

Ausgabe 4/2016

inal



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



performance & style



Neues Update!

Jetzt Kataloge downloaden oder bestellen:

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

SIP TV Video Korsika Vespa Tour

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



www.sip-scootershop.com





Der Verband wächst – trotz Beitragserhöhung

von **Tanja Schlemme**,
Vizepräsidentin des **Vespa Clubs von Deutschland e.V.**

Schon ist es wieder soweit, ein ereignisreiches Jahr neigt sich mit immer schneller werdenden Schritten dem Ende zu. Wir hatten wunderschöne Treffen, wie z.B. den Sportlauf Trial Schwerte, 30 Jahre Vespa Club Oldenburg von 1986, die Vespa World Days in St. Tropez, Vespa Alp Days, das Treffen der Los Piratos, VC Hagen und noch viele kleine und große Treffen mehr in diesem Jahr.

Der Vorstand des VCVD hat in diesem Jahr den Beschluss der Delegiertenversammlung zur Beitragserhöhung umgesetzt. Leider haben einige Clubs den Verband deswegen verlassen. Allerdings haben wir deutlich mehr neue Clubs begrüßen können, unter anderem auch einen neuen Club aus Ostdeutschland.

Es gab viele Diskussionen wegen der Beitragserhöhungen. Es gibt aber auch einen positiven Effekt: So haben wir zum Beispiel die Zuschüsse zu den Veranstaltungen erhöht und übernehmen die Veranstalterhaftpflichtversicherung auch für nicht-offizielle Treffen, wenn sie über mindestens ein Wochenende gehen.

Außerdem erfreut sich unser Verbandsmagazin deutlicher Beliebtheit und ist daher umfangreicher geworden. Es bietet jetzt noch mehr Platz für Informationen rund um unser liebstes Hobby. Berichte auch aus dem Ausland sollen in Zukunft mehr Platz finden. Zudem soll der Servicecharakter ausgebaut werden. Mehr Informationen von unseren Partnern werden bald öfter zu lesen sein.

Wir als Vorstand geben alles, um den Verband in die richtige Richtung zu lenken und begleitend mit Euch zusammen gestalten zu können! Daher freuen wir uns, dass für 2017 schon das ein oder andere Treffen feststeht. Besonders natürlich die Vespa World Days 2017 in Celle, die 5. German Vespa Rally und einige Jubiläumstreffen 2017.

Ich freue mich auf ein interessantes Jahr 2017 mit Euch und wünsche Euch und Euren Familien ein frohes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr und verbleibe mit einem kräftigen Vespa-Roll

Tanja Schlemme



Aus dem Inhalt:

aus dem verband

Verbandsarbeit – ohne Bürokratie geht es leider nicht	6
Nachrichten	7
Plakette Team Deutschland: 930 Euro Spende	8
Internetauftritt des Registers ist jetzt online	8
Kommunikation unterm Motorradhelm	9
In stiller Trauer ...	9

Endspurt
in Celle

10

aus den Clubs

Abschlusstreffen in Schwerte	12
Ein verdammt heißes Wochenende	16

on tour

Familientreffen mit 800 Gästen	18
70 Jahre Vespa in Villafranca	22

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:

David Bagnall, Martina und Hans-Werner Both, Andreas Gattwinkel, Stefan Kilmer, Till Kleinschmidt, Helga und Michael Klingel, Andreas Krenn, Kristina Ma, Frank Menzenhauer, Tanja Schlemme, Maartin Slatosch, Reinhard Strommer, Tanja Wöss

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



Masques Classic
Vespa Rally

24

sport

Alles, was das
Herz begehrt

28

Ab auf die
Grasbahn

30

Die neuen
Termine 2017

31

Linzer Torte mit der Frage:
Wie trockne ich meine Sachen?

32

Sonne tanken
in Chiari

36

technik

Klebstoff
für die Straße

40

Aus dem Archiv: Von Bremsstommeln
und Bremsbelägen

41

und sonst?

Neues von
der Eicma

44

Veni, Vidi,
Vespa!

46

Marktplatz

52

Termine

54

Anzeige

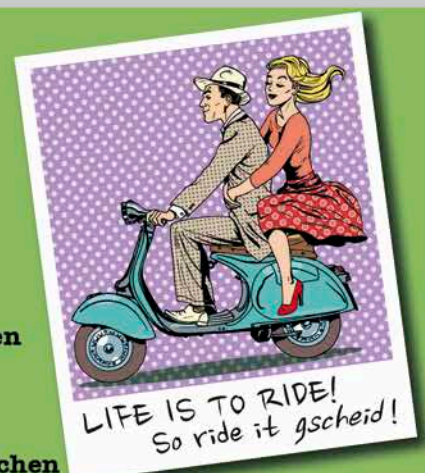
Ciao Ragazzi und Willkommen in der

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



Verbandsarbeit – ohne Bürokratie geht es leider nicht

von
Uwe Bödicker,
VCVD-Präsident

Es ist wieder so weit. Um den Mitgliedsbeitrag für 2017 korrekt ermitteln zu können, benötigen wir eine aktualisierte Mitgliederliste, zumindest aber eine Information wie viele Mitglieder Euer Club zurzeit hat. Dazu senden wir Euch in den nächsten Tagen ein Formblatt zu – wo es möglich ist, per Mail. Wir bitten um Zusendung bis Jahresende, gerne auch per Mail an geschaeftsstelle@vcvd.de. Sollten wir keine Information erhalten, übernehmen wir den Wert des aktuellen Jahres.

Um uns die Verwaltungsarbeit weiter zu erleichtern und Kosten zu sparen, bitten wir in diesem Formular um Zustimmung, Euch in Zukunft alle Rechnungen sowie die Einladung zur Delegiertenversammlung mit all seinen Anlagen per Mail zusenden zu dürfen.

Übrigens, von den ersten Clubs habe ich die Mitgliederliste schon unaufgefordert zugesendet bekommen – vorbildlich. Das erleichtert uns die Verbandsarbeit ungemein. Vielen Dank dafür.

ADRESSEN/ BANKVERBINDUNG

Beim Versand des letzten Newsletters sind einige Mails als unzustellbar zurückgekommen. Wir möchten Euch bitten, uns die Änderung Eurer Mailadresse zeitnah mitzuteilen. Wie sollen wir Euch sonst auf dem Laufenden halten – gerade jetzt vor den VWD in Deutschland? Beim Versand der Vespina-Abrechnungen trat das glei-

che Problem bei postalischen Adressen auf. Auch dort gab es etliche Rückläufe.

Und noch wichtiger ist, dass Ihr uns bei Bankeinzug mitteilt, wenn sich Eure Bankverbindung ändert. Dies gilt auch für alle Vespina-Abonnenten. Die Rückführung der Lastschrift kostet uns gut 8,- €. Bei einem Buchungswert von 12,- € für das Vespina-Jahresabo steht das in keinem Verhältnis. Ich bitte Euch also um etwas mehr Sorgfalt! Ich glaube, wir können uns alle eine bessere Verwendung des Geldes vorstellen.

VWD 17

Gemäß Vorgabe des Vespa World Clubs handelt es sich bei den Vespa World Days um eine Veranstaltung „von Vespa-Clubmitgliedern für Vespa-Clubmitglieder“. Deshalb wird die Nennung von Mitgliedern eines Clubs, der dem Vespa World Club über ihren jeweiligen Dachverband angeschlossen ist, bevorzugt behandelt. Und da sich die Veranstaltung einer sehr großen Beliebtheit erfreut, ist es sehr wahrscheinlich, dass damit die Teilnehmergrenzen erreicht sein werden.

Ich bitte also um Verständnis, wenn sich Nicht-Mitglieder nicht anmelden, sondern ausschließlich die öffentlichen Teile der Veranstaltung besuchen können. Der Besuch des Vespa-Villages ist selbstverständlich möglich.

Die Registrierung erfolgt wieder über das allseits bekannte Tool. Der VWC hat aber

an der Oberfläche gearbeitet und sie einfacher bedienbar gemacht.

Um Eure Nennung gewissenhaft bearbeiten zu können, bitten wir um Eure Mitgliederliste, die zumindest die Namen alle VWD-Fahrer enthalten sollte. Es wird ja immer wieder die Frage nach dem Mehrwert einer Mitgliedschaft in einem dem VCVD angeschlossenen Ortsclub gefragt. Also wollen wir ihn auch konsequent durchziehen und dafür benötige ich Eure Mithilfe. Es ist ja auch in Eurem Interesse, Trittbrettfahrer möglichst zu vermeiden.

UNTERSTÜTZUNG DURCH DEN VCVD

Der VCVD gewährt eine Unterstützung bei der Durchführung von Veranstaltungen. Ein touristisches Wochenend-Treffen wird mit 500,- € bezuschusst. Für ein reines Sporttreffen (Turnier oder Trial) gibt es 200,- €. Somit erhält der Veranstalter bei Durchführung eines touristisches Treffens inkl. Sport 700,- €. Die German Vespa Rally wird seitens des VCVD mit 400,- € unterstützt. Außerdem übernimmt der VCVD die Veranstalter-Haftpflichtversicherung.

Grundvoraussetzung ist, dass der veranstaltende Club VCVD-Mitglied ist und die Veranstaltung für alle VCVD-Mitglieder, unabhängig vom Alter und Typ des Fahrzeuges, zugänglich ist. Die Veranstaltungen sind dem VCVD bis zum 31. März zu melden. Spätere Meldungen können nicht mehr berücksichtigt werden, da dann die Jahresversicherung des VCVD abgeschlossen ist.



NACHRICHTEN

Austritt

Die **Vespa & Rollerfreunde Fürth** und der **Vespa Club Frankfurt e.V.** treten zum Jahresende aus.

Aufnahme

Sechs Neuaufnahmen und ein Wiedereintritt:

Vespa Club Baltic Allstars, David Crnomarkovic, Segeberger Str. 143 b, 23617 Stockelsdorf; Tel.: 0172/410 14 96; E-Mail: Cromarkovic@gmx.de

Vespa Club 8PaA Wilhelmshaven, Frank Eilts, Hoffmannstr. 7, 26388 Wilhelmshaven; Tel: 0170/215 75 62; E-Mail: frank.eilts@googlemail.com

Vespa-Club von Bremen, c/o Ingrid Krogmann, Waldweg 19, 28832 Achim; Tel.: 0160/840 37 711; E-Mail: Ingrid.Krogmann29@gmail.com

Vespafreunde Murgtal, Reiner Karcher, Brunnenackerstr. 13, 76571 Gaggenau; Tel.: 0160/863 60 68; E-Mail: vespafreunde-murgtal@t-online.de

Vespa Schaltpiloten Leipzig, Jan Alpers, Mörikestr. 9, 04129 Leipzig; Tel.: 0179/210 53 09; E-Mail: Jan.vespa@gmx.de

Skull-Scooters, Georg Riedel, Angerstr. 4, 91320 Ebermannstadt; Tel.: 01523/362 52 67; E-Mail: experte24@web.de

Vespa Club Mauern, Karl Scharl, Flachsstr. 12, 85419 Mauern; Tel.: 08764/948 421, E-Mail: Vespakarl.mauern@t-online.de

Vorstandsänderung

Vespa Club Rüßelsheim, Christian Till, Walther-Rathenau Str. 30, 64521 Groß-Gerau; E-Mail: christian@vespa-club-ruesselsheim.de

Vespafreunde Straubing, 1. Vorstand Norbert Reibenspiess, 2. Vorstand Markus Ruhland, 1. Kassierer Wolfgang Karl, 2. Kassierer Claus Winkler, Schriftführerin Sabine Weber; neue Clubanschrift: VF Straubing, Norbert Reibenspiess, Lindenstr. 10, 93098 Mintraching/Scheuer; Tel.: 0151/40 79 11 47; E-Mail: norbert-reibenspiess@vespafreunde-straubing.de

Anschriftenänderung:

Der **VC Bielefeld** ist jetzt über folgende Adresse zu erreichen: Michael Krause, Rosengarten 5, 33605 Bielefeld;

VC Schwarze Schafe Mainz, Tanja Schlemme, Hechtsheimer Str. 89, 55131 Mainz

Plakette Team Deutschland: 930 Euro Spende

In der letzten Vespina wurde die Aktion zu den Plaketten „Team Deutschland“ von den Vespa World Days 2016 vorgestellt, deren Reinerlös zur Hälfte dem VCVD bzw. einem guten Zweck gespendet wird. Es sind zwar wenige Plaketten übrig geblieben, aber deren Anteil fließt trotzdem schon in die Aktion mit ein. Der VCVD bekommt hierdurch eine Spende von 415 Euro.

Der andere Teil geht an das Hospiz in Hamm. Ganz besonderen Dank an die Spender mit den höchsten Geboten, die sich dadurch die ersten Nummern der limitierten Auflage gesichert haben. Die Nr. 1 ging an Thomas Brandherm, die Nr. 2 an Olaf H. Just und die Nr. 3 an Stefan Quadt.

Internetauftritt des Registers ist online

Der Internetauftritt des Historischen Vespa-Registers des VCVD ist endlich fertig. Dort sind jetzt alle Informationen rund um die Anmeldung, die Technischen Richtlinien und das Register an sich zu finden. Auch kann von hier aus direkt eine Anfrage zur Eintragung gestellt werden.

ren Ausgestaltung der Registerarbeit hat sich der VCVD entschlossen, die Frist für die Rückmeldung der noch offenen Nummern auf Ende 2017 zu verlängern. Die Nummern, zu denen noch Informationen fehlen, sind direkt auf der Startseite des Registers aufgeführt und werden regelmäßig aktualisiert.



Durch die Verzögerungen bei der weite-

www.historisches-vespa-register.de

Anzeige



Restaurierung Handel Service

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

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



Günstige Finanzierung!

Restaurierungen inkl. KTL-Beschichtung • Leistungssteigerungen • Individuelle Umbauten

Kommunikation unterm Motorradhelm

Der ADAC hat in einer Praxisuntersuchung im Sommer letzten Jahres verschiedene Systeme geprüft, mit denen Motorradfahrer während der Fahrt miteinander kommunizieren können. Neben klassischen Funk- und Kabel-/Stecker-Systemen wurden auch moderne Bluetooth-Anlagen ausprobiert. Ergebnis: Auch wenn die Bluetooth-Anlagen mit vielen Funktionen punkten, hat die klassische Funktechnik nach wie vor ihre Berechtigung. Sie bietet vor allem mehr Reichweite als das Bluetooth-Verfahren.

Zwischen zwei und fünf Kilometer Reichweite waren in der Untersuchung des ADAC mit Funk möglich. Obwohl Bluetooth-Hersteller eine Reichweite bis zu zwei Kilometer angeben, mussten sich die Motorradexperten des Clubs bei Sichtkontakt mit 300 bis 600 Metern Reichweite zufriedengeben.

Unter www.adac.de/motorradkommunikation hat der Club eine ausführliche Marktübersicht zu den jeweiligen Kommunikationsanlagen zusammengestellt.



in stiller trauer

Wenn die Kraft zu Ende geht, ist Erlösung Gnade.

In Liebe und Dankbarkeit nehmen wir Abschied von meiner geliebten Ehefrau, unserer lieben Mama, Schwiegermama, Oma und Uroma

Ingrid Neumann

* 11. 5. 1941 geb. Hübbertz † 10. 8. 2016

Gerhard
Ute mit Familie
Veronika mit Familie
Anita mit Familie
im Namen aller Angehörigen

Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 17. August 2016, um 12.45 Uhr auf dem Westfriedhof Nürnberg statt.



Endspurt in Celle

Es sind noch fast sieben Monate, dann startet nach 17 Jahren Pause wieder die weltweit wichtigste Veranstaltung für Vespisti in Deutschland: die Vespa World Days! Bis 2006 noch als Eurovespa bekannt, wird sie in 2017 zum achten Mal in Deutschland ausgetragen. Zuletzt fand sie 2000 in Hamburg statt, davor waren es die Städte Pforzheim (1992), Kaiserslautern (1989), Frankfurt a.M. (1985), Saarbrücken (1983), Mainz (1967) und München (1956).

Kurz vor Erscheinen dieser Ausgabe ist die offizielle Anmeldung gestartet. Bis zum Ausverkauf der Full-Entry-Tickets (kosten 85,- Euro) sind noch keine Light-Entry-Tickets buchbar! Dafür können bereits jetzt Campingmöglichkeiten dazugebucht werden:

- Camping West (ohne Nachtruhe) 50 €
- Camping Familien (Nachtruhe ab 22 Uhr) 55 €
- Camping Familien (Kinder 13-16) 20 €
- Camping Familien (Kinder 0-12) 0 €

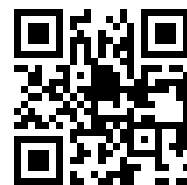
Das Campingangebot ist ein Paket von Mittwoch bis Montag, unabhängig von der wirklichen An- bzw. Abreise des Gas-

tes. Frühere Anreisen oder spätere Abreisen werden nicht möglich sein. Optionale Touren können später gesondert dazugebucht werden.

Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt fast alle offenen Punkte in Celle bereits geklärt sind, trifft sich das Organisationsteam regelmäßig, um die letzten Fragen zu klären. Offen sind beispielsweise noch einige Touren sowie die Verteilung der Händler und Clubs auf die Stände im Vespa Village. Außerdem stimmt sich der VC Celle auch permanent mit dem VCVD-Vorstand ab. Einmal monatlich legt man sich die Karten.

Ganz wichtig in diesem Zusammenhang: Gäste, die ohne gültiges VWD-Ticket kommen, können ihre Vespas NICHT im oder in der Nähe des Vespa Villages parken! Die Parkflächen auf dem Gelände sind ausschließlich für angemeldete VWD-Besucher zugänglich.

www.vespaworlddays2017.com --->





VESPA WORLD DAYS
CELLE 2017

Hamburg

Lüneburg

Winsen



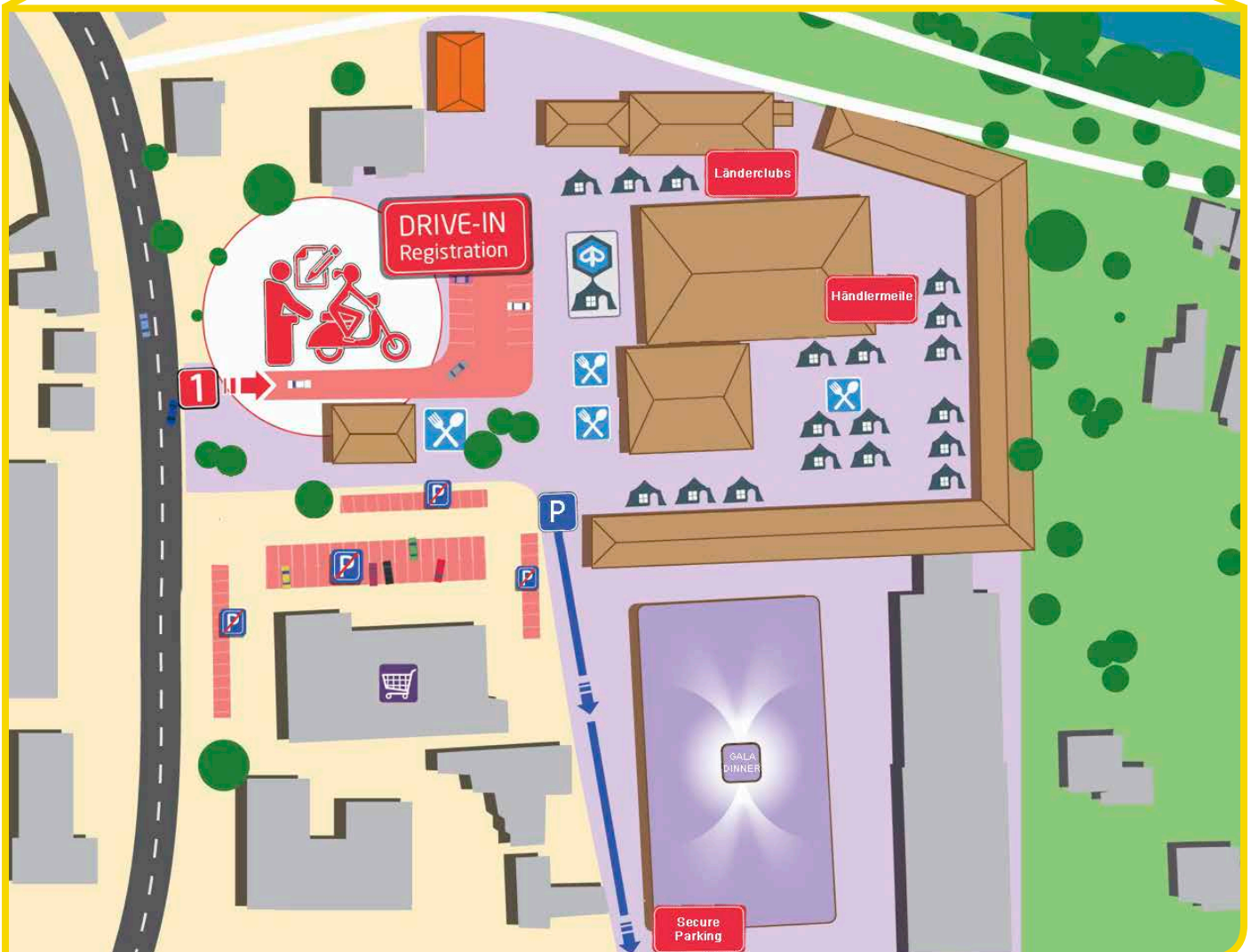
Berlin

Wolfsburg

Hannover

Braunschweig

Das Vespa-Village



Abschlussstreffen in Schwerte

von **Christian Laufkötter**,
Vorstand Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

Fotos: **Stefan Kilmer**,
MC Ruhrtal

Anfang November hat der MC Ruhrtal zum diesjährigen Abschlussstreffen eingeladen. Diesmal allerdings nicht nach Schwerte: Veranstaltungsort war der Kanu-Club in Hagen, direkt an der Ruhr gelegen.

Wie schon im letzten Jahr verbanden die Ruhrtaler die Abschlussveranstaltung des VCVD mit der eigenen Feier für die Motocross-Jugendabteilung. In einem kurzen launigen Bildervortrag präsentierte der Verein Stationen der zurückliegenden Wertungsläufe zum Westdeutschen Trial-Pokal (WTP). Die Kids im Alter zwischen 7 und 14 Jahren holten zahlreiche erste Plätze und haben den MC Ruhrtal einen entsprechend guten Ruf in der Trialsport-Szene beschert. Nicht verwunderlich, dass Anna Müller, die eigentlich nichts mit einer Vespa am Hut hat, dennoch in der Deutschen

Vespa-Trialmeisterschaft in der B-Klasse den Sieg für sich beanspruchen konnte. Sie kommt vom MC Ruhrtal und beherrscht auch ihr eigentlich unbekannte Maschinen ohne Probleme.

Zur Jahresehrung des VCVD haben sich neben den Clubmitgliedern des MC Ruhrtal noch etwa 40 Clubvertreter eingefunden, um die Besten der verschiedenen Wettbewerbe des Verbands zu ehren. Allein beim Wesche-Pokal konnte Touristikchef Dennis Biesen in diesem Jahr auf 18 Starter blicken – so viele wie schon lange nicht mehr!

Auch im Sport gibt es einige neue Gesichter. So hat sich bereits erwähnte Anna Müller im zweiten Jahr den Meistertitel in der B-Klasse der Deutschen Vespa-Trialmeisterschaft gesichert. Sie verwies Torge Hinrichs und Nick Neukirchner auf die Plätze. Im Turnier hat sich ein alter Bekannter





den Titel in der PX-Klasse geholt: Claus Bornschlegel vom VC Bürgel. Und in der PK-Klasse sicherte sich VCVD-Präsident Uwe Bödicker den ersten Platz!

Bei der Deutschen Vespa-Sportmeisterschaft hat sich ein bekanntes Trio die ersten drei Plätze geschnappt: Bernd und Günter Kübler sowie Till Kleinschmidt hatten nicht nur an den meisten Rennläufen teilgenommen – sie haben darüber hinaus auch immer jeweils sehr gute Plätze bei ihnen belegt.

Alles in allem war das kleine, aber feine Abschlusstreffen eine sehr schöne Gelegenheit, wieder mit alten und neuen Freunden das Jahr ausklingen zu lassen. Den Ruhrtalern sei an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön gesagt!



Wesche-Pokal 2016

Endstand Jahreswertung

Pl.	Name	Pkt.	Km
1	Hagebeuker, Volker VC Hagen	500	1766
2	Raith, Kim Lara VC Erlangen	400	1808
3	Höhner, Peter VC Bonn	400	1266
4	Obst, Rainer Vespa Fr. Bissendorf-Melle	400	1227
5	Baumeister, Franz Rollerfreunde Ahlen	400	1135
6	Brormann, Harald Rollerfreunde Ahlen	400	1135
7	Wüstenhagen, Arndt VC Menden	400	1131
8	Wittigslager, Ralf VC Taunusvespen	300	1261
9	Brormann, Sigrid Rollerfreunde Ahlen	300	952
10	Lieberknecht, Erik VC Darmstadt	300	959
11	Fröbrich, Markus Vespafreunde Hannover	300	640
12	Biesen, Stefanie VC "Los Piratos" Voerde	300	480
13	Langner, Horst VC Wuppervespen	300	356
14	Brandt, Manfred MC Ruhrtal	200	985
15	Hinkel, Sonja VC Mannheim	200	862
16	Merek, Sylvia VC Wuppervespen	200	100
17	Diemer, Karl-Heinz VC Erlangen	100	362
	Wernet Peter VC Erlangen	a.d.W.	



Ergebnisse 2016

Deutsche Vespa-Sportmeisterschaft 2016 Endstand Jahreswertung

Pl.	Name	Punkte
1	Kübler, Günter	48,26
2	Kleinschmidt, Till	40,97
3	Kübler, Bernd	35,81
4	Both, Hans-Werner	31,25
5	Bödicker, Uwe	26,63
6	Lorenzen, Jens	24,01
7	Bödicker, Sigrid	22,34
8	Taraschinski, Wilfried	21,92
9	Schöneberg, Holger	20,54
10	Hinrichs, Torge	18,18
11	Boller, Ulf	8,85
12	Eull, Matthias	6,00



Deutsche Vespa-Turniermeisterschaft 2016 Endstand Jahreswertung

PK-Klasse:

Pl.	Name	Punkte
1	Bödicker, Uwe VC Düsseldorf	13
2	Graf, Peter VC Kaiserslautern	(2)
3	Kübler, Günter VC Bonn	(4)
4	Graf, Adolf VC Kaiserslautern	(6)

PX-Klasse:

Pl.	Name	Punkte
1	Bornschlegel, Claus VC Bürgel	9
2	Kleinschmidt, Till VC Kassel	11
3	Eull, Matthias MC Ruhrtal	22

Werte in Klammern = nicht genügend Wertungsläufe

Deutsche Vespa-Trialmeisterschaft 2016 Endstand Jahreswertung

A-Klasse:

Pl.	Name	Punkte
1	Kübler, Günter VC Bonn	3
2	Kleinschmidt, Till VC Kassel	6
3	Kübler, Bernd VC Bonn	10
4	Kiwit, Gregor VC Bonn	11
5	Neukirchner, Andreas MC Ruhrtal	(7)
6	Tafelski, Thilo VC Grafschaft Bentheim	(10)

B-Klasse:

Pl.	Name	Punkte
1	Müller, Anna MC Ruhrtal	3
2	Hinrichs, Torge VC Kassel	(4)
3	Neukirchner, Nick MC Ruhrtal	(3)

Werte in Klammern = nicht genügend Wertungsläufe

SCOOTERPEZZI

Ihr Händler für neue und gebrauchte Vespa-Ersatzteile



SCOOTERPEZZI

Inh. Leonardo Macaluso

Erich-Rockenbachstr. 2

67071 Ludwigshafen am Rhein

Deutschland

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

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

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

E-Mail: info@scooterpezzi.com

web: www.scooterpezzi.com



Ein verdammt heißes Wochenende ...

von **Helga und Michael Klingel**,
Vespa Club Pforzheim

Fotos: **Helga und Michael Klingel**,
Frank Menzenhauer, VC Hagen

Oder wie es Frank Menzenhauer bei seiner Ansprache nannte: Kaiserwetter.

Aus diesem Grund waren wir schon frühzeitig gestartet und trafen rechtzeitig vor der ganz großen Hitze am Freitag um kurz nach 13 Uhr auf dem Treffengelände ein. Der Platz am Ortsrand von Dahl ist wie geschaffen für ein Treffen dieser Größe. Ein Sportplatz als Zeltwiese, ein Parkplatz, eine kleine Halle mit allen sanitären Einrichtungen

und mittendrin der Getränkewagen und die Grillhütte nebst Sitzgelegenheit – kurzum, ein richtig lauschiges Plätzchen. Schnell war auch ersichtlich, dass hier in familiärer Atmosphäre und mit viel Herz gearbeitet wird. Entsprechend entspannt verlief auch das ganze Wochenende.

Für all jene, denen die Anfahrt zum Treffen noch nicht gereicht hat, gab es am Nachmittag eine kleine Ausfahrt. Auf kurvenreichen Straßen und Sträßchen brachte man





uns das Sauerland von seiner ländlichsten Seite näher. Schade nur, dass auf Schloss Hohenlimburg der Besitzer etwas knapp bei Kasse ist und für 80 Meter Weg zum Aussichtspunkt satte 3 Euro Eintritt wollte. Aber die Tourguides vom VC Hagen verhandelten hart und geschickt, so dass es nach wenigen Minuten doch möglich war, den herrlichen Ausblick von dort oben (für uns) kostenfrei zu genießen. Zurück am Zielplatz zeigte der Tacho dann doch fast 40 km Wegstrecke an, was bei Temperaturen um 35°C auch reichte.

Am Samstag füllte sich dann der Platz schnell mit weiteren Gästen, und ab 10 Uhr wurde eine Sauerlandrundfahrt angeboten. Um 13 Uhr startete dann der Corso in Richtung Fußgängerzone. Dort wurde Aufstellung genommen, um möglichst alle der rund 200 Vespas aufs obligatorische Foto zu bekommen. Weiter ging die Fahrt ins LWL-Freilichtmuseum Hagen (Westfälisches Landesmuseum für Handwerk und Technik), wobei tatsächlich alle Parkplatzschilder und Museumskassen ignoriert und direkt auf das Museumsgelände gefahren wurde. Passte auch irgendwie, schließlich hatten wir ja zum Teil auch historische Technik unterm Hintern.

Die Stunde Aufenthalt im Museum reichte natürlich nicht, um alles zu sehen, ein Besuch in der Museumsgastronomie und eine Besichtigung des einen oder anderen Gebäudes waren jedoch locker drin. Eine nette Idee finde ich. Da aber auch der Samstag mit Temperaturen um 35°C glänzte und der Tachometer nach der Rückkehr 3 Stunden später weitere 40 km anzeigte, brauchten sich die Hel-

fer vom VC Hagen keine Sorgen um den Getränkeumsatz machen.

Bei einem Kaffee und Kuchen konnte man noch einige wertvolle Preise bei der Tombola abräumen, bevor das Abendprogramm startete. Große Zustimmung fand die Entscheidung, nicht in die Halle zu gehen, und so wurde kurzerhand draußen improvisiert. Der Abend verlief ähnlich stimmungsvoll und harmonisch wie am Freitag, ergänzt durch Ansprachen jeweils von den Präsidenten Frank (VC Hagen), Uwe (VCVD) und Martin vom Vespa World Club.

Außerdem gab es für die Hagener noch einige Geburtstagsgeschenke, u. a. auch vom befreundeten Club aus Civitavecchia, und zuletzt wurden die Plaketten für die Zielfahrtwertung überreicht. Für beste Stimmung sorgte ein DJ, der im Verlauf des Abends jeden Geschmack mindestens einmal traf und dadurch die „Tanzfläche“ belebte. Dass bis spät in die Nacht noch Betrieb war, lag nicht nur daran, dass irgendwann das Wort „Freibier“ die letzten Gäste am Schlafengehen hinderte.

Der Sonntagmorgen war traditionell geprägt von einer schnellen aber herzlichen Verabschiedung von Gastgebern und Freunden. Immerhin hatte unsere PX unten noch rund 350 km Asphalt und oben 2 Personen samt Gepäck zu bewältigen. Die B54 führte uns durchs enge Tal der Volme wieder Richtung Süden. Nach einem kurzen Halt in Limburg mit Eiscafé und Kuchen ging es dann zügig Richtung Heimat. Hatte ich schon erwähnt, dass es das heißeste Wochenende des Jahres war? Vielen Dank an den VC Hagen und alle Helfer.

on tour



Familientreffen mit 800 Gästen

von **Andreas Krenn**, (Text und Fotos)

Vespa-Freunde PKM / VC Touring Linz

Zum 17. Mal veranstalten der Vespa Club Trieste und die Gatti Randagi das Vespatreffen in Triest/Trebianco am Sportplatz. Ein Platz den man international einfach kennt. Kennen meine ich nicht von den tollen Sportveranstaltungen, sondern von Vespatreffen hier am Platz. Stolz erzählt mir Alexander Leban (Präsident), dass sich auch in diesen Jahr wieder über 800 Vespafahrer aus mehr als 10 Nationen in Europa angemeldet haben. Besonders freut Alexander die Freundschaft zu Deutschland und Österreich. Er pflegt auch selbst diese Freundschaften und ist immer auf

vielen Treffen in den besagten Ländern zu sehen. Natürlich immer mit seiner PX die auch schon jeder kennt.

Grund genug, dass ich am Freitag meine Vespa beladen habe und mich über die Phyrnautobahn auf den Weg nach Triest gemacht habe. Über den Tauern führte mich der Weg nach Kärnten und ab Villach über die Autobahn vorbei an Udine nach Triest wo ich am frühen Nachmittag eingetroffen bin. 540 Kilometer und 2 Kaffee in „Bella Italia“ haben mir den Weg noch schöner gemacht. An der letzten Ausfahrt ging es runter von der Autobahn nach





Opicina. Der kleine Ort liegt oberhalb von Triest und ist auch gut mit der Straßenbahn zu erreichen. Die ganze Bucht von Triest liegt vor einem und lässt mich kurz anhalten. Weiter zum Treffen, wo ich auch schon freudig erwartet werde. Viele bekannte Gesichter aus Italien, Deutschland und Österreich sind bereits am Treffen.

Am Sportplatz findet sich alles. Unter den Bäumen ist der Parkplatz und die vielen kleinen Hütten mit der Anmeldung, Getränke, und auch für das leibliche Wohl wird mit Grill und Palatschinken gesorgt. Ein Händler aus Italien findet mit seinem Zubehör den Weg nach Triest. Man kennt sich, und es ist wie eine kleine Familie, die aber fast 1.000 Besucher zählt. Es gibt kaum jemand, der erst einmal am Treffen war.

Ich kann gerade meine Sachen noch im nahegelegenen Hotel abgeben, als am Platz

schon der nächste Programmpunkt auf dem Plan steht. Der Besuch in der Grotta Gigante in Sponico ist ein Höhepunkt am Freitag. Die Tropfsteinhöhle im Karst ist eines der vielen schönen Plätze, die man hier besuchen kann. Wir sind eine schöne Gruppe und besuchen die Höhle. 12 Euro Eintritt, die sich aber absolut lohnen. Atemberaubend, was hier geboten wird. Am Rückweg trinken wir noch Kaffee in Opicina und kehren zurück zum Platz. Inzwischen haben sich Vespafans aus Ungarn, Belgien, Spanien und Holland eingefunden. Ein großes Fest steht am Abend an. Mit Livemusik und einen DJ können wir bis in die frühen Morgenstunden feiern. Wir lassen den Abend mit viel Vespabenzin und ein paar Bier ausklingen.

Samstag gibt es schon Frühstück am Platz für alle, die am Campingplatz sind oder einfach so kommen wollen. Es ist im Nenn-





geld dabei und jeder kann nutzen, was er möchte. Es gibt am Vormittag schon touristische Ausfahrten. Ich für meinen Teil besuche Triest und kaufe Kaffee ein. Am Nachmittag starten über 500 Vespen zur großen Ausfahrt in den Karst. Ein toller Nationalpark wartet auf uns! Wir machen im Herzen halt und wandern ein Stück durch die Natur.

Triest und fahren noch mit. Ich für meinen Teil fahre am Morgen aber schon weiter. Nicht aber ohne ein Lebewohl zu sagen und dass ich nächstes Jahr wieder komme. Mein Weg führt mich mit der Vespa nach Verona, um in Villafranca die Ausstellung 70 Jahre Vespa zu sehen

Ein kleines Stück weiter werden wir vom Vespaclub mit einer tollen Jause empfangen und sind gegen 18 Uhr wieder am Platz. Am Abend gibt es noch Fungames und natürlich Essen vom Grill. Die Pokalverleihung steht an und natürlich Live-Musik und später ein DJ mit guter Soul- und Skamusik. Wir feiern bis in die frühen Morgenstunden. Am Sonntag, wenn bei uns alle Leute heimfahren, verdoppeln sich in Italien fast die Teilnehmer. Zur Ausfahrt am Sonntag kommen viele Clubs aus der Gegend um





70 Jahre Vespa in Villa- franca

von **Andreas Krenn**, (Text und Fotos)
Vespa-Freunde PKM / VC Touring Linz

Das Museum Nicolis in Villafranca nahe Verona hatte im Sommer 70 Jahre Vespa zu Gast. Die Ausstellung wurde von Piaggio und dem Vespa Club Italien gestaltet und auch finanziert. Die Räumlichkeiten im Museum sind ideal für diese Veranstaltung. So wurde das gesamte Erdgeschoss zur Verfügung gestellt.

Im Rundgang konnte man alle Serienmodelle von Piaggio sehen. Auch ein paar Prototypen aus der Vesparennszene durften nicht fehlen. Abgerundet wurde die Ausstellung mit Vespa 400 und ein paar Ciao Mofa. Auch ein Traktor und Bootsmotoren durften nicht fehlen.

Besonders schön war einfach die Zusammenstellung der Jahrzehnte. Zeitungen und Plakate und sonstige Dinge wurden liebevoll zu den Fahrzeugen dekoriert. Es gab mehrere Filme zu sehen. Die Stationen waren gut verteilt, und man konnte sich richtig Zeit nehmen. Sehr toll gemacht und auch nicht so wichtig, dass man italienisch spricht. Die Filme zeigten die Produktion bis heute und auch einige alte Vesparennsszenen aus den 50er- und 60er-Jahren.

Schön war auch der Vespashop. Viele Bücher vom CLD-Verlag und Vespa Club Italien wurden dort verkauft. Giuseppe Cau, legendärer Pilot der Vespa in den 50ern und Luigi Frisinghelli, Präsident des Histo-



rischen Vespa-Registers, waren besonders bemüht, diese Ausstellung zu dem zu machen, was sie auch war. Ein Event der ganz besonderen Art.

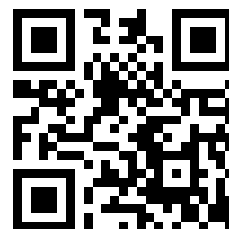
In der Ausstellung wurde auch auf nichts verzichtet, was die Vespa den Menschen näher bringen kann. Es war auch für Leute gut zu verstehen, die unter Umständen mit der Geschichte von Vespa nicht so vertraut waren. Auch wurden nur Fahrzeuge im Originalzustand für die Ausstellung genommen.

Besonders beeindruckend waren die beiden Vespa 400 in Mintgrün. Besonders selten und im besten Zustand. Es gab dort Zei-

tungen und auch Plakate zu sehen. Vespa 400 ist ein Lizenzfahrzeug aus Frankreich von A.C.M.A.

Auch die Vespa T.A.P. für den militärischen Einsatz kommt aus der Fabrik in Frankreich. Natürlich gabes es auch eine Hoffmann Königin zu sehen und eine Vespa Allstate. Rennvespa wie die Corsa 125 Baujahr 1949 durften nicht fehlen. Besonders schön fand ich die Fahrzeuge aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Ich fand die Ausstellung noch etwas spannender gemacht als das Museum in Pontedera.

www.museonicolis.com/de/ -->



Maskes Classic Vespa Rally

von **Andreas Gattwinkel**,
Vespa Classic Freunde Münster

Der Artikel ist in der **VESPASSION** erschienen. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung Redaktion!

Fotos: **Andreas Gattwinkel**,
Jörg Hemker



Maskes ... der ein oder andere wird und sollte diesen Namen bereits kennen, war er doch z.B. auch bei den Vespa World Days 2012 in Hasselt Teil der Händlermeile. Mit seinem historisch anmutenden Verkaufsstand nebst blauem T1-Bulli und einigen Exponaten wie auch kaufbaren Restaurationsobjekten stach sein Stand wohlwollend hervor. Aber dieses schöne Ensemble in Hasselt war natürlich nur ein Vorgeschmack auf den eigentlichen Verkaufsladen von Maskes in Rijen in den Niederlanden, genauer gesagt in Nordbrabant, nicht weit von Belgien.

2015 veranstaltete Maskes dann erstmals eine „Classic Vespa Rally“. Ausgangspunkt war der Laden. Man wusste nicht viel, das Wort „Dirt“ (Dreck) kam im Flyer vor, aber man dachte sich nicht viel dabei. Um dann, wie sollte es anders kommen, neben schönen kleinen Straßen eben auch viele unbefestigte Wege zu erkunden hatte. Und da es bei der letztjährigen Rally tags zuvor lange geregnet hatte, war es wirklich eine Schlamm Schlacht, die aber, nachdem man die ersten Pfützen und Schlamm Löcher genommen hatte, umso mehr Spaß machte – mir zumindest.

So war es für uns auch klar, dass, sollte es dieses Jahr wieder eine Rally geben, wir wieder mit am Start sein würden. Und so kam es auch, dass sich zum späten Frühling erste Nachrichten via Facebook und der Maskes-Homepage über besagte zweite Rally-Auflage verbreiteten. Eine kurze Rückfrage bei meinem Freund und letztjährigen Mitfahrer Jörg Hemker – „Klar-Dabei!“ – und schon meldeten wir uns an. Jeder, der Lust hat und eine Vespa vor Bj. 1980 als Rallyfahrzeug meldet, konnte teilnehmen. Aber es sollte aus deutscher Sicht diesmal nicht nur ein Duo werden. Schnell fanden sich Mitstreiter in Form von Frank Thöle (Osnabrück), Philipp Wollrab und Nadia Nigido (Team Wolfsburg), die uns begleiten wollten.

Passend um 8.30 Uhr ankommend, begrüßten wir zuerst einmal die Gastgeber, um dann mit einem Kaffee, Tee und Gebäck in der Hand die Konkurrenz zu begutachten und einige nette Gespräche zu füh-





ren, welche dann nach dem Zieleinlauf oft weiter vertieft wurden. Wie auch im letzten Jahr bestand der Großteil der Rallyfahrzeuge aus den Modellen der Sprint, GT, Rally-Klasse. Aber auch die Vorgänger wie VNB, VBB, ACMA, GL und Lampe Unten (Bart Bergans) waren am Start. Unsere Fahrzeugwahl waren Messerschmitt T1 (Frank Thöle), Augsburger Sprint (Philipp Wollrab), Primavera (Nadia Nigido), Motovespa 160 GT (Jörg Hemker) und 200er Rally (Andreas Gattwinkel).

Es gab zwei Klassen: Touring und Sport. Ziel war es, den Durchschnitt zu halten.

Die Touringklasse sollte einen Schnitt von 30 km/h erreichen, während die Sportklasse 35 km/h halten sollte. Wie lang die genaue Route war, wurde nicht verraten – nur grobe Werte hatte man bekommen. Hatten wir uns allesamt zuhause bei der Anmeldung noch für Touring eingetragen, wechselten wir (5) alle auf Sport um, womit wir bei ca. 40 Startern in der Minderheit waren.

Egal – auch wenn es nicht klappt – der Spaß stand im Vordergrund. Neben dem höheren Durchschnitt war aber auch das Finden der Wege kniffliger.

Bevor es losging, bekam jeder noch eine Tüte mit Banner (und Startnummer) und Hilfsmitteln wie Klebeband (zum Befestigen der Karte) und einer schönen kleinen Flasche mit 2T Öl. Zu dieser sei zu erwähnen, dass mein letztjähriger Mitstreiter Jörg Hemker vor einem Jahr dachte, das sei Genever, und sich mit großem Erstaunen wunderte, dass ich diese Flasche in den Tank kippte. Das äußerlich klassische Erscheinungsbild der Flasche in Flachmannform ließ ihn eben dies vermuten.

Was fehlte, war aber die Wegbeschreibung. Diese bekam man erst in den wenigen Sekunden vor dem jeweiligen Start zusammen mit einem Aufgabenzettel, auf was man am Wege achten sollte. Es gab nur vage Beschreibungen wie „Was hat seinen Kopf verloren?“ (Antwort





war eine Windmühle, bei der der Windmühlenkopf neben der Mühle lag.).

Und so hieß es, auf dem Weg auf Hinweise zu achten, worauf dies passen könnte. Man sollte es mittels Handy fotografieren und des Abends als Beweis zeigen. Zudem musste man Checkpoints erreichen und finden, um sich den passenden Stempel auf einer Stempelkarte abzuholen oder sogar selbst zu stempeln, denn nicht jeder Checkpoint war besetzt.

Es gab auch kein klassisches Roadbook, und die Straßen, Wege und Abzweige waren auch nicht durch Pfeile oder Symbole gekennzeichnet. Man bekam, ähnlich wie ein Jahr zuvor, einen bewusst schlecht erkennbaren, laminierten beidseitigen Kartenausschnitt zum Finden der Route. Die Karte hatte einige wenige nummerierte Punkte, welche uns den Weg zeigen sollten. Die Touringklasse hatte dies auch – aber eben mit weitaus mehr Punkten und Hinweisen.

Und so kam es, dass jeder nach dem Start mit Klebeband und farbigem Edding erst einmal versuchte, sich den Weg einzuzichnen. Das hört sich leichter an, als es letztendlich ist und auch war. An einigen Wegkreuzungen wurden extra Aussparungen in der Karte angebracht, so dass man schnell den falschen Weg fuhr – was bei uns auch mehrfach der Fall war.

Und so ging es endlich los. Die Wege führten an sich nur über Nebenstraßen. Hauptstraßen wurden, wenn überhaupt, nur gekreuzt. Und auch die Nebenstraßen waren desöfteren schon die größeren und besseren Straßen, die wir fuhren, denn wie letztes Jahr hieß es hier auch wieder, über unbefestigte Sand-, Schotter- und ausgewaschene Geröllwege mit tiefen Schlaglöchern zu fahren. Stellenweise so schmal, dass sie in der Karte nur zu schätzen waren. Zumindest der Schlamm blieb diesmal aus, hatte es doch seit Tagen nur Sonnenschein gegeben.

Aber auch das hat seine Tücken. Und so kam es, dass Nadia im weichen Sand, in welchem nur schwer zu fahren war, stürzte, bzw. eher umkippte. Es passierte auch soweit nichts, aber man war gewarnt. Die erste Strecke führte uns in den Süden, mit einem Schlenker durch Belgien, vorbei an saftigen Wiesen, durch dichten Wald und kurvige Straßen in Richtung Breda und über kleine Wege zurück zu Maskes. Eine sehr knifflige Route mit vielen versteckten Wegen und Möglichkeiten falsch zu fahren.

Obwohl es nur 65 km waren, kamen wir nach Stunden wie quasi alle mit ungezählten Strafpunkten viel zu spät in das Ziel. Dort hieß es dann, etwas zu trinken und sich mit Sandwiches zu stärken, um dann, mit neuer Karte den zweiten Teil der Strecke in Angriff zu nehmen.



Also identisches Prozedere ... Start ... Weg einzeichnen und los.

Aber hier wurde es wieder schwieriger. Die Karte war wie auch beim ersten Teil zweiseitig, nur wurde hier ein Teil bewusst weggelassen, so dass man den Weg nur der Himmelsrichtung folgend errahnen konnte.

Nun ging es aber in den Norden und Nordosten zum Wasser (Bergsche Maas und Kanal). Obwohl diese Strecke mit 97 km länger war, hatte diese weitaus mehr Chancen, auch mal schneller zu fahren. Es gab zwar auch hier noch Schotterpisten jeder Couleur, die als Testlabor für jeden Dämpfer erhalten würden, aber auch wunderschöne Straßen, die man lange fahren konnte, und ohne auf die Karte zu schauen zum Verschnaufen einladen.

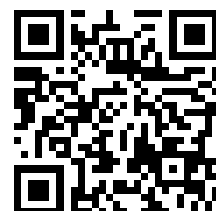
So ging es parallel zwischen dem Wasser über einen befahrbaren Damm, mit altem Alleebestand als Dach über einem, und scheinbar wild grasenden Kühen und Schafen am Rande. Immer wieder aufgelockert durch Abzweige, in denen man kleinere Kanäle überwinden musste. Auch Fähren, die kostenlos sind, wurden zweimal in Anspruch genommen. Es ging diesmal auch in mehr bebaute Regionen, durch malerisch historische Orte mit Stadtmauer und kleinen Gassen. Erste Erinnerungen an Kindheitsurlaube in den Niederlanden kamen wieder hoch.

Über Stock und Stein und teils vermuteten Wegen erreichten wir des frühen Abends wieder das Maskes Hauptquartier. Da zwischen Ankunft und BBQ noch ausreichend Zeit war, nutzen wir die Chance die Roller bei Tageslicht wieder zu verladen.

Nachdem wir damit durch waren, hieß es wieder, den ein oder anderen Vespisti, den man schon kennt oder bisher nur vom Namen oder das Internet kannte, persönlich kennenzulernen. Auch konnte die Erlebniswelt Maskes mit seinen zwei Etagen nun ausgiebig erkundet werden, wovon die meisten Gebrauch machten. Es folgte die Siegerehrung bei der wir – welch Wunder – nicht vertreten waren ;-). Dafür war das BBQ angerichtet. Stillecht wie auch am Morgen beim Kaffee auf der Ladefläche einer Ape. Hier wurde jeder satt. Die Beilagen waren ebenfalls reichlich und die Getränke nahmen ein Bad in einer eisgefüllten Zinkwanne.

Sollte es eine dritte Veranstaltung geben, wovon wir ausgehen, sind wir wieder definitiv am Start. Die Mischung aus Oldies (bis Bj. 1980), die lockere, unkomplizierte Art aller Teilnehmer und Veranstalter sowie die schöne Landschaft mit anspruchsvollen Wegen machen einfach Spaß auf mehr.

www.maskesvespaklassiekers.nl
--->



Alles, was das Herz begehrt

von **Till Kleinschmidt** (Text und Fotos),
VCVD-Sportkommissar



Vorab ein dickes Lob an den MC Ruhrtal mit all seinen Helfern für die grenzenlose Unterstützung von uns Sportfahrern!

An einem sonnigen Sonntagmorgen lockte uns der MC Ruhrtal wieder in das bekannte Trialgelände an der Bahnlinie, um die letzten zwei Trialläufe zur Deutschen Meisterschaft untereinander auszufechten. Trotz vorangegangener Geburtstagsfeier bei Conny, die bis in die frühen Morgenstunden andauerte (danke Martin ;-)), erreichten wir das Trialgelände pünktlich zum Frühstück. Es sollte wieder an nichts fehlen: Kaffee, Brötchen, Herzhaftes und Süßes waren am Start, und der für mich etwas unrunde Tagesbeginn fand schnell Linderung.

Die Sektionen waren schon aufgebaut und das Training konnte beginnen. Auch hier ließen sich die Ruhrtaler mal wieder nicht lumpen: Die Sektionen boten alles! Bergauf, bergab, rechts, links, fester und loser Untergrund, mehrere Spurmöglichkeiten und die gesamte Bandbreite an Fehlerpunkten waren vereint.



Jeder kam auf seine Kosten ;-).

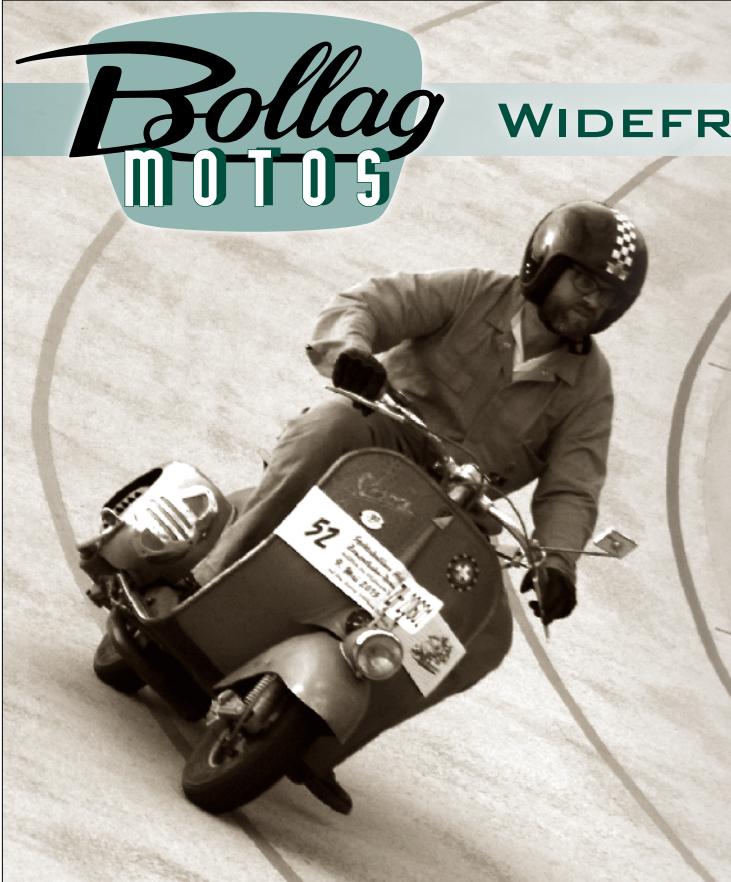
Nachdem der erste Lauf des Tages zügig unter die Räder und Füße genommen wurde, entschlossen wir uns kurzerhand, direkt den zweiten Lauf in umgekehrter Fahrtrichtung durchzuführen. Die Sektionen waren entsprechend clever gesteckt. So kam es, dass wir zum Mittagessen schon beide Läufe absolviert hatten und uns mit allen Sinnen der kulinarischen Versorgung

der Ruhrtaler widmen konnten. Bei Kaltgetränken und Grillgut genossen wir die Spätsommersonne und philosophierten über den ein oder anderen unnötig gesetzten Fuß.

Zusammengefasst eine tolle Veranstaltung, die mal wieder gezeigt hat, dass man mit wenigen Mitteln auch ein tolles kleines Treffen auf die Beine stellen kann.



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.CHINFO@BOLLAGMOTOS.CH

Ab auf die Grasbahn!

von **Till Kleinschmidt** (Text und Fotos),
VCVD-Sportkommissar

Der 27. August 2016 bot beste Voraussetzungen für einen Run mit Grasbahnrennen. Der Stern unseres Sonnensystems ließ sich nicht lumpen und sorgte für Tagestemperaturen Ü30.

Wir erreichten Venlo am Samstag gegen Mittag und löschten erst mal den bei der Anfahrt entstandenen Durst am erstklassig organisierten Getränkestand. Nach dieser Erfrischung ging es direkt zum Grasbahnrennen. Also Klamotten anziehen, Helm auf, Roller starten und SPASS haben.

Entgegen der vergangenen Jahre war ich dieses Jahr mit einem Schaltroller am Start. „Back to the roots“ war das Thema, und eine Cosa 200 mit gestecktem Polini-Zylinder sollte reichen. Stollenreifen vom Minicrosser drauf und fertig ist der Lack.

Das Training verlief wie gewohnt ungezwungen. Wer Lust hatte, konnte fahren, wer keine Lust hatte, konnte es lassen. Alle Fahrer waren allerdings auf der abgesperrten Grasbahn unterwegs und schwitzten sich die letzten Tröpfchen Wasser aus dem Leib. An Lust mangelte es also nicht.



Schließlich ging es zu den Rennen an den Start, drei Wertungsläufe sollten absolviert werden. Alle Teilnehmer stehen nebeneinander zum Sprung bereit und warten auf die Startflagge. Bernd zieht die Flagge nach unten, und los geht's. Die Cosa macht ein bisschen Männchen, aber fährt ganz ordentlich los. 2. Gang, 3. Gang und ab in die Bremse für die erste Kurve. Es wird ein wenig eng, jeder will erster sein. Trotzdem lässt jeder jedem den Platz zu fahren, FAIRNESS GEHT VOR! Ich muss weniger schalten als gedacht und die Jagd auf die Automaten ist eine wahre Freude. Leider musste ich im dritten Lauf das Rennen vorzeitig beenden, die Cosa wollte an zweiter Stelle liegend nicht mehr weiter mit den anderen spielen.



Dreckig, durchgeschwitzt, adrenalingeladen und begeistert haben wir nach den Rennen verlorengegangene Flüssigkeit durch Hopfenkaltschale ersetzt, bevor kollektiv der Duschcontainer gestürmt wurde. Was für eine Wohltat!

Den restlichen Tag und Abend genossen wir bei Fritur und Niter bis ein nicht bestelltes aber ordentliches Gewitter das Ende setzte. Sonntag gab es dann erstklassiges englisches Frühstück mit Speck, Bohnen, Rührei und allem, was das Herz begehrt.

Venlo ist immer wieder eine Reise wert. Wir kommen wieder!



Die neuen Termine 2017

Es geht bergauf! Die Teilnehmerzahlen steigen. Wir hätten natürlich gerne noch viel mehr Starter und vor allen Dingen Starterinnen in unseren diversen Sportkategorien. Wir arbeiten mit Hochdruck am Terminkalender des nächsten Jahres.

Vorab möchten wir euch die für 2017 geplanten Sportveranstaltungen ankündigen. Bei vielen Veranstaltungen sind noch nicht alle Eckdaten fest. Bitte betrachtet diese Auflistung als grobe Vorplanungsmöglichkeit. Meldet euch im Zweifel doch einfach für die eine oder andere Meisterschaft an. Am Nenngeld für die Meisterschaft sollte es doch eigentlich nicht hapern.

Deutsche Vespa Turniermeisterschaft:

28./29.05. 60 Jahre MC Ruhrtal
11. – 13.08. VC Elm bestätigt

Deutsche Vespa Trialmeisterschaft:

28./29.05. MC Ruhrtal
11. – 13.08. VC Elm bestätigt
Oktober 2017 Berlin, Doppellauf
in Vorbereitung

Deutsche Vespa Sportmeisterschaft:

09.10.2016 MC Pfungstadt, Enduro;
Wertung für 2017
29./30. April German Vespa Rally
Schermbach
Ende April MSC Porz, Kölner Kurs
noch nicht bestätigt
Anfang Mai MSC Selztal, Orifahrt
noch nicht bestätigt
August Sandbahn Halbmond
in Vorbereitung
OPTION Austrian Vespa Rally
Best Trial
Best Turnier

Es ist an euch, die Veranstaltungen mit Leben zu füllen und zu erhalten.



Linzer Torte mit der Frage:

Wie trockne ich meine Sachen?

von **Hans-Werner Both**,
Vespa Club Düsseldorf e.V.

Fotos: **Martina Both**,
Kristina Ma (Linz)

Mitte September machte ich mich am Donnerstagmorgen auf den Weg Richtung Österreich. Die PX im Auto, den Wohnwagen am Haken, aber ohne Martina. Meine beste Begleiterin musste noch arbeiten. Sie nahm am Freitagabend den Zug und ich konnte sie am Samstagmorgen in Linz/Hbf. abholen.

Nach 11 Stunden und knapp 800 Kilometern kam ich am Campingplatz Pichlinger See in Linz an. Der Platz lag am Stadtrand und in der Nähe zur Au-

tobahn. Rein rechnerisch waren es von hier noch ca. 20 Minuten Fahrzeit zum Startplatz der Rally. Rosi und Wilfried Taraschinski waren schon länger da, kurz vor mir waren Sigrid und Uwe Bödicker mit ihrem Eckhaus eingetroffen. Anmeldung und Aufbau waren schnell erledigt, erst mal ein bisschen ausruhen.

Freitagmorgen dann mit den Rollern den Weg in die Stadt suchen. Das klappte ganz gut. Auf dem Pfarrplatz trafen wir dann Holger Schöneberg, der in der Nähe ein Hotel bezogen hatte. Viele Teilnehmer hatten sich in den Cafés am



Platz niedergelassen und genossen den Abend. Wie wertvoll das war, werden wir später noch sehen.

Nach der Registrierung erhielten wir unsere Fahrtunterlagen, auch schon die Fahrstrecke für Sonntag, die es eigentlich erst Sonntagmorgen gibt. Aber weil ein größeres Regengebiet nach fünf Wochen Trockenheit im Anmarsch war, wurde diesmal eine Ausnahme gemacht.

Samstagmorgen um 10 Uhr sollte der erste Fahrer starten. Abnahme ab 8 Uhr und Parc-Ferme ab 9.30 Uhr. Nach der Fahrerbesprechung – es hatte tatsächlich angefangen zu regnen – machten wir und nach und nach auf den Weg.

Bernd Kübler, der zusammen mit Jens Lorenzen am Freitagabend auch am Campingplatz angekommen war, hatte

startnummerntechnisch die Begleitung von Sigrid und Uwe gebucht. Jens hatte weniger Glück. Er war von der Warteliste nachgerutscht und hatte eine späte Nummer in den Vierzigern. Eine nochmalige Verlagerung zu uns (Holger, Wilfried und mir) mochte der Veranstalter nicht machen.

Erst durch die Stadt und dann in das Umland führte uns die Strecke. Bergig war es zum Teil und sehr einsam. Es gab unterwegs einige Hinweise auf sehenswürdige Aussichten, aber die ließen wir links bzw. rechts liegen und fuhren durch. Zur Mittagszeit erreichten wir das Fiat-Automuseum Amberg. Dort gab es etwas zu essen und die Besichtigung des Museums war angesagt. Aber vorher noch eine Prüfung und die gefahrene Zeit nach der Mittagspause nochmal bestätigen.





Bei starkem Regen und teils heftigem Wind trafen wir gerade 5 Minuten vor unserer Pflichtzeit ein. Holger zuerst, dann Wilfried, dann ich. Bei Holger war noch alles okay, bei Wilfried fegte der Wind die Lichtschranke um. Der Aufbau dauerte länger, so dass meine Zeit auch schon angelaufen war.

Kein Problem, wir erhielten eine neue Startzeit. Erstmal Essen fassen. Wir hörten von Sigrid, dass auch sie nur knapp die Zeit geschafft hatten. Während wir versuchten, wieder etwas Wärme und Trockenheit zu erwischen, kamen keine Roller mehr an. Nach uns kamen alle zu spät. Außer Jens, der zu seiner Zeit ankam, aber da war die Prüfung dort oben abgesagt. Lediglich zu unserer neuerlichen Startzeit sollten wir durch die Lichtschranke fahren. Gesagt getan.

Weiter durch den Regen und wieder in Richtung Linz. Trockener wurden wir nicht. Auf dem Pfarrplatz dann die letzte Prüfung des Tages, die Zeiten von der morgendlichen Aufgabe zu bestätigen.

Dann sofort zum Campingplatz und trockenlegen. Für den Abend hatten wir das Menü gebucht. Es gab reichlich Gesprächsstoff während des Trinkens und Essens. Rechtzeitig zur Schlafenszeit nahmen wir uns ein Taxi zurück zum Wohnwagen. Sonntagmorgen um neun Uhr sollte der erste Fahrer wieder auf die Strecke gehen.

Dies tat er auch und wir hinterher. Der Veranstalter hatte alle Pausen für Sonntag gestrichen, um mehr Fahrzeit zu erhalten. Gut so.

Noch in Linz musste Holger aufgeben, weil der Kupplungszug an seinem Roller gerissen war. Er schickte uns weiter und er tat gut daran, nicht weiterzufahren. Denn was die Teilnehmer dann auf der anderen Donauseite in den Bergen erlebten, war vom allerfeinsten. Regen na-



türlich, was sonst. Aber jetzt kam noch Nebel dazu. Zum Teil betrug die Sicht weniger als 10 Meter und es wurde kalt.

Wir waren froh, lediglich nur nass wieder in Linz zu sein. Uwe und einige andere Teilnehmer waren bei widrigen Straßenbedingungen gestürzt, hatten sich aber nicht verletzt, sondern nur Sachschaden angerichtet. Noch schnell die Prüfung erledigt und dann ab in das Lokal, wo die Siegerehrung stattfinden sollte. Auch dort gab es wieder was zu trinken und was zu essen, mit italienischem Livesänger und Gitarre. Aber noch wichtiger war es, dass es dort warm war. Meine Sachen trockneten von außen nach innen.

Nach dem Essen wurden die Sieger geehrt. Ich denke, mit den erreichten Platzierungen waren wir zufrieden, obwohl es eigentlich immer noch besser gegangen wäre, wenn man im Nachhinein die Zeiten betrachtet. Nach Bremen gab es diese Möglichkeit zu sehen, wie denn die Fehlerpunkte zustande kamen. In Linz gab es diese Möglichkeit leider nicht. Schade.

Sigrid und Uwe mussten eine Menge Trophäen zusätzlich schleppen, weil die Kübler-Bande schon auf dem Heimweg war. Der Gesamtsieger und der führende in der Gesamtwertung (Bernd und Jens) machten sich direkt nach dem Zieleinlauf auf den Heimweg und erfuhren unterwegs von ihren Ergebnissen.

Danach machten wir uns auf den Weg zurück zum Campingplatz. Noch ein wenig Erholung, bevor es wieder zurück nach Deutschland ging. So hatten wir es geplant. Aber das Wetter spielte nicht mit. Am Dienstag war es dann halbwegs trocken und wir erhielten von Andreas Krenn vom Vespa Club Touring Linz eine sehr persönliche Führung durch Linz, die im besten Lokal für Linzer Torte endete.

Am Mittwoch machten wir uns dann auf den Heimweg. Nach 12 Stunden Fahrzeit, wegen Bayern und rund um Köln, kamen wir zu Hause an. Das nächste Mal höre ich auf meine Frau und mache unterwegs eine Pause, versprochen.

Zum Schluss noch eine schlechte Nachricht. Rosi hatte sich bei einem Sturz aus dem Auto verletzt und trug ihren rechten Arm in einer Schlinge. Zum Arzt ging sie erst zu Hause. Fazit: Armbruch. Gute Besserung Rosi und bis demnächst.



Sonne tanken in Chiari

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

Fotos: Reinhard Strommer (RC Scootermania Weiz),
Tanja Wöss (VC Vespisti Linz)

Der letzte Lauf zur European Vespa Rally Championship 2016 des Vespa World Club fand in diesem Jahr am 29. und 30. Oktober in der Provinz Brescia/Lombardei in Norditalien statt. Bei strahlendem Wetter und gut 20 Grad machten sich insgesamt 29 Starter auf den Weg. Damit war die Veranstaltung deutlich schlechter besucht als die German Vespa Rally oder die Austrian Vespa Rally.

Gestartet wurde auf historischem Boden an der Villa Mazzotti. Graf Franco Mazzotti war Ende der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts maßgeblich an der erfolg-

reichen Etablierung der „Mille Miglia“, dem legendären italienischen Langstrecken-Straßenrennen, beteiligt.

Am Samstag führte der Weg einmal um den Iseo-See. Der Hinweg wurde über die westliche Seeuferstraße vorbei an Sarnica und Lovere nach Pisogne gefahren, nach der Mittagspause ging es dann auf der anderen Seite mit ein paar Abstechern in die Berge über Iseo zurück nach Chiari. Eine schöne Strecke über 112 km mit tollem Ausblick auf den See. Am Sonntag standen noch einmal 52 km zu einem Gut im Weingebiet Franciacorta und zurück auf dem Programm.





Es waren sechs deutsche Teilnehmer am Start. Am besten schnitt Bernd Kübler (VC Bonn) ab, gefolgt von Sigrid Bödicker, Uwe Bödicker (beide VC Düsseldorf), Jens Lorenzen (VC Bonn), Michael Klingel und Wilfried Mayer (beide VC Pforzheim). Dabei konnte Bernd die Automatik-Klasse für sich entscheiden. Abgerundet wurde die Veranstaltung durch kleine Snacks unterwegs und zwei opulente Mahlzeiten am Samstagabend und Sonntagmittag.

Zwischendurch fragte ich mich, warum ich so weit gefahren bin, nur um immer wieder auf Köln zu treffen, und das ohne im Stau zu stehen. Wir durchfuhren mehrfach

einen Ort namens Cologne. Oder sollte das nur heimatische Gefühle in der Ferne auslösen?

Insgesamt war es eine gelungene Veranstaltung. Und das letztmalige „Sonnetanken“ hat auch gut getan.





Vespa Rally Championship 2016 General Ranking

PL.	NAME	VC	NAT.	PT.	PL.	NAME	VC	NAT.	PT.
1	Norbis, M.	Chiari	IT	60	16	Paasche, M.	Hannover	DE	16
2	Lorenzen, J.	Bonn	DE	56	17	Datteri, M.	Brescia	IT	16
3	Kübler, B.	Bonn	DE	53	18	Both, H.-W.	Düsseldorf	DE	15
4	Pertici, D.	Valdera	IT	50	19	Lonati, N.	Chiari	IT	15
5	Strommer, R.	Sc. Weiz	AT	42	20	Bigazzi, G.	Montevarchi	IT	14
6	Biserni, E.	Mantova	IT	39	21	Selva, M.	Milano	IT	14
7	Traversi, G.	Milano	IT	35	22	Ravagna, T.	Chiari	IT	14
8	Klingel, M.	Pforzheim	DE	26	23	Angiolini, A.	Pinerolo	IT	12
9	Federanko, M.	Wien	AT	24	24	Ahammer, W.	Hollabrunn	AT	12
10	Lombardelli, R.	Macerata	IT	22	25	Stift, M.	Wien	AT	12
11	Onger, A.	Chiari	IT	21	26	Ottaviani, F.	Macerata	IT	11
12	Podini, D.	Coccaglio	IT	18	27	Kübler, G.	Bonn	DE	10
13	Zierler, M.	Köflach	AT	17	28	Acquistapace, M.	Milano	IT	10
14	Thöle, F.	Münster	DE	16	29	Bödicker, U.	Düsseldorf	DE	10
15	Menciassi, A.	Pisa	IT	16	30	Sterli, F.	Chiari	IT	10

Die Gesamtliste ist unter www.vcvd.de ---> Reiter Ergebnisse zu finden

Bitte vormerken!

Kurz vor Drucklegung ist es amtlich geworden: Die German Vespa Rally geht in die fünfte Auflage!

Gastgeber sind diesmal die Piraten aus Voerde (VC Los Piratos Voerde). Der Heimatchclub von Touristikvorstand Dennis „Atze“ Biesen lädt am letzten April-Wochenende (29. und 30. April 2017) nach

Schermbeck in der Nähe des Niederrheins. Das Gute daran: Der 1. Mai ist ja bekanntlich ein Feiertag, von daher kann man ganz entspannt am Montag wieder die Heimreise antreten bzw. hat den Montag noch zur Erholung! Allerdings: Der Platz selbst steht nur bis Sonntag abend zur Verfügung.

Alle weiteren Infos folgen in der kommenden Ausgabe von Vespina!

abgefahren... www.rollerladen.com

rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504



35,- bzw 38,-
für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203



129,-

Gepäckkorb Bigframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



39,-

Handgriffe mit
Hoffmann -
Emblem
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



15,-

Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50
1. Serie mit
kurzem Rahmen
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -
schlüssel
Antriebswelle
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb
Smallframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff
Handstarter Ape
Lampe Unten

Der Vespa -& Teile - Spezialist seit 1994

der Tuning & Classic Parts
rollerladen

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

Klebstoff für die Straße



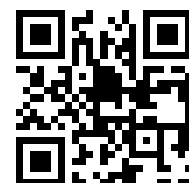
Mein lieber Herr Gesangsverein! In der letzten Ausgabe haben wir den neuen Heidenau K80SR TubeType vorgestellt. Dankenswerterweise hat uns der Pneu-Hersteller einen Satz zum Testen geschickt.

Und das hatte es in sich: Der Reifen klebt förmlich auf der Straße und bricht auch bei schnellen Lastwechseln nicht aus! Bei der German Vespa Rally in Bremen ist das Gummi zum ersten Mal unter se-

mi-professioneller Beanspruchung zum Einsatz gekommen. Ich habe selten einen Reifen erlebt, bei dem ich mich in jeder Situation sicher gefühlt habe!

Der K80SR kommt sowohl für geteilten Felgen mit Schlauch als auch als schlauchlose Variante. Der Preis: rund 40 Euro.

<http://de.reifenwerk-heidenau.com>



Anzeige

MOTOWIPPE®

EINFACH STEHEN LASSEN.

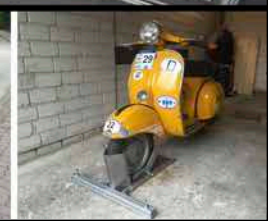
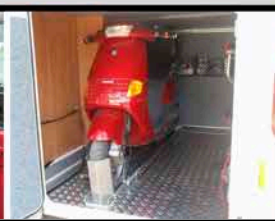
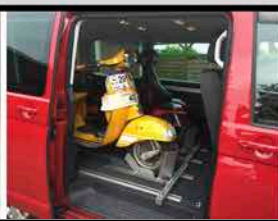
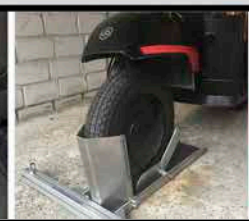
www.motowippe.de

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"



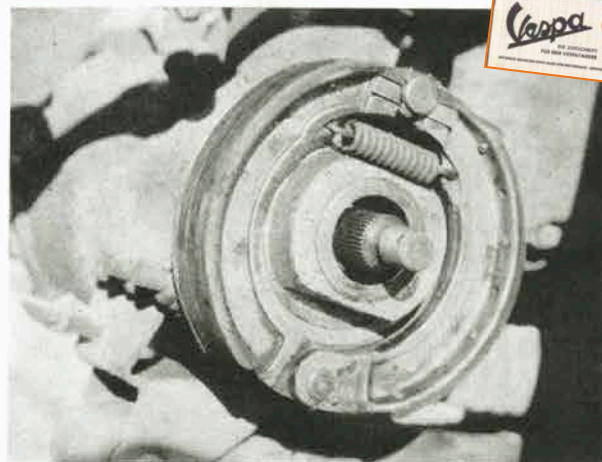
Diesmal ein Blick in das Archiv. Schon Ende der 1950er-Jahre gab es im Vespa Tip Kniffe für den richtigen Umgang mit der Technik! Viel Spaß!



Von Bremstrommeln und Bremsbelägen

Wer heute bewußt mit schlechten Bremsen durch die Gegend rollert, handelt nicht nur verantwortungslos, sondern auch dumm, denn er gefährdet damit nicht nur andere, sondern auch sich selbst. Noch krasser ausgedrückt heißt das: Mit schlechten Bremsen wollen Sie eines Abends ins Kino fahren, statt dessen aber landen Sie vielleicht auf dem Umweg der Leichenbeschau im Friedhof. Übrigens ein Gipsverband für die nächsten drei Monate wäre auch nicht zu verachten. Vielleicht kommt der Einwand: Wieso kann ein so guter Roller wie die Vespa überhaupt schlechte Bremsen haben? Die Antwort darauf ist einfach. Die Vespa hat keinesfalls schlechte Bremsen, sie sind im Gegenteil ganz ausgezeichnet, sie werden aber mit der Zeit schlecht, da es sich hier um ein Aggregat handelt, das dem natürlichen Verschleiß unterliegt. Das heißt, nicht die ganzen Bremsen werden schlecht, sondern es nützt sich nur der Bremsbelag ab, was eine stetige Verminderung der Bremsleistung zur Folge hat.

In diesem Vorgang liegt auch gleich die große Gefahr für den Fahrer verborgen. Die Bremsen verlieren ihre Bremswirkung nämlich nicht mit einem Schlag, sie verliert sich im Gegenteil je nach dem Grad der Abnutzung nur ganz allmählich. Bewußt oder unbewußt stellt sich der Fahrer so nach und nach auf den immer länger werdenden Bremsweg ein und fährt auch damit ganz gut, solange er die Verkehrsverhältnisse übersehen kann, weil dann einem rechtzeitigen Bremsen nichts im Wege steht. Für eine plötzlich auftretende Situation reichen die Bremsen dann doch nicht mehr aus und so wird er vom jeweiligen Hindernis recht unsanft abgebremst. Wie und in welchem Zustand er diese Abbremsung — sprich Zusammenstoß — überlebt, hängt jeweils vom lieben Gott und der Härte des Hindernisses ab. Wie gesagt, durch das ganz allmähliche Nachlassen der Bremsen wird man sich seiner schlechten Bremsen oft sehr spät bewußt und es wäre vielleicht doch zu erwägen, ob man nicht einmal eine übrige Stunde dafür opfern will, um



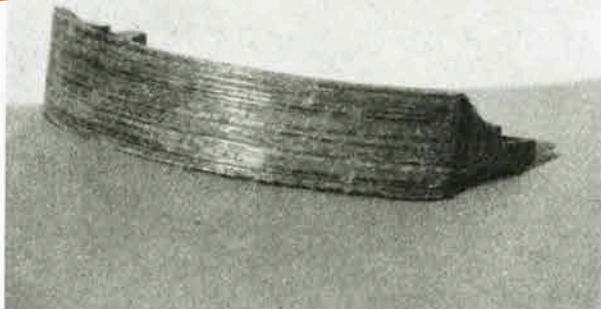
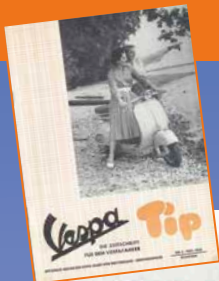
So sitzen die Bremsbacken mit den aufgenieteten Bremsbelägen auf der Bremsankerplatte.

die Bremstrommel abzugeben und sich an Ort und Stelle vom Zustande der Bremsbeläge usw. zu überzeugen. Natürlich muß diese Arbeit nicht selbst ausgeführt werden; allen denen, die mit dem Basteln auf dem Kriegsfuß stehen, steht ja ein ausgezeichnete Vespa-Kundendienst zur Verfügung. Hier sei gleich noch erwähnt: Es gibt keine Möglichkeit, eine durchschnittliche Lebensdauer für Bremsbeläge anzugeben. Diese hängt zu stark von der Fahrweise des jeweiligen Fahrers ab. So kann der eine bereits nach 5000 km neue Bremsbeläge brauchen, während der andere nach 20 000 km immer noch gut funktionierende Bremsen hat. Der Bremsvorgang an sich ist sehr einfach. Das Rad ist mit einer Bremstrommel verbunden. Durch das Betätigen des Bremshebels oder Bremspedals werden nun 2 Bremsbacken, auf die die Bremsbeläge aufgenietet sind, an die Bremstrommel angedrückt und durch die entstehende Reibung wird die Verzögerung bewirkt. Da der Bremsbelag aus relativ weichem Material hergestellt ist, die Bremstrommel aber aus Stahl, nützt sich beim Bremsen praktisch nur der Bremsbelag ab. Diese Abnutzung sollte aber doch gelegentlich kontrolliert werden, denn: wird der Bremsbelag zu dünn, so kommen neben dem Belag auch die Niete, mit denen er aufgenietet ist, zum Tragen und diese schneiden dann tiefe Furchen in die Bremstrommel. Auf der Reparaturrechnung steht dann neben dem Neubelegen der Bremsbacken auch noch das Ausdrehen der Bremstrommel, und wenn hier zuviel Fleisch abgedreht werden müßte, ist sogar eine neue Bremstrommel fällig.

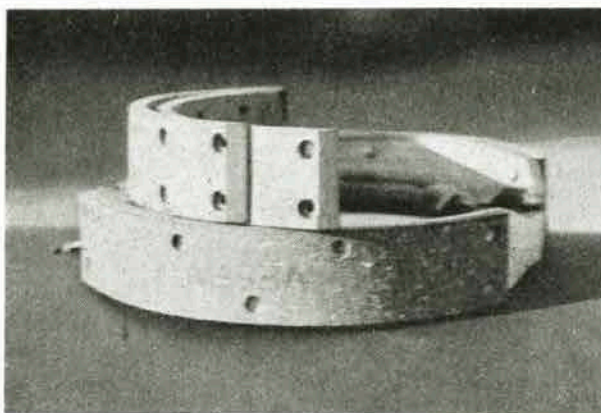
Eine Bremstrommel noch in der Felge verschraubt.



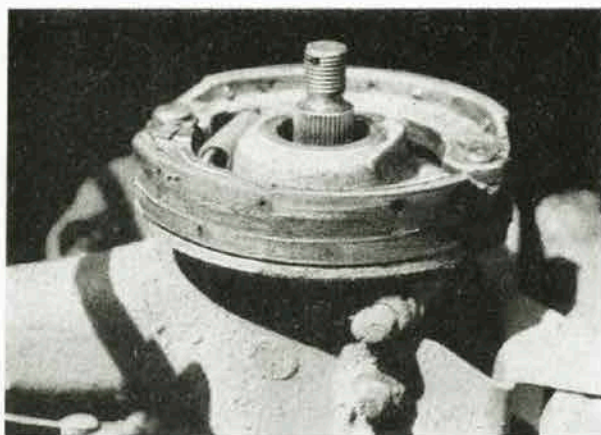
Diese Bremstrommel hat schon erhebliche Riefen, sie wäre aber durch Ausdrehen noch zu retten. Das beste ist aber in solchen Fällen immer eine neue Bremstrommel.



Auch hier ist der Bremsbelag restlos verbraucht. Die seit längerer Zeit mitbremsenden Nieten dürften auch die Bremstrommel stark angegriffen haben.



So sehen neue Bremsbeläge aus. Die unteren sind bereits auf die Bremssattel aufgenietet, an den oberen ist deutlich die notwendige Abschrägung an den Enden zu erkennen.



Diese Bremsbeläge sind nicht nur bis auf die Niete total abgenutzt, sie sind obendrein noch restlos verölt. — Der Fahrer solcher Bremsen sollte eigentlich bestraft werden.

Neben dem natürlichen Verschleiß können aber auch noch andere Ursachen ein Neubelegen der Bremsen unbedingt notwendig machen. So z.B. das Verölen der Bremsbeläge. Solch ein Verölen hat seinen Grund meistens in einem undichten Simmerring; es ist also vor dem Einbau neuer Bremsbeläge unbedingt notwendig, festzustellen, wieso eigentlich die Beläge verölen konnten. Selbstverständlich muß auch der gefundene Fehler sofort beseitigt werden, da ja sonst die neuen Bremsbeläge sofort wieder verölen. Es sei hier an dieser Stelle ausdrücklich vor allen Behelfsmitteln, einen verölten Belag zu reinigen, wie es Auswaschen mit Tetrachlor oder Ausbrennen des Belages darstellt, gewarnt. Diese Versuche können den Belag auch nicht retten, und ein Vespa-Belag ist so billig, daß sich Versuche dieser Art wirklich nicht lohnen.

Wenn hier darauf hingewiesen wird, daß auf jeden Fall nur Original-Vespa-Beläge zum Einbau gelangen sollten, so ist dies beileibe kein Werbeslogan, sondern es hat seinen guten Grund. Es gibt zwar viele gute Bremsbeläge; für eine bestimmte Bremskonstruktion gibt es ebenso eine bestimmte Bremsbelagsorte, die sich für diese Bremse besonders eignen. Den für die Vespabremsen besonders geeigneten Belag hat nun das Werk in langen Versuchen ermittelt und so sind Sie beim Einkauf eines Vespabelages sicher, das Richtige zu erhalten. Daneben ist der Vespabelag für die Vespabremssattel genau abgepaßt und bereits vorgebohrt, so daß das Aufnieten schnellstens vor sich gehen kann. Das ist ebenso wichtig, denn verkürzte Arbeitszeit bedeutet verringerte Reparaturkosten.

Daß durch zuweit abgenutzte Bremsbeläge die Bremstrommel in Mitleidenschaft gezogen werden kann, wurde schon erwähnt. Die Bremstrommel muß dann ausgedreht werden. Wird dabei zuviel Fleisch abgedreht, so besteht die Gefahr, daß sich die Bremstrommel im Gebrauch verzieht, was sich natürlich auf die Bremsleistung auswirkt. Man könnte dieser Gefahr zwar durch Aufschrupfen eines Stahlringes auf die Bremstrommel begegnen, doch steht hier der Kostenpunkt in keinem Verhältnis etwa zur Neuanschaffung einer Bremstrommel. Bei den Vespa-Modellen, deren Bremstrommel mit Kühlrippen versehen sind, wäre dies sowieso nicht möglich. Übrigens, auch eine gute Bremstrommel kann sich einmal verziehen und so die Ursache einer schlecht ziehenden Bremse sein. Wird z.B. eine heißgelaufene Bremse — wie es nach einer langen Paß-Abfahrt vorkommen kann — zur Kühlung mit Wasser begossen, so ist es wahrscheinlich, daß sich die Bremstrommel dabei verzieht.

Am Schluß dürften noch die Praxis des Bremsbelegens und die damit verbundenen Kosten interessieren. Das Belegen einer Vespa-Bremse mit der Ein- und Ausbauezeit dürfte rund eine Stunde betragen. Das macht also zusammen zwei Stunden. Die beiden Bremsbeläge zusammen mit den Niete liegen im Preis etwa um DM 5.— bis DM 6.—. Wenn man nun für die Arbeitsstunde DM 5.— ansetzt, kommt man auf einen Gesamtpreis von etwa DM 15.— für das komplette Neubelegen der Vespabremsen. Der Kostenvoranschlag eines Vespakundendienstes lag sogar noch erheblich unter diesem Preis. Allerdings ist es auch möglich, daß die Reparaturkosten etwas höher liegen, wenn nämlich die Bremstrommel ausgedreht werden muß oder verölte Beläge weitere Nebenarbeiten erfordern.

An der Arbeit des Belegens kann kaum etwas falsch gemacht werden, wenn nur Original-Vespa-Beläge verwendet werden, denn sie sind nicht nur bereits mit den passenden Bohrlöchern für die Niete versehen, sie weisen auch schon den richtigen Krümmungsradius auf, um genau auf die Bremssattel zu passen. Das Aufnieten des Bremsbelages erfolgt von der Mitte des Bremsbelages aus. Dabei ist nur darauf zu achten, daß der Bremsbelag auch an jedem Punkt fest aufliegt.

Nun wäre nur noch darauf zu achten, daß die Enden des Bremsbelages gut abgeschrägt sind, und alles ist getan, um wieder eine gutgehende Bremse zu besitzen.

Der Vespa-Club von Deutschland
grüßt alle Besucher der III. Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung
in Frankfurt mit: Vespa-Roll



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
Millerssoils

*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,
Hohlraumwache,
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



Neues von der Eicma

von **Uwe Bödicker**,
VCVD-Präsident

Fotos: **Uwe Bödicker, Piaggio**
David Bagnall

Ich hatte das Glück, die EICMA in Mailand schon am Donnerstag besuchen zu können. Da war es noch nicht ganz so voll.



Zunächst führte mich mein Weg natürlich zum Piaggio-Stand. Dort war zum einen eine Vespa 946 in Sonderlackierung Rot zu sehen. Von jedem

Verkauf dieser Sondermodelle spendet Piaggio einen gewissen Betrag an die gemeinnützige Stiftung (red), deshalb auch die Farbe. (red) wurde von dem Sänger Bono und Bobby Shriver, Mitbegründer von DATA (Debt, Aids, Trade in Africa) sowie Bill Gates (Microsoft) ins Leben gerufen und unterstützt u. a. Einrichtungen zur Bekämpfung von AIDS, Tuberkulose und Malaria.

Desweiteren wurde der erste Elektroroller von Piaggio, die Vespa Elettrica vorgestellt. Es handelt sich dabei um eine Vespa Pri-

mavera mit Elektromotor. Das Modell war so neu, dass selbst die Standbetreuer keine technischen Daten wussten. Schon ein bisschen peinlich. Ansonsten wurden die aktuellen Modelle gezeigt, allerdings alle in neuem Farbkleid.

Dann führte mich mein Messebesuch durch die acht Hallen. Insgesamt schien es mir so, dass in diesem Jahr weniger Zubehör-Firmen ihre Ware anboten. Die großen

Technikmarken Malossi, Polini und Pinasco sowie die Bekleidungs- und Helmmarken Tucano Urbano, Schuberth, Held oder Arai waren aber natürlich vertreten. Ich nutzte die Gelegenheit auch, um um Sponsoren für die VWD zu werben und konnte mehrere vielversprechende Gespräche führen.

Insgesamt ein interessanter, aber anstrengender Messetag.



Veni, Vidi, Vespa!

von **Martin Slatosch**,
Redakteur des Online-Portals
technikjournal.de

Fotos: **Martin Slatosch**,
Fährengäng

7 0 Jahre und noch immer eine Traumfigur. Mit schmalen Hüften und wohlgeformtem Hintern zieht die Vespa auch heute noch viele Blicke auf sich. 2016 feiert sie ihren runden Geburtstag. Lernt man die Fahrer der zweirädrigen Wespe kennen, zeigt sich schnell, dass die alte Dame mehr kann als gut auszusehen: Sie verbindet Menschen.

Es ist Mittwoch, kurz nach halb sechs. Graue Wolken hängen über dem Örtchen Niederdollendorf nahe dem Siebengebirge. Mit stoischer Ruhe durchpflügt die Fähre den Rhein, während um den Fahnenmast an der Anlegestelle ein leichter Wind pfeift. Plötzlich sind näherkommende Motorengeräusche zu hören. Drei Zweiräder kommen um die Ecke. Ihre Fahrer parken nebenan am Fahnenmast. Im Minutentakt folgt Fahrzeug um Fahrzeug und die Ähnlichkeit unter ihnen ist unverkennbar: Kleine Räder, die Lampe im Lenker und ein breites Heck. Bereits um kurz vor sechs stehen etwa 20 von ihnen wie an einer Perlenkette

aufgereiht an der Niederdollendorfer Anlegestelle. Es ist das seit sieben Jahren stattfindende Treffen der Fährengäng.

Die Suche nach Gleichgesinnten

Michael Dempf hatte im März 2009 die Idee: „Ich wollte ein Treffen organisieren, wo man zwanglos hinfährt, keinem Club angehört und keine Verpflichtungen hat. Einfach um die Menschen, die auf den Rollern sitzen, kennenzulernen.“ In einem Vespa-Forum veröffentlichte er daraufhin einen Aufruf und sei selbst von dem Erfolg überrascht gewesen. Auf den ersten Treffen hätten sich schon etwa fünf bis sechs Fahrer eingefunden und es hätte nicht lange gedauert bis ihre Zahl auf über dreißig angestiegen sei, darunter acht Frauen. Teilweise würden die Vespa-Liebhaber auf ihren Rollern aus Wuppertal, Bergheim und Frankfurt anreisen. Die Altersspanne reiche von Anfang 30 bis Mitte 70. Auch Besitzer anderer Marken seien immer willkommen,



betont Dempf. Obwohl der italienische Kult-Roller im Mittelpunkt stehe, verbinde die Gangmitglieder inzwischen mehr als die Liebe zur Vespa. Es seien Freundschaften entstanden, erzählt der 63-Jährige.

Rollertouren und echte Highlights

Von ihrem Startpunkt aus gehe es dann häufig auf Touren in der Umgebung. „Das Finden neuer Strecken und Ziele ist immer eine Herausforderung und nimmt viel Zeit in Anspruch“, berichtet Dempf. Zum fünfjährigen Jubiläum sei er beispielsweise auf die Idee gekommen, die Rheinfähre für drei Stunden zu mieten: „Das hat 800 Schleifen gekostet. Wir

haben dann einen Grill und Musik organisiert und eine Toilette aufstellen lassen und sind dann mit allen Mann auf die Fähre“, erzählt er schmunzelnd. Ein anderes Mal stand eine Spendenfahrt von Kiel bis Wien auf dem Programm. Aufgeteilt wurde die etwa 2.000 Kilometer lange Strecke in mehrere Etappen und der Staffelstab von Fahrer zu Fahrer weitergereicht. Die Aktion stand unter dem Motto „Flagge zeigen gegen sexuelle Gewalt“. Das Spendengeld sei der Hannah-Stiftung zu Gute gekommen, die Opfer von Gewalt unterstützt.

Natürlich sei auch nicht jeden Mittwoch Spektakuläres angesagt. Bei Regen träfe man sich einfach nur beim Griechen um's Eck, um sich auszutauschen und nett beisammen zu sitzen.



Anzeige



KÜBLER

alles für Rollerfreunde





Wer die Vespa liebt, der schiebt

Technikexperten und Vespa-Fahrer sind sich einig: Im Allgemeinen sei der Italo-Scooter aus dem Hause Piaggio ein qualitativ gut verarbeiteter Roller. Schwachstellen gäbe es trotzdem. Michael Dempf hat zu diesem Thema auch schon seine Erfahrungen gemacht: „Man kauft so eine Vespa schon mit den ganzen Macken, die dieses Fahrzeug hat. Das weiß man als Vespa-Liebhaber einfach.“ Der kaufmännische Angestellte nennt zwei Vespas sein Eigen: eine PX 150 mit Zweitaktmotor und eine viertaktende GTS 300. Bei der GTS sei ihm an der Fähe der Startknopf abgefallen und er habe die Vespa den Berg hinauf nach Hause schieben müssen.

Ebenso sei ihm schon bei der Auslieferung des Rollers aufgefallen, dass der Unterboden nicht komplett lackiert worden war. Auf einer Fläche der Größe eines DIN-A4-Blattes habe er die Grundierung sehen können. Der abgefallene Startknopf sei zwar ärgerlich, aber der nicht durchlackierte Unterboden schlimmer gewesen. Trotz des Fehlers im Lack nahm er die Vespa in diesem Zustand ab: „Ich war einfach zu heiß auf das Ding und wollte nicht warten.“ Bei der GTS-Baureihe gab es bereits 2011 eine Rückrufaktion aufgrund defekter Kraftstoffpumpen. Dempfs Dreihunderter sei auch davon betroffen. Den Fehler habe er bislang noch nicht beheben lassen und ärgert sich: „Ich habe nur durch Zufall von der Aktion erfahren. Da wäre eine bessere Kommunikation seitens des Herstellers schon wünschenswert gewesen.“



Piaggio bezieht Stellung

Ein Händler aus NRW, der nicht namentlich erwähnt werden möchte, bestätigt Dempfs Aussage: „Anfang des Jahres wurden noch einmal alle betroffenen Halter von den zuständigen Verkehrsbehörden angeschrieben, aber es sind immer noch nicht alle Fahrzeuge mit neuen Pumpen ausgerüstet.“ Der Defekt sei auf die mangelhafte Ausführung der Welle des Flügelrades in der Pumpe zurückzuführen. Diese verforme sich bei höheren Temperaturen, so dass sich das Rad im Gehäuse verklebte und kein Kraftstoff mehr gefördert würde.

Die Vespa – echte Leidenschaft

Ein paar Tage später Besuch bei Michael Dempf daheim im beschaulichen Bad Honnef. Nach einem langen und interessanten Gespräch ist es dann soweit: Er schließt die Garage auf, hebt das Tor und im Dunkeln sind schemenhaft seine beiden Schätzchen zu sehen. Eine rot, die andere blau. An den Wänden der Garage hängen Poster, Banner und allerlei andere Dinge von vergangenen Föhrengäng-Veranstaltungen. Die Frage, warum es ihm gerade die Vespa so angetan habe, beantwortet er kurz und knapp: „Die Form und das Design, das ist es, was die



Vespa ausmacht.“ Trotz der Vielfalt an Rollermodellen käme für ihn nie ein anderer in Frage. Nach einigen Fotoaufnahmen schiebt er seine Wespen zurück in die sichere, trockene Garage. Es sieht nach Regen aus.

Vorsicht beim Gebrauchtrollerkauf

Durchforstet man ein wenig die Fahrzeugbörsen im Internet, stellt man schnell fest, dass das Angebot mehr als üppig ist. Klar ist: Je älter das gesuchte Modell, desto kleiner die Auswahl – und desto höher der Preis. Aber selbst Modelle aus den Siebziger und Achtzigern sind noch recht einfach zu bekommen. Dünn – und vor allem teuer – wird es dann in den Rock-’n’-Roll Jahrzehnten, von den Nachkriegsjahren ganz zu schweigen. Wer keine Ahnung von der Technik hat, sollte auf jeden Fall jemanden mitnehmen, der sie hat. Das

rät auch der Piaggiohändler und weist zudem auf schwarze Schafe hin: Es würden momentan sehr viele Blender angeboten, erzählt er. Oft seien das aus Indien oder Pakistan importierte Fahrzeuge, deren Technik nur notdürftig oder unsachgerecht instandgesetzt worden seien. Frisch lackiert sähen diese Fahrzeuge toll aus, aber beim Blick unters Blechkleid, kämen die Mängel dann zum Vorschein: „Da wird teilweise der Kuhmist im Radlauf mitlackiert“, so der Händler.

Christian Laufkötter, Vorstand Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit beim Vespa Club von Deutschland (VCVD), kennt solche Fahrzeugangebote auch und warnt vor einem Kauf. Oft sei es außerdem gar nicht möglich, Ersatzteile für diese importierten Vespas zu bekommen. Weiterhin gelte für den italienischen Roller mit dem markanten Aussehen dasselbe wie für alle

Anzeige

Vespa[®]
DÜSSELDORF

DO YOU VESPA?

Vespa GTS

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

125ccm: 11 kW Motorleistung

*ABS=Antiblock

Vespa Primavera

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

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

Mit ABS erhältlich



Vespa[®]
DÜSSELDORF

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

zweiradhaus-eller.de

anderen Young- und Oldtimer: Eine echte Wertanlage sei er nur, wenn er im Originalzustand ist.

Auf dem Roller durch Europa

Gerd Rosee ist mit 74 Jahren der älteste unter den Vespa-Begeisterten. Bereits Mitte der Sechziger habe er seine erste Wespe gekauft, berichtet er. Und dann seien sie auch gleich los, über die Alpen nach Italien. Hinten drauf seine Freundin und ein Zelt. Als er dann das erste Auto gekauft habe, sei die Vespa für Jahrzehnte aus seinem Leben verschwunden und erst vor acht Jahren zurückgekehrt. Ebenso wie Michael Dempf erstand er eine GTS 300 und habe mit ihr über 90.000 Kilometer Asphalt abgespult. Mehr als manch anderer mit seinem Auto. Nach Pontedera habe es ihn verschlagen, wo sich das Piaggio-Stammwerk samt Museum befindet, und einmal rund um die Ostsee. Liegen geblieben sei er auf all diesen Fahrten nicht: „Es ist immer noch der erste Motor. Neben den üblichen Wartungsarbeiten mussten nur Getriebe und Lichtmaschine mal getauscht werden.“

Vom treuen Alltagsbegleiter zum Kultroller

Christian Laufkötter vom VCVD antwortet auf die Frage nach der Faszination Vespa damit, dass es hierauf keine eindeutige Antwort gäbe. Klar, eine Rolle spiele da schon die Geschichte der Vespa und dass sie sich in siebzig Jahren immer treu geblieben sei. 1946 beauftrage Enrico Piaggio den ehemaligen Flugzeugkonstrukteur Corradino D'Ascanio ein leicht fahrbares, sparsames und einfach konstruiertes Zweirad zu bauen. Das Resultat war die Vespa 98, auch Paperino (Entchen) genannt. Eine ihrer Besonderheiten: Sämtliche Motorteile, an denen man sich schmutzig machen konnte, waren unter ihrem Blechkleid versteckt. So etwas war damals neu. Im vom Krieg gebeutelten Europa kam das Entchen gerade zur rechten Zeit: Ein günstiges Fortbewegungsmittel, auf dem auch der Familienva-

ter im Anzug auf dem Weg zur Arbeit sich nicht vor Ölflecken fürchten musste. Als in den Sechziger- und Siebzigerjahren der Wohlstand zunahm und das Auto für fast alle erschwinglich wurde, musste auch das Entchen Federn lassen. Zweiräder wurden vom Nutzfahrzeug zum Spaßfahrzeug.

Ohne die vielen Clubs und Anhänger, die die Wespe über die Jahre um sich geschart hatte, gäbe es sie heute vielleicht nicht mehr, so Laufkötter. Heute gibt es etwa 160 Vespa-Vereine in Deutschland und unzählige mehr in der ganzen Welt. Laufkötter beschreibt das Leben als Vespa-Liebhaber so: „Es ist wie in einer Familie, mit all ihren Höhen und Tiefen.“ Bei all meinen Gesprächen mit Vespa-Begeisterten ist mir eines klar geworden: Die Wespe mag ein klasse Roller sein, aber die Faszination entsteht erst durch die Menschen. Die Fahrer und Schrauber, Pfleger und Tuner und all die anderen, die die Vespa schätzen und lieben. Oder wie Christian Laufkötter sagt: „Der Kern des Mythos Vespa ist der, der drauf sitzt.“

Abschied von der Föhrengäng

Zurück bei der Föhrengäng: Draußen regnet es in Strömen. Auch wenn die Mitglieder der Föhrengäng nicht aus Zucker zu sein scheinen, sind heute nur wenige mit der Vespa da. Ist auch wirklich kein Zweiradwetter. In Jugendtagen sei man auch auf Glatteis gefahren, sagt einer aus der Runde. Klar, damals war das Zweirad das einzige Fortbewegungsmittel. Übrigens: Egal ob nur Hobbygefährt oder einziges Fortbewegungsmittel: Zweiradfahrer sind der Föhrengäng immer willkommen. Es muss auch keine Vespa sein. Wäre aber schön.

Martin Slatosch studiert Technikjournalismus an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg. Seine Artikel sind auf dem Online-Portal „www.technikjournal.de“ zu finden. --->



VESPA WORLD DAYS 2017



**SEE YOU
IN CELLE**
22. - 25. Juni 2017



www.vespaworlddays2017.com



Elf Studio-Alben haben die sechs Jungs aus Camden schon auf den Markt geschmissen. Das neueste – „Can't Touch Us Now“ – kam erst Ende Oktober in die Läden. Es ist wieder einmal ein

unverwechselbares Madness-Werk geworden – was sicherlich auch an der markanten Stimme von Sänger Graham McPherson und der gewohnt großen Bandbreite des eingesetzten Instrumentariums liegen mag.

Auf „Can't Touch Us Now“ sind 16 mehr als gefällige Stücke drauf. Sie erinnern an goldene Zeiten, ohne dass sich Madness dabei selbst nur kopiert. Frisch, frech, melancholisch, eigentlich ist für jeden etwas dabei. Auch für die, die glauben, dass nur die Platten aus den späten 1970er-/frühen 1980er-Jahren diejenigen sind, die man als Madness-Fan hören darf. Darf man nicht. Muss man nicht. „Can't Touch Us Now“ ist so ziemlich das Beste, was in den letzten Jahren auf den Plattenteller kam!!

www.madness.co.uk/



Warum nicht gleich so? Was haben sich schon Generationen von Vespafahrern das Hirn zermartert, wie man vernünftig ein Navi anbaut, ohne gleich den ganzen Roller (optisch) zu verschandeln? Und jetzt kommt TomTom daher und bietet eine feine Lösung, die sich sogar stilvoll auch an eine Rohrlenker schrauben lässt. „Vio“ heißt der kleine Helfer, und eigentlich ist es nur ein intelligenter Bildschirm, der am Spiegel befestigt wird. Die Infos kommen über Bluetooth direkt vom Handy. Die dazugehörige App ist im Preis von 169 Euro enthalten.

www.tomtom.com/de_de/



Gibt ja nix, was es nicht gibt! Für die modernen Automatik-Vespas bietet das Scooter Center Gepäckträger für den Durchstieg an – und zwar mit integriertem Getränke-

halter! Da lässt sich der wertvolle Smoothie oder der teure Latte Macchiato im stylischen Pappbecher doch stilvoll von einer Eisdiele zur anderen fahren ...



Die Classic-Racks-Gepäckträger kommen aus einer kleinen englischen Edelmanufaktur. Alle Teile werden exklusiv in Handarbeit gefertigt und mit unterschiedlichen Finishes veredelt. Sie kosten rund 160 Euro.

www.scooter-center.com



Wer noch die in den 1980er-Jahren so beliebten Elite-Seitenkoffer sein Eigen nennt, kennt das Problem: Die hinteren Aufnahmen schlagen gerne aus, die Koffer fangen an zu klappern.

Abhilfe hat hier Arndt Wüstenhagen vom VC Menden geschaffen. Er hat die Aufnahmen aus Aluminium in einer Kleinserie nachbauen und mit einer Spezial-Oberflächenverhärtung versehen lassen. Dadurch bleiben sie formstabil und reißen nicht mehr aus. Der Satz (4 Stück) kostet 59,95 Euro und kann per Vorkasse direkt bei Arndt bestellt werden.



A. Wüstenhagen, Postfach 2122, 44511 Lünen, E-Mail: Vcmenden@t-online.de

Na warte, Dir leg ich Handschellen an! Nein, keine Drohung aus dem SM-Sektor. Sondern ein Versprechen, damit die liebste Vespa nicht geklaut wird. Das neue Handschellenschloss „Master Lock Street Cuff 8290“ legt die Vordergabel stilvoll an die Kette und schützt so die schnuckelige italienische Diva vorm Weggetragenwerden.



Die Handschellen weisen die Sicherheitsstufe 10 auf und kosten 79,- Euro.

www.scooter-center.com

Der SIP-Tacho/-Drehzahlmesser ersetzt den serienmäßigen Tacho der modernen Vespas gegen ein echtes Multifunktionsgerät. Der Tachometer hat eine



große analoge Anzeige für Geschwindigkeit (bis 160 km/h) und Drehzahl (bis 16.000 U/Min). Die Tachonadel zeigt demnach entweder Drehzahl oder Geschwindigkeit an. Im unteren digitalen Display können wahlweise 18 Funktionen angezeigt werden. Diese lassen sich per Knopfdruck umschalten. Der Tacho für die modernen Vespas kostet 249,- Euro.

www.sip-scootershop.com

Händlerverzeichnis

PLZ 1

Rollerhaus Zehlendorf

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

PLZ 4

Zweiradcenter Bücker

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

PLZ 5

Zweirad Kübler

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

PLZ 5

Scooter Center GmbH

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

PLZ 6

PIAGGIO-CENTER STRACK



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



SYM - Sachs
Tauris

PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/Kochkurse



vesbar

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

der rollerladen

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

SIP Scootershop GmbH

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

PLZ 9

Korrosionsschutz-Depot

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

Scooterpezzi

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

termine 2017

februar

02. – 05.02. Kalkar, Scooterist Meltdown,
www.scooterist-meltdown.de

maerz

11. – 12.03. Saarbrücken, INTERMOTO 2017,
www.saarmesse.de

april

29. – 30.04. Schermbeck, 5. German Vespa Rally, Gastgeber
sind die Los Piratos Voerde
29.04. Köln, Custom Show des Scooter Centers,
www.scooter-center.com

mai

27. – 28.05. Schwerte, Vespatreffen, 60 Jahre MC Ruhrtal,
www.mc-ruhrtal.de

juni

11.06. Coesfeld, 3. Coesfelder Vespa- und Ape-Treffen,
Treffpunkt Gelato Mio Coesfeld

16. – 18.06. Ohne, Jubiläumstreffen 20 Jahre Vespa-Club
Grafschaft Bentheim e.V., www.vcgb.de

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

juli

14. – 16.07. Halbmond, Run, 25 Jahre VDT im Motodrom
Halbmond,
www.facebook.com/events/1839328779635186

28. – 30.07. Gießen, Vespatreffen, 65 Jahre VC Giessen,
www.vc-giessen.de

august

11. – 13.08. Elm, Vespatreffen, 55 Jahre VC Elm

24. – 26.08. Hall/Tirol (A), Alpenrundfahrt Tre Giorni
Österreich, www.tre-giorni.at/

september

09. – 10.09. Duisburg, Run&Nighter, 24h der Schaltroller-
freunde Meiderich (Nr. 8), Parkhaus Meiderich, Bürger-
meister-Pütz-Straße

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

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

Vespa Club von Deutschland e.V.

Uwe Bödicker
Präsident

Bernd Nicodemus
Sportkommissar

Dennis Biesen
Vorstand Touristik

Tanja Schlemme
Vizepräsidentin

Till Kleinschmidt
Stv. Sportkommissar

Christian Laufkötter
Vorstand Kommunikation

ADAC

A man with short brown hair and a friendly smile is leaning into the open driver-side door of a bright yellow car. He is wearing a light grey polo shirt with 'ADAC' embroidered on the collar and a high-visibility yellow safety vest with 'ADAC' and 'ARC Europe' printed on it. The background is slightly blurred, showing an outdoor setting.

**„Ich bringe Ihr Auto wieder zum Laufen,
wenn es mal liegen bleibt.“**

Stefan Kluge: Ein Gelber Engel der **ADAC Pannen- und Unfallhilfe**.

Immer für Sie da. Die ADAC Mitgliedschaft.

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

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

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.