

Vespa



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



Komm in den
Vespa-Club!



Peter Graf holt den Titel:

Europameisterschaft 2015

Harte Konkurrenz im Turniersport

65 Jahre und kein bisschen leise:

VC Hamburg lässt's krachen

Winsen wird zum Mekka der Vespisti



PURE SCOOTERING

Dein Vespa Shop von Rollerfahrern für Rollerfahrer seit 1992.

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

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

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

Caro Vespisti,



Christian Laufkötter,
Vizepräsident

so langsam nimmt die neue Saison Fahrt auf! Die ersten Sportläufe sind bereits erfolgreich absolviert, mit den Vespa Alp Days steht direkt am ersten Juni-Wochenende ein Event der Superlative auf dem Kalender (dicht gefolgt von den Vespa World Days in Kroatien), und im August finden die dritte German Vespa Rally sowie das große Geburtstagstreffen des VC Hamburg statt.

Eine ruhige Saison – zumindest aus Verbandssicht. Denn zum einen fällt die Deutsche Vespa-Turniermeisterschaft in diesem Jahr mangels Beteiligung aus. Zum anderen sind – ebenfalls mangels offizieller Treffen (lediglich zwei Clubs haben sich bereiterklärt, ein solches Treffen zu veranstalten) – die beiden Wettbewerbe Stuck und Eichner in diesem Jahr ausgesetzt worden. Daneben wird die Deutsche Vespa-Trialmeisterschaft an nur einem Sonntag ausgetragen. An dieser Stelle ein dickes Dankeschön an den MC Ruhrtal, der uns wieder sein Gelände am Rand der Schwerter Innenstadt zur Verfügung gestellt hat !

Ruhig wird es auch an der Finanzfront. Denn auch in diesem Jahr wird uns der Vespa-Mutterkonzern Piaggio keine finanzielle Unterstützung gewähren. Zum zweiten Mal in Folge. Und zum zweiten Mal in Folge ohne Angabe von Gründen. Leider war es uns bis zum Redaktionsschluss nicht möglich, in einem persönlichen Gespräch mit Piaggio Deutschland diese Situation zur Sprache zu bringen bzw. die Gründe dafür zu erfahren.

Was bedeutet das für uns? Ganz einfach: Kosten reduzieren, Leistungen zurückfahren und alle Anstrengungen unternehmen, um die Einnahmen wieder zu verbessern. Ich glaube, dass wir uns bis zur Delegiertenversammlung im Herbst in Schwerte viele Gedanken über eine solide Finanzierung unseres Verbands, aber auch über die zu bewältigenden Aufgaben und die an uns gestellten Erwartungen machen müssen.

Apropos Aufgaben: Das Historische Register ist nach über einjähriger Aufbauarbeit klar für den Start! Dennis „Atze“ übernimmt die Technische Leitung, für fast jedes Gebiet der Republik steht uns ein Prüfer bzw. ein Prüfteam zur Seite. Uns fehlt noch die Rhein-Neckar-Region! Wer hat Lust, uns da zu unterstützen? Auf Seite 10 findet ihr mehr Informationen zum Register.

Ich freue mich auf viele unbeschwerte Fahrten und Treffen (ja, es gibt welche!) und die vielen konstruktiven Gespräche mit euch, die da hoffentlich kommen werden!

Ich wünsche euch eine unfallfreie Saison!

Titelfoto: Nachwuchswerbung kann nicht früh genug anfangen ;-)

Foto: Jörg Hemker



Impressum

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

Herausgeber:

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

Der VCVD ist Mitglied im



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

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

Redaktion

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Adolf Graf, Manfred Holthaus, Markus Jakomet, Bengt Lange, Erik Lieberknecht, Leonardo Pilati, Martin Schifferegger, Holger Schöneberg, Frank Tiepel, Lutz Villnow, Friedemann Vorwerk

Anzeigen:

Christian Laufkötter
Langeoogstr. 44, 45665 Recklinghausen
Tel. 02361 - 99 77 325
E-Mail: anzeigen@vcvd.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste 4/2013

Druck:

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

Vespina erscheint viermal jährlich und wird im Rahmen der Mitgliedschaft kostenfrei an die Ortsclubs des VCVD geliefert. Beiträge, die mit Namen oder Namenszeichen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion oder des Präsidiums wieder.

Bei unverlangt eingesendeten Texten und/oder Bildern überträgt der Einsender automatisch das Recht zur Veröffentlichung an den VCVD. Der Einsender haftet für eventuelle Verletzungen von Rechten Dritter.

Der VCVD hat das Recht, das eingesendete Material sowohl in Vespina als auch auf den Internetseiten des VCVD zu veröffentlichen. Ein Rechtsanspruch auf Honorarzahlung kann in keinem Fall aus der Veröffentlichung abgeleitet werden.

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



Aus dem Inhalt

Editorial

3

Aus den Clubs

5 – 10

Winsen freut sich auf
65 Jahre VC Hamburg
8. Customshow in den
Abenteuerhallen Köln-Kalk
Radiotest: Wer ist schneller –
Speedboat oder Mini-Helikopter?
25 Jahre VC Regensburg
1. Giornata della Vespa Düsseldorf
Historisches Register nimmt Formen an
Zweitaktluft über dem Gäuboden

Vespa World Days 2015

12

Vespa Club Croatia lädt
zur Strandparty ohne Ende!

Tipps und Tricks

14

Vespaizieren in der Gruppe

Sport

16 – 23

European Championship 2015
Gymkhana Meisterschaft in München
3. German Vespa Rally
in der Region Rhein-Neckar
Selztalrallye 2015

Technik

25 – 26

Das Federbein

Nachrichten

28 – 29

Termine

30





Winsen freut sich auf 65 Jahre VC Hamburg

Mit großer Spannung und Vorfreude arbeitet der Vespa Club Hamburg von 1950 e.V. auf das Jubiläums Vespa Treffen anlässlich des 65-jährigen Bestehens vom 21. bis 23. August 2015 vor den Toren Hamburgs in Winsen/Luhe hin.

Vor einmaliger Kulisse des Winsener Schlosses dreht sich alles um die wunderbarste Art, sich fortzubewegen. Die Kleinstadt Winsen hat genau die richtige Größe, um ein Vespa-Treffen in gediegener Art und Weise präsentieren zu können, und ist bereits sehr erfahren durch andere, ständig wiederkehrende Oldtimer-Veranstaltungen, die von den Bewohnern und Besuchern begeistert aufgenommen werden.

Das Thema Vespa wird sich wie ein roter Faden durch die ganze Stadt ziehen. Sei es bei der Vespa Ausstellung mit dem Schwerpunkt der ersten Jahre, der Shopping Rally oder den dekorierten Geschäften, überall dreht es sich um die italienische Leichtigkeit. Die genannten Teilnehmer können direkt im Schlosspark zelten. Camper, Wohnmobile und sonstige Fahrzeuge können auf dem großen und fußläufig erreichbaren Parkplatz des Geländes abgestellt werden.

Neben Livemusik, Soul-Allnighter an beiden Abenden, diversen Teilehändlern, Teileflohmarkt, ausgedehnter Corsofahrt mit Fährfahrt, geführten Rollertouren ins Umland,

Leistungsprüfstand, Tattoo-Stand und verschiedener kulinarischer Genüsse von deftig über süß bis vegetarisch, freuen wir uns besonders, das Vespa-Akrobatikteam rund um Robin Davy präsentieren zu dürfen.

Einzige Sorge könnte sein, dass wir mit den vielen Highlights die Vespafahrer zu sehr schaffen, aber die sind erfahrungsgemäß sehr belastbar. Willkommen sind übrigens wirklich alle Freunde der Vespa, egal ob organisiert oder freier Rollerfahrer. Wir wollen mit wirklich allen feiern.

www.vespa-club-hamburg.de

Bengt Lange
VC Hamburg von 1950 e.V.

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

8. Customshow des SCK lockt wieder in die Abenteuerhallen nach Köln-Kalk



Am 21.03. war es mal wieder so weit. Das Scooter Center hatte zum 8. Mal zur jährlichen Custom-Show nach Köln-Kalk in eine alte Industrie- und Kletterhalle geladen. Start war um 12.00 Uhr, so dass auch Teilnehmer von weiter weg die Chance hatten, zu einer moderaten Zeit loszufahren.

Die Custom-Show fand in zwei unterschiedlichen Hallen statt. In der ersten Halle befand sich der Classic-Bereich und in der zweiten Halle konnte man moderne Automatikscooter bestaunen. Beide Hallen waren mit einem kleinen Gang verbunden. In diesem Gang hatten private Händler die Möglichkeit, ihre Teile zu verkaufen.

Im Classic-Bereich konnte man von der unrestaurierten O-Lack-Vespa über gravierte und vergoldete Lambrettas, Airbrush-Roller bis zum 180-PS-Vespaumbau alles finden, was die Bandbreite der Rollerszene so hergibt. Einige Vespa-Clubs waren auch mit eigenen Ständen vertreten. Der VCVD hatte ebenfalls einen Stand und wurde hierbei tatkräftig vom Vespa Club Rheinschalter Köln unterstützt.

In der Automatikhalle habe ich mich nur kurz aufgehalten, muss aber sagen, dass auch hier durchaus ansehnliche Umbauten vorgenommen wurden. Für eine ausgestellte umgebaute Puch Maxi S hätte ich vermutlich vor 30 Jahren meine Seele verkauft!

Die ganze Custom-Show über sorgte René Leister von Scooterstuff für eine stylische musikalische Untermalung. In regelmäßigen Abständen hatten die Besucher Gelegenheit, an der

Bühne Preise zu gewinnen. Rene hat die Teilnehmer auf charmante Art nach ihrem Wissen über die ausgestellten Roller abgefragt, aber auch nicht ganz so ernste Fragen eingestreut, so dass die Mischung gut war und die Besucher durchaus Erfolge bei dem Quiz erzielen konnten. Als Gewinne gab es Helme, Trolleys, Schlösser und T-shirts gesponsert von den Ausstellern, wobei das SCK als Veranstalter wohl am meisten gesponsert hat. Selbstverständlich wurden die besten Custom-Roller am Ende ebenfalls prämiert.

Es gab die Möglichkeit seine Roller professionell fotografieren zu lassen und auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Neben Erbsensuppe mit Bockwurst gab es noch belegte Brötchen zu kaufen. Es gab ausreichend Gelegenheit, Netzwerke auszubauen und Kontakte zu knüpfen.

Alles in allem ein gelungener Start in die Saison. Etwas schade war, dass das SCK keinen Teileverkauf wie im letzten Jahr angeboten hat. Aber dafür ist das Lager für die nächste Veranstaltung auf jeden Fall gut gefüllt.

Jörg Hemker
Vespa Classic Freunde Münster



Wer ist schneller – Speedboot oder Mini-Helikopter?

Anfang Mai erreichte uns der Anruf von Gero Simone, einem Reporter des Radiosenders 1LIVE, und er erklärte uns, dass es um eine Wette geht, wer schneller von Leverkusen nach Krefeld komme, ohne die Bahn oder das Auto zu nutzen. Aufhänger war hier der Streik der GDL. Sein Reporterkollege Daniel Danger würde das Speedboot auf dem Rhein wählen, er selber flöge mit einem Gyrokopter, einem Minihelikopter für zwei Personen. Dieser dürfe aber nur in Krefeld am Egelsberg landen. Das letzte Stück bis zum Yachthafen Krefeld wolle er gerne stilecht auf einer Vespa zurücklegen. Tag der Wette wäre schon zwei Tage später, und er fragte nun an, ob wir ihn dabei unterstützen könnten.

Kein Problem – innerhalb kürzester Zeit wurde ein Vespa-Taxicorso mit acht Vespen und insgesamt 12 Mitgliedern mobilisiert.



Pünktlich um 10.45 Uhr warteten wir am Flughafen Egelsberg Krefeld auf die Landung unseres Fahrgastes. Leider kam er mit einiger Verspätung. Diese konnten wir auch auf dem Weg zum Yachthafen nicht mehr 'rausfahren. So blieb dem Wettpartner Daniel der Sieg, und uns der zweite Platz. Macht aber nix, es gab nämlich jede Menge Spaß, ne schöne kleine hektische Ausfahrt und eine Live-Reportage auf 1LIVE.

Die Gewissheit, dass wir das sehr kurzfristig auf die Beine gestellt haben, lässt mich stolz ein dickes Danke an die Clubmitglieder sagen.

Alle – Reporter, Pilot, Fluglotse im Tower, Speedbootfahrer, Yacht-

hafenbetreiber, Kameramänner und und und ... waren wieder begeistert von der Vespa-Action. Wir durften sogar direkt über das Flugfeld zur Abholung unseres Gastes fahren, das ist nicht so selbstverständlich.

Tolle Bilder und Videos findet ihr hier:

<https://www.facebook.com/vtckempen?ref=bookmarks>

<http://www.einslive.de/einslive/magazin/speedboot-vs-gyrocopter-100.html>

Lutz Villnow
Vespa Touren Club Kempen

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

Ein Viertel Jahrhundert Vespa-Geschichte: der VC Regensburg

Am 1. und 2. August feiert der Vespa Club Regensburg sein 25-jähriges Bestehen. Die große Vespa-Party steigt wieder auf der bereits als Treffen bewährten Freizeitinsel Bad Abbach.

Am Samstag gibt es neben einer Händlermeile auch zwei geführte Touren durch die Umgebung. Tour 1 führt nach Donaustauf zur Walhalla und dauert ca. 1 1/2 Stunden. Tour 2 führt nach Kelheim zur Befreiungshalle und dauert ebenfalls ca. 1 1/2 Stunden. Beide Touren starten um 10.00 Uhr und sind spätestens um 12.00 Uhr wieder zurück.

Den ganzen Tag über sorgen DJs für den richtigen Soundtrack, eine Hüpfburg für die Spösslige steht bereit, und die großen Jungs und Mä-

dels können sich bei Fungames ihren Spaß erlauben. Außerdem werden die schönsten Roller durch eine Publikumswahl ermittelt!

(Wieder) Gegründet hat sich der VC Regensburg 1990. Nur wenige teilten seinerzeit die Leidenschaft zu dem damals ganz gewöhnlichen Fortbewegungsmittel. Und keiner konnte erahnen, dass aus dem kleinen Club von Bastlern und Enthusiasten im Laufe der Jahre einer der größten Vespaclubs Deutschlands werden sollte.

Während des Vespabooms der 50er- und 60er-Jahre gründete sich der erste Vespa Club von Regensburg, dieser wurde aber in den 70er-Jahren aufgelöst. In den 80er-Jahren

wurde die Tradition aber wieder aufgenommen. Mehr und mehr wurde Roller gefahren und somit in Regensburg auch wieder ein Vespa Club gegründet. Dieser trug den Namen „Vespaclub Quatrophenia“, der 1987 zur „Vespaclique Regensburg“ umgetauft wurde.

Die Zeit schrie nun förmlich danach, dass Regensburg wieder einen richtigen Vespa Club bekommt. Auf der Gründerversammlung am 19. April 1990 wurde mit 38 Mitgliedern der neue Club aus der Taufe gehoben. Der Titel „Vespa Club Regensburg“ wurde zusammen mit der Satzung in der Gründungsversammlung offiziell beschlossen. Außerdem schloss er sich dem Dachverband VCVD an.



I. Giornata della Vespa Düsseldorf

Am 25. April fand erstmalig in Anlehnung an die große italienische Tradition „Giornata della Vespa“ der 1. Tag der Vespa in Düsseldorf statt. Wir vom Vespa Club Düsseldorf wollten endlich wieder ein eigenes Treffen in unserer Stadt durchführen und fanden für dieses Vorhaben schnell Unterstützung durch die Classic Remise und die dort ansässige Firma Vespa Düsseldorf.

Es waren Vespas aller Baujahre eingeladen, und wir hatten ein kleines Rahmenprogramm zusammengestellt.

So war die Turnierfahrt trotz einiger Niesel- und Regenschauer sehr gut besucht und es gab am Ende ei-

nen spannenden Dreikampf um eine Sekunde mit einem ersten und gleichauf dahinter zwei zweiten Plätzen.

Die Oldtimer- & Custom-Show ist leider dem Regen zum Opfer gefallen. Es waren einige schöne Vespas auf unserem Veranstaltungsplatz in der Classic Remise, aber die gerade zur Mittagszeit andauernden Regenschauer haben uns diesen Veranstaltungspunkt leider vermiest.

Dafür haben die gastronomischen Angebote von der Bierwagen-Ape bis zu den Kuchen-, Waffel- und Würstchenständen genauso zum Verweilen eingeladen wie die gemütlichen Zelte mit Sitzgelegenheit für Benzinsprache gesorgt haben.

Wir danken den vielen Besuchern und Clubs aus dem Umland, die uns trotz widriger Bedingungen besucht haben und hoffen auf eine Fortsetzung im nächsten Jahr – dann ganz bestimmt bei strahlendem Sonnenschein!



Holger Schöneberg
Vespa Club Düsseldorf

HEIDENAU

Klassik



Allround



Sport



Zweitaktluft über dem Gäuboden

Mit der „Vespalinge-Tour“ starteten die Vespafreunde Straubing Mitte April in die diesjährige Rollersaison. Der Einladung folgten knapp 90 Blech- und Schaltrollerfahrer aus dem gesamten bayerischen Raum, sowie österreichische Vespafreunde aus Braunau, Wels und Wien. Von Straubing aus rollte der „Vespen-Schwarm“ abseits der Hauptstraßen im Zweitakt durch den Gäuboden, Richtung Isar- und Labertal, das Tempo stets an den langsamsten Fahrer angepasst.

Unterwegs verköstigte das Team der Straubinger Vespafreunde ihre



„Vespa-linge“ mit einer zum Motto passenden kleinen Brotzeit, bevor sie am Nachmittag in einem gemütlichen Hofladen ein-

kehrten. In Martinsbuch angekommen, wurden die Teilnehmer mit leckeren Köstlichkeiten der bayerischen Küche, sowie Kaffee und Kuchen verwöhnt bevor es am späten Nachmittag entlang des Labertalradweges zurück nach Straubing ging.

Mehr Infos und zahlreiche Bilder der Ausfahrt unter www.vespafreunde-straubing.de

Jürgen Weber
Vespafreunde Straubing



Historisches Register nimmt endlich Formen an

Nach etwas über einem Jahr der Vorbereitungen sind wir endlich mit dem Historischen Vespa-Register des VCVD ein großes Stück weitergekommen. Die Regularien sind soweit definiert, die Prüfer bzw. Prüfteams stehen weitgehend fest. In der kommenden Ausgabe werden wir sie im Detail vorstellen können.

Neuer Mann an der Spitze des Registers ist der VCVD-Touristikvorstand Dennis „Atze“ Biesen. Er ist die oberste Instanz in allen strittigen Fragen und Entscheidungen. Ihm zur Seite stehen derzeit acht Prüfer, die die zur Prüfung angemeldeten Fahrzeuge begutachten und eine entsprechende Klassifizierung vornehmen werden.

Das Register wird drei Kategorien umfassen: Kategorie eins ist „Originalzustand“; Kategorie zwei ist „Restauriert“ und Kategorie drei (neu!) ist „Historische Karosserie mit moderner Technik“. Alle drei Kategorien bekommen drei Abstufungen: „Wie neu“, „Guter All-

tagszustand“ und „Nicht oder bedingt fahrbereit“. Damit stehen uns neun Abstufungen zur Verfügung, mit denen wir das historische Vespa-Material Deutschlands gut katalogisieren können.

Die bisherigen Eintragungen behalten ihre Gültigkeit. Alle eingetragenen Halter sollen demnächst angeschrieben werden, um die vorhandenen Daten zu aktualisieren. Zudem wird ein Verzeichnis erstellt, in dem alle Modelle aufgeführt werden sollen. Natürlich unter Berücksichtigung des Datenschutzes!

Ab vsl. August können auch wieder neue Anfragen und Eintragungen vorgenommen werden. Die zentrale E-Mail-Adresse für alle Belange bezüglich des Registers lautet: register@vcvd.de



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

Vespa Club Croatia lädt zur Strandparty ohne Ende!

Das Ziel: Die Vespa World Days 2015 zu den unvergesslichsten aller Zeiten zu machen. Die Macher: Keine Profis, sondern Vespisti, die für Vespisti ihr Bestes geben. Das Rezept: jede Menge Herzblut! Eine tolle Zeit in Kroatien will der Vespa Club Croatia 5000 Vespisti mit den Vespa World Days vom 11. bis 14. Juni in Biograd und Zadar bereiten. Der „Full Entry“ mit 2800 Teilnehmern ist schon lange ausverkauft; beim „Light Entry“ waren bei Redaktionsschluss nur noch 120 von 2200 zu haben.

Treffpunkt ist das Vespa Village in Biograd, Küste Kralja Petra Kresimira IV und Setaliste Drazice (Eintritt und Anmeldung: die Busstation Trg hrvatskih velikana). Am Samstag startet von hier auch die gemeinsame Autofahrt für alle nach Zadar. Nicht wundern: Es geht zur Küste Kralja Petra Kresimira IV – gleicher Name,

aber eben 32 km weiter nördlich. In Zadar befindet sich auch das Vespa-Museum, das am Donnerstag um 14 Uhr offiziell eröffnet wird und anschließend an allen Veranstaltungstagen zu besichtigen ist.

Party ohne Ende verspricht der Vespa Club Croatia. So wird am Donnerstag, Freitag und Samstag abends in der Stadt Biograd kräftig gefeiert. Um 23 Uhr ist jeweils Schluss – allerdings nicht wirklich, denn dann wird die Party an den Strand von Biograd verlegt. Dort geht es bis in die frühen Morgenstunden weiter.

Offizieller Höhepunkt der Vespa World Days ist das Gala-Dinner, das nur die „Full Entry“-Teilnehmer ge-

nießen dürfen, und die Gala-Party, an der aber alle angemeldeten Vespisti teilnehmen können. Veranstaltungsort ist hier das Sport Center Visnjik in Zadar.

Kulinarische Köstlichkeiten gibt es auf

einer der angebotenen Touren, der Gastronomie-Tour. Von Biograd über Benkovac, Stankovci und Pirovac zurück zum Ausgangsort gilt es, die dalmatinische Küche und Weine zu entdecken. Weitere Touren führen beispielsweise zum größten Natursee in Kroatien, zu den Wasserfällen im Krka Nationalpark (Schwimmzeug einpacken!) oder zu der kargen, felsigen, sepiafarbigen Insel Pag. Wer es versäumt hat, sich anzumelden, sei getröstet: Der Vespa Club Croatia soll angeblich weitere Touren vorbereiten ... Ansonsten einfach auf die Vespa setzen und mit Gleichgesinnten das Land erkunden. Oder Sommer, Sonne, Strand und Meer genießen!

„Team Deutschland“

Wie schon in den letzten drei Jahren vertreibt Dirk Kubenke vom Vespa Club Lippstadt auch 2015 zu den Vespa World Days eine Plakette „Team Deutschland“. Sie hat eine Größe von 80 x 74 mm und alle Farben sind aus Emaille. Der Vespafahrer wird mit einem zusätzlichen Werkzeug erstellt und danach mit der eigentlichen Plakette verbunden.

Es gibt diesmal zwei verschiedenen Ausführungen: Antiksilber und Antikbronze. Jede Sorte ist auf 75 Stück limitiert und nummeriert. In den Vorverkauf kommen von jeder Ausführung lediglich 30 Stück. Pro Person maximal zwei Plaketten! Der Rest wird später angeboten oder ist bereits vergeben.



Der Stückpreis liegt aufgrund der Hochwertigkeit diesmal bei 25 Euro. Im Vorverkauf ist der Versand per Einschreiben inklusive (Ausland + 2 Euro). Dirk Kubenke spendet von jeder verkauften Plakette 5,- € an den VCVD, dafür vorab schon einmal vielen Dank.

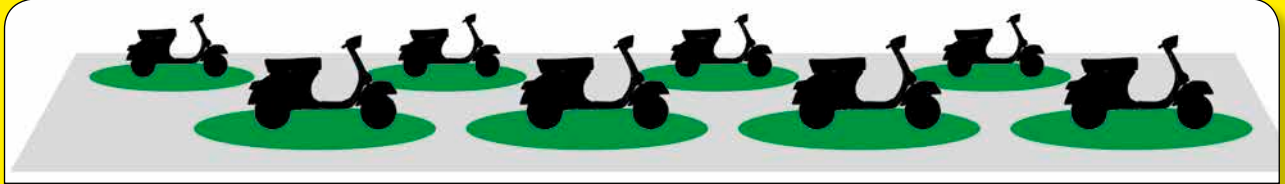
Die Abwicklung läuft ausschließlich über ihn. Bitte schreibt ihn persönlich per E-Mail unter dirk@kubenke.de an oder kontaktiert ihn über Facebook und schickt ihm eure Versandadresse. Er sendet euch dann die Bankverbindung zu, wohin ihr den Betrag vorab überweisen könnt. Erst mit der Überweisung ist die Reservierung gültig! Die Plaketten werden dann innerhalb von etwa drei Wochen verschickt.



Vespazieren in der Gruppe

Zur neuen Saison ein paar Grundlagen für sichere und stressfreie Ausfahrten in der Gruppe. Es ist selbstverständlich, dass jeder für sich auf Strecke und Verkehr achtet. Du fährst immer eigenverantwortlich, sei auf-

merksam und rechne mit den Fehlern der anderen! Zur eigenen Sicherheit gehört auch entsprechende Kleidung, Handschuhe sollten jedoch das mindeste sein. Außer du hast noch ein Paar Hände in Reserve ...



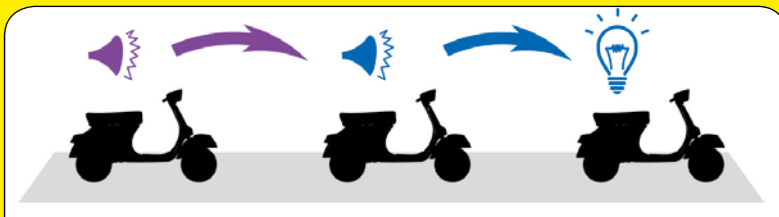
Bitte fahrt möglichst immer etwas versetzt, das hält die Gruppe zusammen. Es bietet allen die Möglichkeit, einen Sicherheitsabstand zu halten und wenn nötig, genügend Platz zum Reagieren und Bremsen. Eine Gruppe ist gleichzeitig für andere Verkehrsteilnehmer besser zu handhaben, als eine lange Schlange aus Rollern.



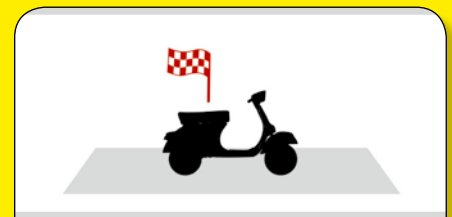
Bitte mit vollgetankter Vespa erscheinen! Das Nachfüllen unterwegs erfolgt nach Absprache.



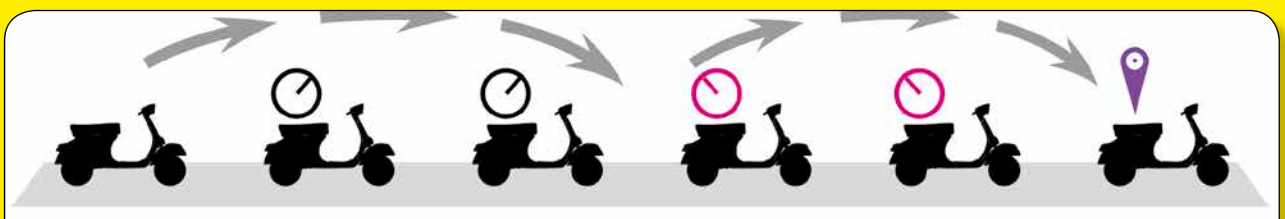
An Ampeln oder anderen Wartestellen bitte dem Vordermann ruhig etwas auf die Pelle rücken und die Gruppe kurz halten, damit alle mitkommen. Werden wir getrennt, wartet der erste Teil bei nächster Gelegenheit auf die anderen!



Werden wir getrennt (Ampel) oder die Technik streikt (Panne), wird von hinten nach vorne gehupt, damit vorne entsprechend reagiert werden kann.



Bitte keine Wettrennen innerhalb der Gruppe! Entspannt und stressfrei ist gar nicht schlimm.



Die Wahl der richtigen Geschwindigkeit ist kompliziert. Leitfahrzeuge sollten möglichst ein Tempo wählen, mit dem alle gut zurechtkommen. Das ist nicht einfach, daher sollten unsichere Fahrer oder langsamere Roller gerne am Anfang der Gruppe fahren, denn das langsamste Fahrzeug bestimmt die Reisegeschwindigkeit. Orga-, Foto- und Videofahrer müssen schon mal zwischen Gruppenanfang und Ende pendeln, an Ampeln vorfahren oder Abkürzungen nehmen. Lasst euch davon nicht verunsichern! Man kann auch in Pausen kurz Rücksprache halten ...

In diesem Sinne uns allen eine unfallfreie Saison!

Erik Lieberknecht, VC Darmstadt

Zementbahnrennen 1.000 Vespa-Fans



Das hat das altehrwürdige Diatest Velodrom in Darmstadt auch schon lange nicht mehr gesehen: Auf der historischen Freiluft-Betonbahn mit 30°-Neigung haben die Hoffmann-Vespa-Freunde Rhein/Main und der Vespa-Veteranenclub Deutschland Anfang Mai ein Rollerrennen der besonderen Art veranstaltet. Ausschließlich Hoffmann-Vespen und Rohrlenker-Modelle bis Baujahr 1957 sowie Hoffmann-Motorrädern waren für die Veranstaltung zugelassen. Über 1.000 Gäste und Teilnehmer haben sich bei bestem Kaiserwetter in der Mitte Deutschlands eingefunden, um noch einmal das Flair der 1950er-Jahre zu erleben.

Das Rennen fand unter der Schirmherrschaft von Robin Davy von den Vespa-Oldtimerfreunden München statt. Das Teilnehmerfeld war international besetzt – kein Wunder, denn wann bekommt man einen solch geballten historischen Vespenschwarm mal wieder zu Gesicht?



nnen lockt über s nach Darmstadt



Anzeige

Piaggio-Center Strack



65929 FfM. Höchst

Kasinostr. 9 Tel.: 069 / 31 28 62

www.motorroller-frankfurt.de

Europe
G



European Championship 2015 Gymkhana-Meisterschaft in München



Nach der Veranstaltung in Sirmione 2014 hat die Europameisterschaft Gymkhana mit der Organisation eines Wettbewerbes in München in diesem Jahr wieder einen festen Platz im internationalen Sportkalender eingenommen. Die Veranstalter Vespa Oldtimer Freunde München und Vespa Club 59 Kaiserslautern, die die Veranstaltung im Namen des Vespa Club von Deutschland ausrichteten, haben auf einem alten Flugzeugareal wenige Kilometer von München entfernt den geeigneten Platz für die Veranstaltung gefunden. Peter Graf, Mitglied des Vespa Clubs 59 Kaiserslautern, hat auf diesem Areal einen Parcours aufgestellt, der sich als sehr schwierig zum Befahren herausstellte. Demnach haben es nur zwei Fahrer geschafft, den Parcours ohne Strafpunkte zu absolvieren.

Anwesend waren 17 italienische, 10 deutsche, einige belgische und Schweizer Fahrer, die dem Event eine internationale Note verliehen. Nach dem Überarbeiten des Reglements der Europameisterschaft im vergangenen Jahr und der Einführung der Kategorien Large und Small muss mindestens ein Fahrer der Kategorie Large in einer Mannschaft vertreten sein. Zudem wurden dieses Jahr die Strafpunkte von 15 Sekunden auf 5 Sekunden reduziert. Diese Änderung gestattet es dem Fahrer, ein Gleichgewicht zwischen Geschwindigkeit und Strafpunkte zu finden, denn in der Vergangenheit fiel man mit 15 Sekunden pro Fehler an das Ende einer Klassifizierung zurück. Das aktuelle Reglement weist auch einige Lücken auf

wie zum Beispiel, dass bei einigen Hindernissen ein Wertungsrichter stehen muss.

Am Schluss hat Peter Graf diesen am Besten ausgeführt und sich trotz zweier Strafpunkte im ausschlaggebenden 2. Lauf zum ersten Mal den Europameistertitel in der Kategorie Small und somit den Gesamtsieg gesichert. Mit ihm auf dem Podest standen zwei Italiener. Zweiter wurde der Newcomer Jarno Belloi (Vespa Club Castellfranco Emilia) mit einem ausgezeichneten und fehlerfreien 2. Lauf, aber einer kurzen Unsicherheit auf der Wippe. Den dritten Platz belegte der Vorjahressieger Leonardo Pilati (Vespa Club Rovereto), einer der erfahrensten und erfolgreichsten Fahrer Italiens, welcher auch in vergangenen europäischen Turnierveranstaltungen Erfolge erzielen konnte. Ein hervorragendes Rennen fuhr Benito Signori (Vespa Club Sirmione) in der Kategorie Large. Er konnte den 1. Lauf mit einem fehlerfreien Durchlauf für sich entscheiden und wurde Gesamt-Vierter. Zweiter wurde Elia Berti (Vespa Club VR37100 Verona) und Fabrizio Oliosi (Vespa Club Sirmione) belegte den dritten



European Championship 2015

Platz, ein italienischer Dreifachsieg. Der Auslandserfolg der italienischen Fahrer wurde mit dem ersten Platz in der Mannschaftswertung mit den Fahrern Jarno Belloi, Leonardo Pilati und Benito Signori besiegelt. Der zweite Platz ging an die deutsche Mannschaft mit den Fahrern Peter Graf, Günther Kübler und Thilo Tafelski und den dritten Platz belegte die Mannschaft Italien II mit Martin Schifferegger, Stefano Miani und Elia Berti.

In der Pause unterhielten uns Robin Davy und seine Vereinskollegen mit einer Kurzversion ihrer Akrobatikshow.

Ein besonderer Dank gebührt dem Vespa World Club für die Neuaufnahme der Vespa Europameisterschaft Gymkhana, insbesondere dem Sportdirektor Uwe Bödicker für seinen Einsatz zum Gelingen der Veran-

staltung. Ein weiterer Dank gebührt Robin Davy für die Veranstaltung und die Gastfreundschaft. Man freut sich auf ein Wiedersehen bei der nächsten Ausführung der Europameisterschaft in Belgien im September 2016.

Leonardo Pilati
Sportkommissar Italien,
Vespa Club Rovereto
(Übersetzung Martin Schifferegger)

„Der Vespa World Club bedankt sich bei folgenden Personen ganz herzlich für die Unterstützung bei der Durchführung der Europameisterschaft Gymkhana:

Peter Graf, VC 59 Kaiserslautern e.V. – Planung, Organisation und Aufbau des Parcours, Wertungsrichter; **Robin Davy und die Clubkollegen** der Vespa Oldtimerfreunde München – Planung und Organisation des Geländes, des Verzehrs und des Begleitprogramms; **Adolf Graf**, VC 59 Kai-

serslautern e.V. – Wertungsrichter; **Till Kleinschmidt**, VC Herkules Kassel – Wertungsrichter; **Günter Kübler**, VC Bonn – Wertungsrichter; **Martin Schifferegger**, VC Rovereto (I) – Wertungsrichter; **Tobias Schneider**, VOF München – Protokollführer; **Sigrid Bödicker**, VC Düsseldorf e. V. – Zeitnahme und Auswertung; **Matthias Eull**, MC Ruhrtal e. V. – Zeitnahme;

Uwe Bödicker, Sportkommissar Vespa World Club“



Peter Graf ist Vespa-Turnier-Europameister

Auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums fanden die Teilnehmer ideale Bedingungen vor. Eine große asphaltierte Fläche wurde vom Vespa-Club von Deutschland unter aktiver Mithilfe der Mitglieder des Vespa-Clubs 59 Kaiserslautern mit einem schwierigen, sehr anspruchsvollen Parcours bestückt.

Die insgesamt 11 Geschicklichkeitsaufgaben forderten von den 29 Teilnehmern aus vier Ländern ein hohes Maß an Konzentration, um einen Durchgang mit möglichst wenigen Fehlerpunkten zu bewältigen. Jeder Fehler wird mit einem Zeitzuschlag von 5 sec. bestraft.

Nachdem jeder Teilnehmer seinen 1. Wertungsdurchgang erledigt hatte, gab es folgenden Zwischenstand: 1. Peter Graf 1:47,86 min – 2. Leonard Pilati 1:54,63 min – 3. Benito Signori 1:55,40 min – 4. Martin Schifferegger 1:59,71 min. – 5. Jarno Belloi 2:01,23 min. Nach der Mittagspause wurde der 2. Durchgang gestartet. Hierbei wurde in umgekehrter Reihenfolge des Ergebnisses von Lauf 1 gestartet.

Die Schwierigkeit des anspruchsvollen Turnier-Parcours konnte man am Ende der Veranstaltung auf der Ergebnisliste ablesen. Nur zwei Teilnehmer konnten je 1x den Parcours fehlerfrei, also ohne Zeitzuschlag bewältigen. Nachdem auch der 2. Durchgang mit einem spannenden Finale der besten fünf Fahrer des 1. Durchganges, die sich teilweise um bis zu 20 sec. verbesserten, zu Ende gegangen war, gab es zur Freude der deutschen Mannschaft folgendes Endergebnis:

1. Platz und damit Europameister 2015 – Peter Graf 1:39,62 min Deutschland; 2. Jarno Belloi 1:41,70 min Italien; 3. Leonardo Pilati 1:51,65 min Italien; 4. Benito Signori 1:55,40 min Italien; 5. Günther Kübler 1:58,15 min Deutschland.

Die Platzierungen der weiteren deutschen Starter waren wie folgt: 13. Thilo Tafelski 2:25,60 min aus Düsseldorf; 16. Till Kleinschmidt



2:32,93 min aus Kassel; 18. Matthias Eull 2:46,10 min aus Dortmund; 20. Adolf Graf 2:55,92 min aus Kaiserslautern; 25. Uwe Bödicker 3:49,64 min aus Düsseldorf; 26. Florian Schmid 4:05,90 min aus München; 27. Robin Davy 6:03,12 min aus München; 28. Andrea Volger aus München, leider Ausfall.

Die Mannschaftswertung gewann Italien 1 mit den Fahrern Belloi + Pilati + Signori. Auf Platz 2 kam die Mannschaft Deutschland 1 mit den Fahrern P. Graf + Kübler + Tafel-

ski. Platz 3 erreichte Italien 2 mit den Fahrern Schifferegger + Berti + Miani. Die Mannschaft Deutschland 2 mit den Fahrern Kleinschmidt + Eull + A. Graf belegte Platz 4.

Für den Kaiserslauterer Vespa-Fahrer Peter Graf war dies nach drei Deutschen Meisterschaften der bisher größte Erfolg im Vespa-Turniersport.

Adolf Graf
Vespa Club 59 Kaiserslautern

Aus der Presse:

Peter Graf gewinnt Vespa-Turnier-Europameisterschaft

Fahrer des Vespa-Club 59 Kaiserslautern erstmals Europameister

Europameister. Die Europameisterschaft des Vespa-World-Club der Vespa-Fahrer im Geschicklichkeits-Turnier fand in diesem Jahr in der bayerischen Landeshauptstadt München statt.

Auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums fanden die Teilnehmer ideale Bedingungen vor. Eine große asphaltierte Fläche wurde vom Vespa-Club von Deutschland unter aktiver Mithilfe der Mitglieder des Vespa-Clubs 59 Kaiserslautern mit einem schwierigen, sehr anspruchsvollen Parcours bestückt.

Die insgesamt elf Geschicklichkeits-Aufgaben forderten von den 29 Teilnehmern aus vier Ländern ein hohes Maß an Konzentration, um einen Durchgang mit möglichst wenigen Fehlerpunkten zu bewältigen. Jeder Fehler wird mit einem Zeitzuschlag von fünf Sekunden bestraft.

Deutschland erreichte mit den Fahrern Peter Graf, Günther Kübler und Thilo Tafelski Platz zwei nach Italien bei der Mannschaftswertung

FOTO: PETER GRAF / PS

Bereits nach dem ersten Wertungsdurchlauf führte Peter Graf. Nach der circa einstündigen Mittagspause wurde der zweite Durchgang absolviert. Hierbei wurde in umgekehrter Reihenfolge des Ergebnisses von Lauf eins gestartet.

Die Schwierigkeit des anspruchsvollen Turnier-Parcours konnte man am Ende der Veranstaltung auf der Ergebnisliste ablesen. Nur zwei Teilnehmer konnten je ein mal den Parcours fehlerfrei, also ohne Zeitzuschlag bewältigen.

Am Ende erreichte Peter Graf mit 1:39,62 den ersten Platz und damit den Europa-Meister-Titel. Für den Kaiserslauterer Vespa-Fahrer war dies nach drei Deutschen Meisterschaften der bisher größte Erfolg im Vespa-Turniersport. (ps)



3. German Vespa Rally startet rund um die Metropolregion Rhein-Neckar

Die German Vespa Rally findet immer mehr Freunde und wird nun schon zum dritten Mal durchgeführt. Nach den Vespafreunden Straubing in der Gäubodenregion und dem Vespa Club Düsseldorf e. V. im Bergischen Land wird der VCVD bei der Durchführung diesmal vom Vespa Club Mannheim e. V. unterstützt. Start und Ziel ist jeweils die Freizeit-



halle in Heddesheim bei Mannheim. Die Strecke führt am Samstag, 8. August, über 170 km durch das Dreiländereck Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz vorbei an den Städten Worms, Bad Dürkheim, Speyer, Schwetzingen und Ladenburg.

Am Sonntag, 9. August, sind 70 km kreuz und quer durch den vorderen Odenwald zu bewältigen. Neben den einheimischen Startern aus ganz Deutschland haben schon Teilnehmer aus Italien und Österreich ihr Kommen zugesagt.

Bedanken möchten wir uns bei dem Technik Museum Speyer und dem Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg. Beide stellen uns Flächen für die Stempelkontrolle zur Verfügung. Parallel bietet der VC Mannheim mit den „Vespa Tagen Rhein-Neckar“ auch ein Rahmenprogramm für interessierte Vespisti an.

Die Vespa Rally des Vespa World Clubs hat bis vor wenigen Jahren überwiegend in Italien stattgefunden. Inzwischen hat sich die Veranstaltung auch außerhalb Italiens etabliert. Österreich veranstaltet in diesem Jahr seine 5. Rally. Sie findet am 12. und 13. September in der Nähe von Wien statt.

Worum handelt es sich bei der Vespa Rally? Die Veranstaltung geht über zwei Tage mit einer Fahrt am Samstagnachmittag und einer Fahrt am Sonntagvormittag. Beide Fahrten haben zusammen eine Länge von ca. 250 km. Sie führen über kleine, landschaftlich und fahrtechnisch sehr reizvolle Straßen, die man wohl sonst nie gefunden hätte. Die Wegbeschreibung erfolgt über ein „Roadbook“. Zusätzlich gibt es Wertungsprüfungen. Dabei handelt es sich

zum einen um die Aufgabe, zu einer vorgegebenen Zeit auf die 1/10 sec. genau durch eine Lichtschranke zu fahren und zum anderen um klassische Gleichmäßigkeitsprüfungen. Man fährt zweimal das gleiche Stück Parcours. Die gefahrene Zeit ist egal. Sie muss nur beide Male auf die 1/10 sec. gleich sein. Jede Differenz wird in Strafpunkte umgerechnet.

Also, merkt euch den Termin vor und meldet euch an. Die Anmeldung erfolgt über das Registrierungstool des Vespa World Clubs oder über das Nennformular auf unserer Homepage.



Weitere Informationen:

www.facebook.com/GVR.VCVD
www.facebook.com/vespa
www.vcvd.de

Uwe Bödicker
Präsident



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 Fahrzeugrestauration**

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

54. ADAC Motorradrallye Selztal – I. Falk-Hartmann-Gedächtnisrallye

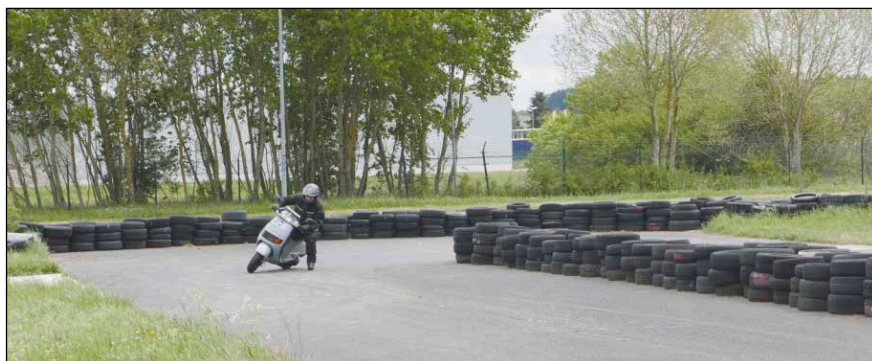
In den beiden letzten Jahren haben wir es nicht nach Ingelheim geschafft, weil unsere eigene Veteranen-Ausfahrt am selben Tag stattfand. Das war in diesem Jahr wieder so, aber Jan, Uwe und Tim wollten unbedingt die Selztal-Rallye fahren – ich auch. Anfang des Jahres wurde es zu einer Selbstverständlichkeit, nachdem wir vom Tod von Falk Hartmann erfahren hatten. Welche andere Möglichkeit hätten wir gehabt, diesem feinen Sportkollegen unsere Anerkennung auszudrücken, als bei seiner Veranstaltung zu fahren? Wir sind froh, dass wir ihn kennenlernen durften.

Es geht los: Start frei

Um sechs dudelt Uwes Wecker. Die Aussichten für das Wetter sehen mit dicken blauen Stellen am Himmel gut aus. Mit einem ordentlichen Frühstück am Tisch steigt die Stimmung. Der übliche Ablauf folgt: Papierabnahme, technische Kontrolle, Gespräche über die mögliche Strecke.

Man schaut, was die lieben Konkurrenten an technischen Geräten mitgebracht haben. 2009 waren Jan und ich die ersten mit einer 300er-Vespa. Diesmal war die Klasse der „Großroller“ (278 ccm!) voll mit sechs Vespen. Auch die kleine Klasse wurde von den 250er-Modellen dominiert, es waren nur noch zwei „Zwiebacksägen“ (Zweitakter) im Feld. Drei Gespanne, insgesamt 19 Teilnehmer. Ein ordentliches Feld für den Veranstalter.

Es gab die bekannten Rahmenbedingungen mit den festgelegten Orten für die Zeitkontrollen und



die Durchfahrtskontrollen mit freier Streckenwahl. Ich finde es immer wieder wunderschön, von Bingen nach St. Goar am Rhein entlang zu fahren. Diesmal sind wir bis Bacharach am Rhein auf der B9 geblieben, dann durch eine kleine Unterführung, über Kopfsteinpflaster durch die Altstadt hinauf in den Hunsrück. Allein sind wir auf kleinen Straßen durch verschlafene Örtchen gerollt, haben uns auf der Hochfläche den Wind um die Nase pusten lassen bis fast an die Mosel nach Liesenich. Die Zeitkontrolle haben alle frühzeitig erreicht. Als nächstes Ziel stand Pferdfeld an, der ehemalige Militärflughafen, heute Opel-Versuchsgelände.

Es geht schon wieder los: die Sonderprüfung

In diesem Jahr war die kleine Kartstrecke am Rande Schauplatz des Kampfes um die Sekunden. Die Strecke stelle man sich vor als ein T mit drei 180° und zweimal 90°-Ecken. Der Fahrauftrag: eine Einführungsrunde, drei Runden auf Bestzeit, eine Auslaufrunde.

Zuerst fuhren die Solomotorräder, danach die Gespanne. Von den Zuschauern eindeutig zum Liebling erklärt wurde Uwe mit dem SR-Gespann. Der zeigte vollen Einsatz, ließ das Rad des Beiwagens in die Höhe steigen, driftete und quietschte. Das alles mit 34 PS für annähernd 400 kg Masse. Die machten die Entscheidung aus, denn auf der Geraden waren die dicken Brummer klar im Vorteil.

Eine ganz große Show lieferte Hansi Both in der kleinen Rollerklasse mit seiner Piaggio SKR 180, der im Supermoto-Stil mit vollem Einsatz eine bärenstarke Leistung zeigte. Mit dem kleinsten Gerät fuhr er die zweitschnellste Zeit aller Teilnehmer. Leider wurde diese fahrerische Großtat nicht belohnt, weil er eine Runde zuviel gefahren war und dafür 60 Strafpunkte kassierte. Dass dies für Platz drei langte, dürfte ihn wenig getröstet haben. So gelang Wilfried Taraschinski mit der GTS 250 der Sieg vor Uwe Bödicker mit seiner GT 250.

Dies stand im krassen Gegensatz zum Ansatz von Bernd Kübler auf der GTS 300 in der großen Rollerklasse, der die digitale Variante gewählt hatte: Mit allem, was sein Apparat an Leistung bieten konnte (das war einiges!) auf die Ecken zu, gewaltig zusammenbremsen, eng um die Kehren, teilweise sogar im Drift (mit Variomatik!) und wieder voll den Hahn aufgerissen. Ein Krampf setzte ihm zu, in der Einführungsrunde musste er kurz anhalten. Platz zwei war unter diesen Umständen eine starke Ausbeute. Sieger wurde mit zwei Sekunden Vorsprung Till Kleinschmidt.

Es geht noch einmal los: zurück an den Rhein und nach Ingelheim

Diesmal galt es, auf dem Rückweg noch einen Stempel an einer Durchfahrtskontrolle in St. Goar abzuholen, nördlichster Punkt der Strecke. Quer über die Höhen des Soonwalds,

über die Hochfläche des Hunsrück hinunter an den Rhein. Die B9 am Rhein entlang im Bummeltempo war ein Genuss. So sind wir auf 235 km gekommen, die wir locker mit einer Tankfüllung geschafft haben.

Im Blumengarten wurden die Rollerleute mit einer Welle begrüßt. Hansi spendierte ein kühles Bier. Wer sich da nicht so richtig wohl und geborgen fühlt, dem ist nicht zu helfen. Danke dafür!

Fertig ist es: mein Fazit

Im Januar hatten wir ein wenig Angst, es könne die letzte Rallye Selztal sein nach dem Tod von Falk Hartmann. Nach der Veranstaltung haben wir den Eindruck, dass die Sportkollegen in Ingelheim näher zusammengedrückt sind. Das Team hat eine rundherum gelungene Ausfahrt präsentiert mit vielen netten neuen Details. Das Roadbook mit der Nennbestätigung, das es zusätzlich als kleines



Heft mit den Fahrtunterlagen gab, gehört dazu. Die Strecke, die Sonderprüfung. Kurz vor zehn am Samstagabend kamen per Mail die Ergebnisse und ein Dank des Veranstalters. Hut ab, eine blitzsaubere Rallye.

Platz	Punkte	Klasse	Name	Vorname	Marke	Typ
1	143,49	1	Taraschinski	Wilfried	Piaggio	Vespa GTS 250
2	147,61	1	Bödicker	Uwe	Piaggio	Vespa GT 250
3	189,31	1	Both	Hans-Werner	Piaggio	SKR 180
4	201,57	1	Hillesheim	Jürgen	Piaggio	SKR 150
5	219,71	1	Bödicker	Sigrid	Piaggio	Vespa GT 200
	adw	1	Schlemme	Tanja	Vespa	Vespa P200E
1	132,93	2	Kleinschmidt	Till	Piaggio	Vespa GTS 300
2	135,14	2	Kübler	Bernd	Piaggio	GTS 300
3	136,18	2	Boller	Ulf	Piaggio	GTS Super300
4	139,88	2	Holthaus	Jan	Vespa	GTS300
5	226,38	2	Schwarz	Vera	Piaggio	Vespa GTV
6	268,2	2	Holthaus	Manfred	Vespa	GTS300

Manfred Holthaus
Dortmunder Motorsport-Club e.V

Anzeige



KÜBLER

alles für Rollerfreunde



SIP Open Day eröffnet die Zweitaktsaison im Süden

Mitte Mai fand der bereits Tradition gewordene Saisonstart beim Landsberger Zubehörspezialisten für Motorroller statt.

Man könnte meinen, die Jungs vom SIP Scootershop hätten einen direkten Draht zum verantwortlichen Wetterbestimmer, denn selbst tags zuvor bestand eine zwar von WetterApp zu WetterApp etwas differierende, dennoch grundsätzlich einstimmige Niederschlagswahrscheinlichkeit von erschütternden 40 bis 60%.

Der kurzfristig investierte Mut des Scootershops, die Veranstaltung stattfinden zu lassen, wurde vom zahlreichen Publikum dankbar honoriert. Die ca. 400 Besucher frönten den funkigen Souklängen von DJ Leos' (Atomic Café München) Plattentellern, genossen die Köstlichkeiten von Sigi Kuhns Grill, das frisch gezapfte Bier, Salvatores knusprig gebackene Steinofenpizza, den mahlfrischem Espresso von Bohne 37 und die alles erhellenden Frühjahrssonne, die sich ab und an durch die Wolken kämpfte und die Besucher sowie Skeptiker und Schönwetterpiloten belächelte.



Aus aller Herren Länder kamen sie herbei: Frankreich, Italien, Schweden, Österreich. Die beeindruckteste Performance lieferten allerdings zwei Member des Vespa Club Moskau, Konstantin und Mikhail, die offensichtlich keine Lust auf Bilder gucken und Bericht lesen hatten und sich kurzerhand speziell für diesen Tag in den Flieger setzten, um den Landsbergern einen persönlichen Besuch abzustatten.

Frank Henkel aus München bereicherte die Veranstaltung mit einer kleinen Auswahl seiner unglaublichen Sammelstücke, darunter eine seltene Vespa V1 von 1948, eine Hoffmann Königin sowie weitere Preziosen, die viele Bewunderer fanden.

Der finale Traditionscorso durch die Landsberger Altstadt beendete den gelungenen und durchweg trockenen Tag der geöffneten Seitenhaube. Nach leckerem Abschieds-Spritz spendiert von der Trattoria Italiana, vor Wahrzeichenkulisse in Form des Bayertores, verabschiedeten sich die Vespisten in alle Himmelsrichtungen der Heimat entgegen.

HEIDENAU

Heidenau sucht deine Vespa!!!

Du fährst eine Vespa mit Reifen von Heidenau?
Dann schicke Deinen besten „Schnappschuss“
an: info@heidenau.com.

Betreff: „Vespina“

Die schönsten 3 Bilder werden prämiert und mit je einem Satz Heidenau-Rollerreifen belohnt.

Teilnahmebedingungen: Bitte keine Handyfotos, sondern möglichst Bilder mit Auflösung 300dpi. Jeder Teilnehmer erklärt sich damit einverstanden, dass sein(e) Bild(er) von der Firma Heidenau für Werbezwecke verwendet werden können.

Teilnahmeschluss ist der 31.08.2015

Die Gewinner werden anschließend per E-Mail informiert.

www.heidenau.com



Zeigt her eure Federbeine

Das Federbein ist ein manchmal unterschätztes Verschleißteil. Bei praktisch allen Modellen wird hinten ein Federbein verwendet, was oben am Chassis verschraubt ist und unten am Motor. Feder und Stoßdämpfer sind eine Einheit. Bei älteren Modellen sind an der Gabel vorne auch Konstruktionen verbaut, wo Feder und Dämpfer getrennte Komponenten sind.

Stoßdämpfer sind, anders als ihr Name andeutet, nicht für den Ausgleich von Stößen und Unebenheiten da. Diese Aufgabe wird durch verschiedene Silentgummies und die Federung erfüllt. Die Stoßdämpfer sorgen dafür, dass die Schwingungen der Federung gedämpft werden. Ohne diese Dämpfung würde ein einmal eingefedertes Fahrwerk noch sekundenlang nachschwingen und die Fahrstabilität deutlich herabsetzen. Der Dämpfer wirkt gegenläufig zur Feder und lässt eine zusammengedrückte Feder nur langsam wieder in die originale Position zurückschwingen.

Was gibt es für Stossdämpfer?

Die Wirkungsweise eines Stoßdämpfers ist immer gleich und im Prinzip auch der technische Aufbau. Aus dem Dämpfer ragt eine Stange, die innerhalb des Dämpfers mit einem Kolben verbunden ist. Wird dann bei einer Straßenunebenheit die Feder zusammengedrückt, werden mit der gleichen Bewegung Stange und Kolben in den Dämpfer geschoben.

In dem Kolben sind kleine Löcher angebracht, durch welche das Öl über den Kolben strömen kann.

Ist die Eintauchbewegung der Feder beendet, will diese sich wieder auseinanderdrücken. Mit dieser Bewegung wird gleichzeitig der Kolben im Dämpfer wieder nach oben bewegt. Es entsteht ein Unterdruck und das Öl fließt durch die Löcher im Kolben zurück an die originale Position. Bedingt durch die Viskosität des Öles läuft dieser Prozess nicht ruckartig, sondern gleichmäßig ab, was zu der oben genannten Schwingungsberuhigung führt. Diese Konstruktion wird Öldruckdämpfer genannt. Der Behälter ist geschlossen und das Öl wird beim Dämpfen immer nach oben und unten gepumpt.

Alternativ dazu gibt es sogenannte Gasdruckdämpfer. Auf dem Bild oben rechts erkennt man gut die Kolbenstange, die links innerhalb der Feder verläuft. In und unterhalb der Feder ist der ölgefüllte Behälter, durch den der Kolben verläuft.

Zusätzlich hat dieses Modell einen Ausgleichsbehälter, auf dem Foto unter dem Dämpfer. Im verbauten Zustand



verläuft der Ausgleichsbehälter parallel zum Dämpfer in aufrechter Ausrichtung.

Der Ausgleichsbehälter ist unten mit dem Dämpfer verbunden und in etwa zur Hälfte mit Öl gefüllt. (Dies ist natürlich von Modell zu Modell unterschiedlich. Für die generelle Beschreibung in diesem Artikel spielt der tatsächliche Ölstand im Ausgleichsbehälter aber keine Rolle.)

Der elementare Unterschied zum Öldruckdämpfer ist die Tatsache, dass der Ausgleichsbehälter oberhalb des Öls mit einer Schicht Stickstoff befüllt ist.

Der Unterschied zwischen Öldruck- und Gasdruckdämpfer

Im Dämpferöl sind ca. 10 % Luft gebunden. Während des belastenden Betriebes lösen sich Öl- und Luft-Moleküle voneinander und das Öl schäumt auf. Dieses aufgeschäumte Öl kann mit weniger Aufwand durch die Löcher im Kolben strömen, was zu einer Verschlechterung des Dämpfungsprozesses führt.

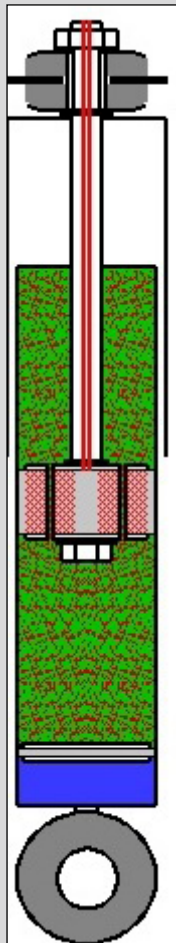
Bei dem Gasdruckdämpfer wird Stickstoff mit einem Druck von nicht selten bis zu 10 bar eingefüllt. Der Druck des Stickstoffes auf das Öl verhindert das Aufschäumen. Technisch ist also der Gasdruckstoßdämpfer dem Öldruckstoßdämpfer weit überlegen.

ACHTUNG: Viele Ausgleichsbehälter haben ein Ventil, was dazu einlädt, den Druck im Dämpfer zu prüfen oder zu verändern. Dies sollte nie mit Hausmitteln gemacht werden, da dann Luft zu dem Stickstoff gelangt und den oben beschriebenen Prozess aushebelt.

Wie kann ich erkennen, ob mein Federbein defekt ist?

Rund um die Kolbenstange ist eine Dichtung eingebaut, welche das Austreten des Öls verhindert. Wenn ein Dämpfer nicht mehr dicht ist und Öl verliert, ist das ein Zeichen, dass er ausgetauscht werden muss.

Es ist technisch möglich, einen Dämpfer zu zerlegen, die Dichtungen zu erneuern und mit neuem Öl zu befüllen. In der Regel ist die aber wirtschaftlich nicht sinnvoll. Original-nahe Federbeine gibt es in der Regel schon ab 40,- bis 50,- Euro zu kaufen.



Vorsicht mit Gasdruck-Federbeinen. Da diese meist – und berechtigt – um einiges teurer sind, als Öldruckbeine, ist hier eine Revision manchmal durchaus sinnvoll. Diese sollte aber nicht daheim, sondern von einer Fachwerkstatt durchgeführt werden, da sonst die Stickstofffüllung nicht mehr repliziert werden kann. Und wenn man den revidierten Dämpfer dann anstatt mit Stickstoff mit Luft befüllt, wird der technische Vorteil des Öldruckdämpfers verschenkt.

Ein dichter Stoßdämpfer ist aber kein Zeichen für einen intakten Dämpfer. Die Funktion lässt sich bis zu einem gewissen Grad prüfen, in dem man das Fahrzeug im Stand belastet, also die Feder eindrückt, und dann ruckartig loslässt. Mit einem heilen Dämpfer sollte die Feder nur 1- bis 2-mal nachschwingen, ehe der Dämpfer wieder in der Ausgangsposition ist. Sind hier weitere Schwingungen feststellbar, sollte der Dämpfer getauscht werden.

Alternativ reicht meist auch ein Blick auf den Tachostand des Fahrzeugs und ein Blick ins Reparaturhandbuch bzw. ein Gespräch mit dem Fachmann, nach wie vielen Kilometern die Dämpfer getauscht werden sollten.

Da ein Dämpfer sich nur langsam in der Funktion verschlechtert, weiß man oft als Fahrer gar nicht, wieviel Fahrkomfort und vor allen Dingen Fahrsicherheit man verschenkt, weil man mit einem veralteten Fahrwerk unterwegs ist.

Was ist das richtige Federbein für mich?

Bei den meisten Rollermodellen sind ab Werk Öldruckdämpfer verbaut. Diese sind original recht weich abgestimmt, schlucken die meisten Unebenheiten und ermöglichen ein gemütliches Fahren.

In extremen Kurvenfahrten kann das Fahrzeug aber zu einem unruhigen Fahrverhalten neigen. Für viele Fahrer ist solch ein Federbein völlig ausreichend – solange es in gutem Zustand ist.

Hochwertige Federbeine haben Einstellmöglichkeiten für Feder und Öldruck. Mit der Einstellung für die Feder kann ihre Vorspannung eingestellt werden. Härte Einstellungen führen zu einem etwas ‚sportlicheren‘ Fahrwerk, das Fahrzeug liegt ruhiger und man kann gezielter in die Kurve fahren. Allerdings werden kleine Unebenheiten nun auch nicht immer vollständig

geschluckt. Mit der Einstellung kann jeder Fahrer das Verhalten des Federbeins auf seine persönlichen Bedürfnisse einstellen.

Hochklassige Federbeine erlauben auch das Einstellen des eigentlichen Dämpfers (der rechte Pfeil auf dem Foto). Mit diesem Regler wird der Druck des Stickstoffs auf das Öl reguliert.

Zusätzlich erlaubt die Vorspannung der Federn eine Reaktion auf geänderte Gewichtszuladung des Rollers. Mit erhöhtem Gewicht taucht die Feder schon im Ruhezustand weiter ein – was im ungünstigen Zustand dazu führen kann, dass der Kolben im Dämpfer während der Fahrt am unteren Ende seines Weges anschlägt. Für Touren mit zwei Mann oder Gepäck sollte man also die Federvorspannung ruhig etwas erhöhen. Diese sogenannte Druckstufe sollte vorsichtig eingestellt werden. Ist sie zu gering, kann das Rad kurzzeitig von der Straße abheben. Ist sie zu stark, werden Schläge von Unebenheiten direkt in die Wirbelsäule des Fahrers weitergereicht.

Ähnlich ist es mit der Zugstufe (= Einstellung des Stoßdämpfers): Wird hier eine zu große Einstellung getroffen, wird die Feder zu schnell entlastet und der Fahrer wird mit einem Gefühl von hartem Durchrütteln aufgeweckt. Wenn man den Roller hinten kräftig nach unten drückt, sollte die Ausgangsposition in knapp unter einer Sekunde wieder erreicht sein, ohne dass es dabei knallt. Ist dies der Fall, ist die Zugstufe grundsätzlich richtig eingestellt. Gibt es hingegen ein deutlich hörbares Anschlag-Geräusch, muss die Zugstufe verringert werden. Dauert das Ausfedern zu lange und spricht die Dämpfung schon per Sichtprüfung sehr träge an, muss die Zugstufe erhöht werden.

Abschließend bleibt zu sagen, dass es keine klare Empfehlung gibt, welcher Stoßdämpfer der richtige für jeden Fahrer ist. Ein regulierbarer Gasdruckdämpfer ist technisch die beste Wahl, erfordert aber auch die Motivation des Fahrers den Dämpfer auf seine Bedürfnisse einzustellen. Ein originaler Dämpfer bringt den Roller in den von Piaggio gewollten Originalzustand zurück.

Sportliche Dämpfer ohne Einstellmöglichkeiten sind meist die schlechtere Wahl, weil sie ein recht straffes Fahrwerk schaffen, was der Fahrer nicht weiter beeinflussen kann – der Rücken wird sich nicht immer bedanken.

Auf alle Fälle ist aber ein neuer Dämpfer immer besser als ein 20 Jahre altes Gerät. Die Fahrsicherheit wird dadurch immer erhöht.



Friedemann Vorwerk
Vespa Club Celle

abgefahren... www.rollerladen.com

rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504

35,- bzw 38,-
für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203



129,-

Gepäckkorb Bigframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



39,-

Handgriffe mit
Hoffmann -
Emblem
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



15,-

Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50
1. Serie mit
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

Nachruf auf Adolf Nass

Am 28. Januar 2015 verstarb unser Ehrenpräsident Adolf Nass im Alter von 93 Jahren. Adolf war wahrlich ein Pionier der Vespa-Szene. Anfang der 50er-Jahre gründete er den Vespa-Club Saarbrücken. Später Ende der 70er-Jahre, als die



Vespa-Szene neu aufflammte, gründete er schließlich 1980 unseren Club – den Vespa-Club Europafreunde Saar – Saarbrücken e.V.

In den 80er- und 90er-Jahren war er oft mit seiner Frau Margrit auf seiner Vespa P200E zu Vespa-Treffen im In- und Ausland unterwegs. Sie fuhren immer zu zweit samt Gepäck auf der Vespa und waren überall bekannt. Adolf selbst hatte immer besondere Ideen. 1985

z.B. wurde von uns nach dem damaligen Vespa-Treffen in Altötting, nach einer Weiterfahrt nach Österreich eine Flasche am Großglockner mit Unterlagen des Vespa-Clubs vergraben – so eine Art Flaschenpost – mit der Bitte, dass, sollte diese

Flasche jemals gefunden werden, sich der Finder in Saarbrücken u.a. bei der Saarbrücker Zeitung melden sollte. Dies ist jetzt 30 Jahre her. Es gibt noch viele Dinge, die ich über Adolf erzählen könnte. Die älteren Vespa-Fahrer werden sich sicher noch an Adolf erinnern.

Adolf war daneben Gründungsmitglied des Vespa Veteranenclub von Deutschland. Außerdem Maler und Grafik-Designer. Besonders

im Saarland gibt es noch einige Geschäfts- sowie Markenlogos, die früher von Adolf entworfen wurden. Ebenso war seine Galerie mit der Ausstellung seiner Bilder bekannt.

Die Vespa-Szene hat einen rührenden Vespisten verloren und eine Persönlichkeit, wie man sie heute kaum noch antrifft. Wir werden ihn sowie seine Frau Margrit, die verstorbenen September 2014 verstarb, in guter Erinnerung behalten als Adolf und Margrit – ohne die unser Vespa-Club undenkbar gewesen wäre.

Franco Della Bona

Vespa-Club Europafreunde Saar – Saarbrücken e.V.

Händlerverzeichnis

PLZ 1

Rollerhaus Zehlendorf

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

PLZ 4

Zweiradcenter Buecker

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

PLZ 5

Zweirad Kübler

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

PLZ 6

PIAGGIO-CENTER STRACK



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



SYM - Sachs
Tauris

PLZ 8

SIP Scootershop GmbH

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

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 9

Scooterpezzi

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

der rollerladen

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

Korrosionsschutz-Depot

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



Bei trockenem und teilweise sonnigem Wetter fand das diesjährige Anrollern des Vespanest Aachen statt. Gegen Mittag starteten circa 180 Vespisti, teils auch aus Belgien sowie den Niederlanden, zu einer schönen Ausfahrt durch das Aachener Umland. Die Streckenführung durch die hügelige Landschaft und kleinen Dörfer wurde von den Vespanest-Fahrern hervorragend „abgesperrt“, was zu einem flüssigen und reibungslosen Ablauf der Ausfahrt beitrug. Auf diesem Weg nochmals ein Dankeschön an den Veranstalter – bis zum nächsten Mal! Frank Tiepel, Vespa Club Düsseldorf

Neues aus den Ortsclubs

Austritt:

MRC Krefeld (Clubauflösung)
Berchtesgadner Rollerfreunde (Clubauflösung)

Neuaufnahme:

Vespa Club Borgho dei Lupi, Nadia Nigido, Verdistr. 13, 38448 Wolfsburg; E-Mail: vcborghodeilupi@gmail.com

Nächste Vespina

Die nächste Vespina erscheint Anfang September 2015. Redaktionsschluss ist der 31. Juli 2015. Bitte bis dahin Bilder und Texte an redaktion@vcvd.de schicken!

INT. VESPATREFFEN FÜR DIE GANZE FAMILIE CONNYLAND LIPPERSWIL 29./30. AUGUST 2015

Anzeige

WOCHENENDPASS CONNYLAND,
CORSO INKL. APERITIF,
VESPER INKL. GETRÄNK,
PLAKETTE, ABENDESSEN,
PRÄMIERUNGEN,
ABENDUNTERHALTUNG

CONNYLAND

SCHWEIZER FREIZEITPARK AM BODENSEE

ÜBERNACHTUNG AUF DEM ANLIEGENDEN
CAMPINGPLATZ UND EIN GROSSZÜGIGES
FRÜHSTÜCK AN DER SEELÖWENLAGUNE
FÜR 59 EURO.
TAGESEINTRITTE AUCH MÖGLICH.

WWW.CONNYLAND.CH

WWW.VESPA CLUB.CH

Termine 2015:

Wann	was	wo	Info	Kontakt
04. – 07.06.	Vespatreffen	Zell am See (A)	6. Vespa Alp Days	www.vespa-alp-days.at
11. – 14.06.	Vespa World Days	Biograd (Kroatien)	Vespa World Days	www.vespaworlddays2015.com
26.06.	Vespatreffen	Bayreuth	Jahrestreffen des VC Bayreuth	www.vespaclub-bayreuth.de
27.06.	Rally	Straubing	2. Gäuboden Vespa Classic für Roller aus Bj. '57 – '67	www.vespafreunde-traubing.de
03. – 05.06.	Vespatreffen	Couvin (B)	International Registro Storico Vespa Meeting des Vespa Club Belgien	www.vespaclub.be
17. – 19.06.	Vespatreffen	Wald im Allgäu	Alternatives Schaltroller-Treffen (früheres GS4-Treffen)	www.gs4.de/gs4-Treffen
04. – 05.07.	Vespatreffen	Spiesen	21. Freundschaftstreffen der Vespafreunde Elversberg	www.Vespafreunde-Elversberg.de
18. – 19.07.	Vespatreffen	Lamadelaine (L)	Jahrestreffen des Vespa Club Luxemburg	www.vespaclubluxembourg.lu
25.07.	Vespatreffen	Gungolding	4. Treffen der Altmühltaler Rollercrew	
26.07.	Ape-Treffen	Itzgrund	8. Vespa-Ape-Treffen	www.vespaforum.de
01. – 02.08.	Vespatreffen	Bad Abbach	Regionaltreffen des Vespa Club Regensburg, „25 Jahre VCR“	www.vespaclubregensburg.de
08. – 09.08.	Rally	Heddesheim	3. German Vespa-Rally in Verbindung mit den Vespa-Tagen Rhein-Neckar des VC Mannheim	www.vcvd.de www.vc-mannheim.de
21. – 23.08.	Vespatreffen	Winsen/Luhe	65 Jahre Vespa Club Hamburg	www.vespa-club-hamburg.de
28. – 30.08.	Vespatreffen	Winsen/Aller	Heidetreffen des VC Celle	www.vc-celle.de
28. – 30.08.	Run	Kronenberg (NL)	Venlo Scooter Rally 2015	
29. – 30.08.	Vespatreffen	Bilzen (B)	Belgian Vespa Days	www.belgianvespadays2015.com
29. – 30.08.	Vespatreffen	Lipperswill (CH)	Internationales Vespatreffen im Freizeitpark Connyland	www.vespaclub.ch www.connyland.ch
04. – 06.09.	Vespatreffen	Straubing	4. Scootervista der Vespafreunde Straubing	www.vespafreunde-traubing.de
05. – 06.09.	Vespatreffen	Krefeld	2. Vespatreffen des VTC Kempen	
12. – 13.09.	Rally	Wien (A)	5. Austrian Vespa Rally des Vespa Club Österreich	www.vespaclub.at
31.10. – 1.11.	Vespatreffen	Schwerte	Abschlusstreffen inkl. Delegiertenversammlung	www.mc-ruhrtal.de

Termine 2016:

27. – 29.05.	Vespatreffen	Oldenburg	30 Jahre Vespa Club Oldenburg von 1986	www.vc-oldenburg.de
26. – 28.08.	Vespatreffen	Hagen	64 Jahre Vespa Club Hagen	www.vespa-hagen.de

ADAC



**Für weltweite Sicherheit:
Jetzt ADAC^{Plus}Mitglied werden
– direkt über Ihren Club!**

Mehr Informationen unter www.adac.de/oldtimer
oder alle 14 Tage im ADAC Oldtimer-Newsletter.

performance & style

Anzeige



Video 20 years SIP

Jetzt Kataloge downloaden oder bestellen:

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



www.sip-scootershop.com

You Tube
youtube.com/scootershop

facebook
facebook.com/scootershop

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