

Mister Vespa ist jetzt erstmals auf Deutsch unterwegs. Sein Buch „Auf der Vespa“ ist im Monsenstein&Vannerdat-Verlag (Münster) erschienen und kostet 19,90 Euro (ISBN: 978-3-942153-28-7).

[www.monsenstein-und-vannerdat.de](http://www.monsenstein-und-vannerdat.de)

Gleich zwei neue Kataloge hat SIP in diesem Jahr auf den Markt gebracht. Zum einen den Merchandise- und Accessoires-Katalog „Summer 2016“ (r.), in dem der Vespisti auf der Suche nach passender Bekleidung oder Helmen schnell fündig wird.



Zum anderen die 2016er-Auflage der SIP-Eigenproduktion. 120 Seiten voll mit SIP-exklusiven Eigenprodukten wie dem Smallframe-Motorgehäuse, Bremszangen, Digitaltachos, Schlauchlos-Felgen sowie über 200 Neuheiten.

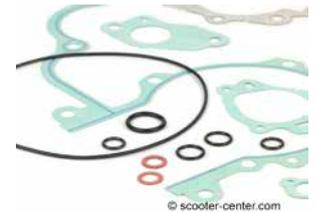


[www.sip-scootershop.de](http://www.sip-scootershop.de)



BGM PRO Silikon-Dichtsätze bestehen aus einem 0,5 mm starken, hochwertigen Dichtungspapier (wie Piaggio „grün“ original). Zusätzlich verfügen die stets mit Öl in Kontakt

stehenden Dichtungen über eine bereits fertig applizierte Schicht Silikondichtmasse. Diese sorgt für eine erhöhte Flächenpressung der Dichtung. Darüber hinaus versiegelt die Dichtung durch das Silikon auch den kalten Motor deutlich besser durch die dauerhaft flexible Dichtungsmasse. So bleibt der Motor stets dicht und das Öl dort, wo es hingehört und nützt.



[www.scooter-center.com](http://www.scooter-center.com)



Beim Korrosionsschutz-Depot gibt es zwei neue hitzebeständige Spraydosens-Lacke im Programm. Der neue LZ650-Lack von der Firma Lennezink ist ein hochtemperaturbeständiger Speziallack auf Silikonharz-Basis.

Der Lack ist zur direkten Beschichtung auf metallischen Untergründen geeignet, überall dort, wo eine dauerhaft hitzefeste Beschichtung bis 650 °C benötigt wird, wie zum Beispiel für die komplette Auspuffanlage.

Der neue KSD XTL-Keramicklack ist ein bis zu 1200 °C beständiger Keramicklack und gehört damit zu den temperaturstabilsten Lacken überhaupt. Er ist besonders geeignet zur Lackierung von Auspuffkrümmern. Da der Lack lufttrocknend ist, muss er nicht einmal eingebrannt werden und ist nach ca. 15 Minuten oberflächentrocken.

[www.korrosionsschutz-depot.de](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

Und gleich noch ein kleines, aber feines Buch zum Thema Roller. Diesmal nicht beschränkt auf die Vespa, sondern auf Kultroller im Allgemeinen. Autor Chris Haddon hat sich auf die Suche nach dem Wieso und Warum begeben



und hat dabei in England die unterschiedlichsten Typen mit ihren unterschiedlichsten Fahrzeugen porträtiert.

Herausgekommen ist ein Bildband mit 160 Seiten. Er kostet 19,95 Euro und ist im Knesebeck-Verlag erschienen.

[www.knesebeck-verlag.de](http://www.knesebeck-verlag.de)

Die Sonderplakette „70 Jahre Vespa“ ist ja weggegangen wie geschnitten Brot. Eine Neuauflage wird es nicht geben – schon allein, um die Exklusivität der Plakette zu unterstreichen! Wer aber dennoch ein wenig



Glanz für seinen

Roller oder seine Jacke erhaschen möchte, kann dies jetzt in Form eines Aufklebers oder eines Buttons tun. Der Button kostet 2,- Euro, der Aufkleber auf transparenter Folie 1,- Euro. Zu bestellen sind sie über die E-Mail-Adresse des VCVD.

[geschaeftsstelle@vcvd.de](mailto:geschaeftsstelle@vcvd.de)

# 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](http://www.rollerhaus.de)

## PLZ 4

### Zweiradcenter Bücker

Piaggio-Vertragshändler  
Johannisstr. 16  
49074 Osnabrück  
Telefon: 0 541 – 21 780  
Internet: [www.buecker.de](http://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](http://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](http://www.scooter-center.com)

## 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

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/Kochkurse



### vesbar

Maistr. 49 | 80337 München  
Tel. 089 / 60087024  
[info@vesbar.de](mailto:info@vesbar.de)  
[www.vesbar.de](http://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](http://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](http://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](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

### Scooterpezzi

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

# termine

## September

- 01. – 04.09. Schweiz**, Alpentour des Vereins Swiss Vespa, [www.swissvespa.ch](http://www.swissvespa.ch)
- 03.09. Rijen (NL)**, Maskes Classic Vespa Rally, [www.maskesvespaklassiekers.nl](http://www.maskesvespaklassiekers.nl)
- 03.09. Schweiz**, Raduno 70 anni Vespa, [www.vespaclubticino.ch](http://www.vespaclubticino.ch)
- 04.09. Frauenfeld (CH)**, Internat. Vespa-Treffen, [www.vespafanclub.ch](http://www.vespafanclub.ch)
- 09. – 11.09. Ath (B)**, Belgian Vespa Days und Europameisterschaft Turnier, Vespa Club Ath, [www.vespaclubath.be](http://www.vespaclubath.be)
- 05. – 10.09. Zell am See (A)**, Giro Vespistico dell'Alpi des VC Pinzgau, [www.vespistico.com](http://www.vespistico.com)
- 10.09. Duisburg**, 24 h Schaltrollerfreunde Meiderich, von 12-12, Parkhaus Duisburg Meiderich, Bürgermeister Pütz Str. 123, 47137 Duisburg
- 16. – 18.09. Bremen**, 23. Beschleunigungsrennen des Minusschrauber RK Bremen, [www.minusschrauber.com](http://www.minusschrauber.com)
- 16. – 18.09. Freiensteinau/Salz**, Scooter-Run der South Palatine Scooterists im Götzenweg
- 17.09. Sint-Andries (B)**, 1. Zwoane Rally (Belgien), [www.vespa-club-brugge.be](http://www.vespa-club-brugge.be)
- 17. – 18.09. Krefeld**, Vespa Treffen des VTC Kempen, [www.vtc-kempen.de](http://www.vtc-kempen.de)
- 17. – 18.09. Linz (A)**, 6th Austrian Vespa Rally, [www.vespaclub.at](http://www.vespaclub.at)
- 18.09. Meeuwen (B)**, 2. Verjaadagsrit (Belgien), [www.vespaclubmeeuwen.be](http://www.vespaclubmeeuwen.be)

- 23. – 25.09. Munster**, 20-jähriges Bestehen des Lords of Destiny SC, **Kontakt: lod.sc@web.de**
- 23. – 26.09. Woolacombe (GB)**, National Scooter Rally der South West Scooter Clubs, [www.swscooterclubs.co.uk](http://www.swscooterclubs.co.uk)
- 25.09. Schwerte**, Doppellauf zur Deutschen Vespa-Trialmeisterschaft, [www.mc-ruhrtal.de](http://www.mc-ruhrtal.de)

## Oktober

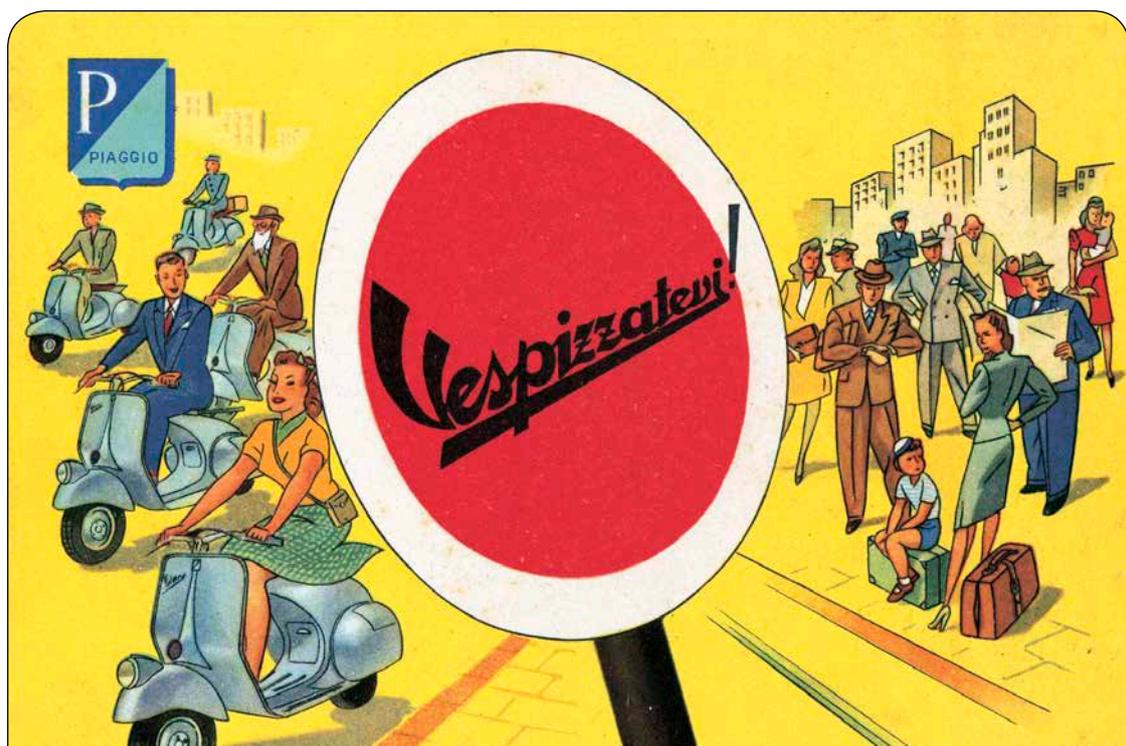
- 01. – 02.10. Illkirch (F)**, Ausstellung Les années Scooters, [www.vespaclubstrasbourg.fr](http://www.vespaclubstrasbourg.fr)
- 03.10. Aschaffenburg**, Abrollern in Aschaffenburg, [www.vespa-classico.de](http://www.vespa-classico.de)
- 28. – 30.10. Bridlington (GB)**, National Scooter Rally, [www.bsra-uk.com](http://www.bsra-uk.com)

## November

- 05. – 06.11. Schwerte**, Jahresabschlusstreffen des VCVD, [www.mc-ruhrtal.de](http://www.mc-ruhrtal.de)

## 2017

- 02. – 05.02. Kalkar**, Scooterist Meltdown, [www.scooterist-meltdown.de](http://www.scooterist-meltdown.de)
- 15. – 18.06. Zell (A)**, Vespa Alp Days des VC Pinzgau, [www.vespa-alp-days.at](http://www.vespa-alp-days.at)
- 16. – 18.06. Ohne**, Jubiläumstreffen 20 Jahre Vespa-Club Grafschaft Bentheim e.V., [www.vcgb.de](http://www.vcgb.de)
- 22. – 25.06. Celle**, Vespa World Days 2017, [www.vespaworlddays2017.com](http://www.vespaworlddays2017.com)



# ADAC

A workshop filled with vintage cars and shelves of old motor oil cans. The shelves are stocked with various brands of motor oil, including Esso, Total, and Shell. The cars are parked in the workshop, and the overall atmosphere is one of a well-used, historical garage.

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!**

# THIS IS 177!



## **BGM PRO VESPA 177 CC TUNING KIT**

Aluminiumzylinder mit Keramikbeschichtung, 63 mm Bohrung, Kolben mit hohem Siliziumanteil und 1 mm Ringen. CNC Kopf Made in Germany. Das Kit ist eine Plug 'n Play Lösung. Gesteckt mit SI Vergaser und bgm Big Box Touring liegt die Leistung am Rad bei rund 15 PS, das Drehmoment bei 17 – 19 Nm. Mit weiteren Ausbaustufen sind 25 PS und mehr kein Problem. Niedrige Verbrauchswerte und die damit verbundene hohe Reichweite sind ein weiterer Bonus. Der Zylinder ist leicht abzustimmen. Wird mit Abstimmungstipps ausgeliefert und passt auf die kleinen PX und Cosa Gehäuse, Sprint Veloce, GTR und TS 125.



**SCOOTER CENTER**