



# Vesbasta

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



Reisen in kleiner Gruppe



Was genau ist das?



Scheibenbremse am Oldtimer



performance & style



## TACHOS / DREHZAHLMESSER

- › für viele Roller-Modelle erhältlich, NEU: Vespa V30-33/VM/VNA/VNB
- › Alle SIP Tachos: <https://sip.shop/tachosip>



HOTLINE 08191 96999 60  
WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM



## *Hallo Allerseits,*

ich möchte erst einmal „Danke!“ sagen.

**Danke** an alle Autoren, die dieses Heft durch ihre Artikel zu den verschiedensten Themen so interessant und abwechslungsreich machen. Es kommt erfreulicherweise immer häufiger vor, dass uns Artikel einfach zugesendet werden. Wir werden auch in Zukunft alle Zusendungen veröffentlichen.

**Danke** an unsere Anzeigenkunden, die uns auch in dieser für alle schweren Zeit die Treue halten. Wir wissen, dass Werbeausgaben das Erste sind, woran in Krisenzeiten gespart wird. Und wir wissen zu schätzen, dass es bei unseren Anzeigenkunden nicht so ist.

**Danke** an alle Abonnenten. Die Anzahl steigt weiterhin leicht. Es scheint also, als ob Redaktion und Autoren ganz gut den Geschmack der Leser treffen. Wir wissen, dass nicht immer alle Artikel für jeden interessant sind. Wir versuchen auch in der jetzigen Zeit ohne Treffen eine gute Mischung zusammenzustellen.

Für Anregungen sowie Beiträge und Bilder sind wir weiterhin offen und dankbar.

Was nun wird uns das Jahr 2021 bringen?

Ich befürchte, dass wir - Stand heute - in diesem Jahr noch keine Treffen in gewohnter Weise werden durchführen können. Mehrere hundert Personen zusammen in bierseliger Laune dürfte uns noch nicht gestattet werden. Ich hoffe aber, dass Sportveranstaltungen z. B. auf dem Nürburgring, die German Vespa Rally und touristische Tagestouren ohne geselligen Abendteil in kleineren Gruppen bis ca. 100 Personen möglich sein werden. Aber vielleicht irre ich mich ja in dieser Einschätzung. Und in dieser Einschätzung würde ich mich gerne irren. Die Impfungen lassen auf ein Ende der Beschränkungen hoffen. Und vielleicht greifen sie ja auch schneller als zurzeit absehbar.

Aktuell überlegen wir gerade, wie wir die neue Saison Corona-konform starten könnten. Erste Vorüberlegungen existieren bereits. Sobald sie konkreter werden und insbesondere sobald die terminlichen Möglichkeiten absehbarer sind, werden wir Euch auf all unseren Kanälen darüber ausführlich informieren. Lasst Euch überraschen!

Bleibt gesund!

Euer

*Uwe Bödick*

(Stand: 28. Januar 2021)

**Aus dem Verband**

Formelles/Termine ..... 5  
 Vespa-Quiz ..... 6  
 Vespa Sportfahrer in den Jahren 1950 bis 1970 ..... 8  
 „Um halb an der Bar“ ..... 10

**Aus den Clubs**

Aktuelles vom VC Hannover von 1950 e.V. .... 12



Giro Mostra 500 km, September 2020 ..... 14  
 Ein Jahr, es geht voran..... 14  
 Oktoberfestwochenende 26. bis 27. September 2020.... 22  
 Die Vespa-Community ist stark! ..... 24

**On Tour**

Alternative zu den Vespa World Days ..... 20  
 Rally mal anders ..... 22

**Technik**

Scheibenbremse in Vespa VBB ..... 24

**... und sonst?**

Kleine Entstehungsgeschichte des German Scooter Forums ..... 26  
 Neue Verkehrsregeln im europäischen Ausland ab 1. Januar 2021..... 28  
 Traueranzeige ..... 29  
 Zubehör rund um die Vespa ..... 30  
 Two Stroke Loft in Hamburg ..... 32  
 Impressum ..... 33  
 Fast drei Jahrzehnte Geschäftspartner, Freunde fürs Leben..... 34



Winterimpressionen ..... 37  
 Händlerverzeichnis ..... 38

Titelfoto groß: Swen Modell, die Oldie-Garage, [www.rasaway.de](http://www.rasaway.de)

**Formelles****Aufnahme**

Wir begrüßen unser neues Mitglied:  
 VC Utting  
 Anke Thorns  
 Im Gries 8b  
 86919 Utting  
 Tel.: 0172 / 2 44 66 53  
 anke.thorns@freenet.de

**Vorstandsänderung**

Der VC Hannover von 1950 e.V. hat einen neuen Vorstand:  
 Stefan Wolters  
 Charlottenburg 1  
 30890 Barsinghausen  
 Tel.: 0157 / 58 22 83 84  
 1.vorsitzender@vespaclub-hannover.de

**Anschriftenänderung**

VC Itzehoe  
 Thomas Weimar  
 Albert-Schweitzer-Ring 9  
 25524 Itzehoe  
 Tel.: 0440 / 79 14 61 73

**Das nächste Heft erscheint am  
 1. Juni 2021, Redaktionsschluss ist  
 der 1. Mai 2021**

**Termine****Termine 2021****Mai**

08. SIP open day, Landsberg  
 28. – 30. 70 Jahre VC Hagen

**Juni**

03. – 06. Vespa World Days, Bali/  
 Indonesien - verschoben  
 auf 2022  
 03. – 06. Alp Days, Zell am See/  
 Österreich

18. – 20. Jubiläumstreffen 70 Jahre  
 VC Hannover – fällt leider  
 aus!

18. – 20. Zehnte PragoVespa, VC  
 Prag

26. – 28. 60 Jahre VC Bürgel

**Juli**

01. – 04. European Vespa Days,  
 Guimarães/Portugal -  
 verschoben auf 2022

16. – 18. Vespa Days VC Luxem-  
 bourg – fällt leider aus!

23. – 25. Wespawald 3.0

30. – 01.08., „30 + 1“ VC Regensburg

**August**

06. – 08. Achte German Vespa Rally  
 VC Hannover

20. – 22. 70 Jahre VC Hamburg

27. – 29. Heidetreffen, VC Celle

**September**

04. – 05. Giro Senza Confini II –  
 Sauerland Edition,  
 Schaltkreuzritter

10. – 12. Zehnte Austrian Vespa  
 Rally, Hollabrunn/Öster-  
 reich

17. – 19. Giro-GTS, Dolomiten

**Termine 2022****Februar**

03. – 06. Scooterist Meltdown,  
 Kalkar

**Mai**

26. – 29. Altroller-Jubiläumstreffen,  
 Sigmaringen

**Juni**

09. – 12. Vespa World Days, Bali/  
 Indonesien

17. – 19. 35 Jahre VC Oldenburg  
 von 1986

**Juli**

? European Vespa Days,  
 Guimarães/Portugal

**Alle Termine verstehen sich selbst-  
 verständlich unter Corona-Vorbe-  
 halt.**

mopedano

www.mopedano.de

**Versicherungskennzeichen 2021/2022****36€\***

\*zzgl. Versand, für Fahrer über 23 Jahre mit Haftpflicht (ohne Teilkasko)

## Vespa-Quiz

Im letzten Heft konnten wir Euch mit Hilfe des Sponsors „Motorbuch Verlag“ ein Gewinnspiel anbieten. Hier nun die Lösungen zu den Fragen.

Wie heißt ein Vespa-Standardwerk?  
S Vespa – mi amore

Welcher Präsident des VCVD war am längsten im Amt?  
V Arthur Eichner

Welche Reifenspezifikation ist die Serienbereifung der Vespa PX  
P 3.50 – 10

In welchen Farben wurde die Vespa 946 im Jahr 2013 produziert?  
L weiß und schwarz

Eine Vespa Primavera 125 iGet ABS, Baujahr 2020 hat ABS ...  
A nur am Vorderrad

Wieviele Präsidenten hatte der VCVD bisher?  
E 7

Welche Taktung hat ein Vespa GTS Motor?  
R 4-Takt

In welchem Jahr wurde der Name Vespa zum Patent angemeldet?  
O 1946



Wie hieß die Veranstaltung zum 60-jährigen Jubiläum des VCVD?  
L German Vespa Days

Aus den Antwortbuchstaben ergibt sich das Lösungswort **VESPAROLL**. Die Menge der eingegangenen Lösungen hat uns überrascht. Deshalb haben wir uns entschlossen, zusätzlich zu den ausgelobten Preisen fünfmal je eine Tasse und eine Taschenlampe zu verlosen.

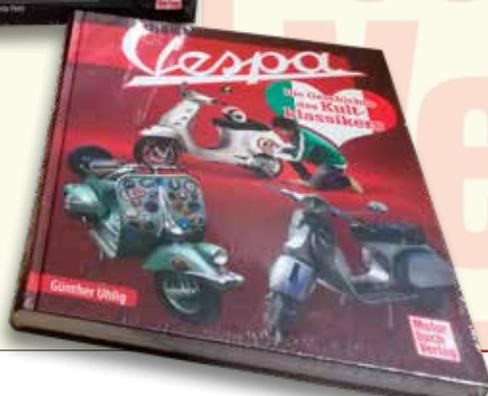
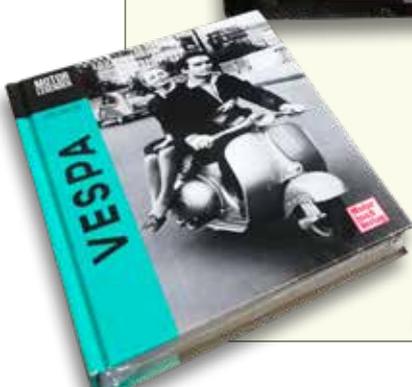
Die Preise gehen an:  
• „Art of Vespa“ von Roberto Ferri Dirk Kubenke (VC Lippstadt)  
• „Vespa – die Geschichten des Kultklassikers“ von Günther Uhlig

Philip Bremer (VC Hannover von 1950 e. V.)

- „Vespa“ von Eric Dregni Gerd Podszuweit (VC Lübeck e. V.)
- Fünfmal eine VCVD-Tasse und eine VCVD-Taschenlampe: Kay Habermann (VC Hamburg 1950 e. V.), Ulrich Trettin (VCVD), Harald Gibadlo (VC Hannover von 1950 e. V.), Yvonne Klaum (VC Gießen), Cordelia Methfessel (VC Lübeck e. V.)

Allen Gewinnern wurden ihre Preise per Post zugesendet.

Wir gratulieren den Gewinnern und bedanken uns bei allen Teilnehmern.



# ADAC DEUTSCHLAND KLASSIK 2021 »»

**ADAC**

26.-30. MAI  
2021

DRESDEN/SACHSEN



WEITERE INFORMATIONEN: [ADAC.DE/ADK](https://www.adac.de/adk)  
[DEUTSCHLAND-KLASSIK@ADAC.DE](mailto:DEUTSCHLAND-KLASSIK@ADAC.DE)  
FACEBOOK: /ADACKLASSIK



**ARTZ**  
Autokonservierung

ADAC Classic-Car-  
Versicherung

**ADAC**

**GETTYGO**

**Herrenausstatter.de**

**hofmann**  
DRUCK+ MEDIEN

**TOMTOM**

**UNION**  
GLASHÜTTE/SA.

# Vespa Sportfahrer in den Jahren 1950 bis 1970

Die Idee für eine Dokumentation über den Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 bis 1970 hatten Dr. Werner Rottenberg (Berlin) und ich anlässlich eines etwas längeren Telefongesprächs Mitte März 2020. Für die Zeit von 1961 bis 1970 kann ich viele Einzelheiten niederschreiben, die ich selbst erlebt habe. Vom Beginn des Motorsports nach dem 2. Weltkrieg, so in der Zeit ab 1950 bis 1960, habe ich vieles recherchieren können.

Bei den Recherchen haben mir viele, alle in der Regel viel älter als ich, sehr geholfen, wofür ich jedem Einzelnen sehr dankbar bin.

Die Dokumentation erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll dazu beitragen, den „Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 bis 1970“ in Erinnerung zu behalten.

## Kurzbiographien der Fahrer K - R

**Gerhard König** (Dortmund) war bereits 1956 bei der Rheinlandfahrt am Start und gewann eine Gold-Medaille.

**Helmut Kremp** (Illingen) startete seit Ende der 50er Jahre mit einem französischen Vespa-Motorroller GL 150 mit 9 Zoll-Rädern bei Zuverlässigkeitsfahrten.



So hatte er auch schon 1959 an den Ausscheidungsveranstaltungen des Vespa Club Frankreich für die Teilnahme an der Vespa-Europameisterschaft in Italien teilgenommen. Er gehörte zu den fünf besten saarländischen Vespa-Fahrern, die sich für Frankreich an den Vespa-Europameisterschaften qualifiziert hatten. In Italien angekommen, durften sie nicht mitfahren, weil sie keine entsprechenden Lizenzen hatten. In den Jahren 1965 bis 1968 war er der beste Trial-Fahrer im VCVD und wurde jeweils deutscher Meister im Trial. Später, 1973 stieg er vom Vespa-Motorroller auf ein Kawasaki-Motorrad um und beteiligte sich weiterhin am Zuverlässigkeitssport/

Motorrad-Rallye-Sport. Gemeinsam mit seinem Freund Berthold Schmidt gewann er 1976 das 8-Stunden Langstreckenrennen in der Klasse bis 250 ccm auf dem Nürburgring. Mit weiteren späteren Erfolgen auf einem BMW 2002 ti erreichte er 1981 die „magische Grenze“ von 1.000 ADAC Sportabzeichen-Punkten und erhielt das „ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten“.

**Hans Krüger** (Frankfurt) war ein erfolgreicher Vespa-Fahrer, der seine ersten großen Erfolge schon in den 50er Jahren hatte. Im Jahr 1960 belegte er beim VCVD-Endlauf in Hockenheim nur knapp geschlagen den zweiten Platz. Er war Teilnehmer an mehreren Vespa-Europameisterschaften. Beim 24 Stunden Rennen 1963 in Berlin belegte er gemeinsam mit Edmund Schulz (Darmstadt) den zweiten Platz in der „kleinen“ Rollerklasse. Alle Teilnehmer in der Rollerklasse bis 150 ccm wa-



ren sich sicher, dass Edmund Schulz und Hans Krüger nach 24 Stunden die meisten Runden gefahren waren. Der „sauschnelle“ Roller lief zudem wie ein „Schweizer Uhrwerk“. Auch hatte es über die 24 Stunden keinerlei technische Probleme gegeben. In der Endabrechnung fehlten dem Team zwei Runden, die von der Zeitnahme des Veranstalters nicht erfasst worden waren. Nach seiner „aktiven Zeit“ gründete er ein Vespa-Museum mit über 150 Exponaten. Das Museum hatte seinen Sitz in verschiedenen Orten im Rhein-Main-Gebiet. 1968 war er einer der Mitbegründer des VCVD (Vespa Veteranen Club Deutschland).

**Franz Meeuvissen** (Düsseldorf) erlangte bereits 1956 auf einer Vespa bei der Rheinlandfahrt auf dem Nürburgring eine Goldmedaille. 1956 startete er mit seinen Clubkameraden Clemens Schaaf und Karl Peikert bei der Drei-Meeres-Fahrt in Italien als VCVD-Auswahl-Mannschaft.

**Petermax Müller** (Hannover) startete in den 50er Jahren mit seinen Freunden Huschke von Hanstein (Wahlhausen) und Helmut Polensky (Berlin) mit einer Hoffmann-Vespa bei der Deutschlandfahrt. Er war ein erfolgreicher Rennwagen-Konstrukteur. Mit VW und Porsche stellte er mehrere Weltrekorde auf und nahm an internationalen Veranstaltungen (Rallye Monte Carlo, 24 Stunden Rennen Le Mans u. a. m.) teil.



**Heiner Mütz** (Zwingenberg) startete von 1962 bis 1966 mit großen Erfolgen auf einer Vespa GS bei über 20 schweren Geländefahrten im Rhein-Main-Gebiet.

So u. a. in Pfungstadt, Mainz-Kastel, Johannisberg und Gerolzhofen. 16-mal erlangte er eine Goldmedaille und siebenmal wurde er Klassensieger. 1962 wurde er DMV-Hessenmeister im Geländesport. In der „Ewigen Bestenliste“ des VCVD belegt er mit 322 Punkten einen guten achten Platz. Im Jahr 1964 wurde er Trialmeister im VCVD.

**Prof. Dr. Fritz Nolte** (Berlin) hat in den Jahren 1961 bis 1963 jedes Jahr mit einer Vespa GS3 am 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin teilgenommen. 1963 startete er gemeinsam mit Klaus Dieter Heinz

bei der Drei-Meeres-Fahrt des Vespa Club Italien.

**Helmut Polensky** (Berlin) startete in den 50er Jahren mit seinen Freunden Huschke von Hanstein (Wahlhausen) und Petermax Müller (Hannover) mit einer Hoffmann-Vespa bei der Deutschlandfahrt. Er eröffnete nach dem 2. Weltkrieg eine der ersten Vespa-Vertretungen Deutschlands in Berlin. Später konstruierte er Formel-Rennwagen mit BMW-Motoren. Zusammen mit seinem Co-Piloten Herbert Linge gewann er 1952 die Fernfahrt Lüttich - Rom - Lüttich über 5.156 km in einem Porsche-Leichtmetall-Coupe.

**Dr. Werner Rottenberg** (Berlin) hat schon in den 50er Jahren mit einer Hoffmann-Vespa an Motorsport-Veranstaltungen teilgenommen. In den Jahren 1961 bis 1963 war er mit einer Vespa T4 Teilnehmer an den 24 Stunden Rennen auf der AVUS

in Berlin. Er gehörte 1952 zu den Gründungsmitgliedern des VC Berlin und war ab 1954 für 62 Jahre deren erster Vorsitzender. In den 50er Jahren war er Mitglied im VCVD-Präsidium. Aktiv beteiligte er sich noch bis ins hohe Alter als Rallyefahrer im Motorsport. Im Jahr 1985 wurde ihm das „ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten“ verliehen.



Falls jemand weitere Informationen hat, bitte ich um Kontaktaufnahme unter [karl-gustav.sander@gmx.de](mailto:karl-gustav.sander@gmx.de), damit ich diese Ausarbeitung ergänzen kann.

Diese Portraits, weitere Portraits von Sportfahrern auf anderen Fabriken sowie Beschreibungen diverser Veranstaltungen habe ich inzwischen als Buch „Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 – 1970“ veröffentlicht. Es kann bei mir bezogen werden.

Text:

*Karl-Gustav  
Sander*

MC Ruhrtal



# KÜBLER

alles für Rollerfreunde



Königswinterer Str. 1 53227 Bonn-Beuel Tel 0228 47 05 47 [www.kuebler-bonn.de](http://www.kuebler-bonn.de)

# „Um halb an der Bar“

Hallo Daniel,  
vielen Dank für das Skype-Interview zum  
Thema „UM HALB AN DER BAR“.

Worum genau handelt es sich bei dem Ver-  
ein „UM HALB AN DER BAR“?

Wir sind eine Organisation, die eine tra-  
gische Entstehungsgeschichte hat. Wie es  
in der Beschreibung der Facebook-Gruppe  
steht: wir sind „keine Spaß-Gruppe“.

Die Gemeinschaft der Rollerfahrer, alte  
und neue, Urgesteine der Classic Scoo-  
ter Szene und Newbies helfen gemeinsam  
durch Taten und finanziellen Mitteln,  
wenn verunglückte Classic Scooterists und  
deren Angehörige in Not geraten. Wir sind  
viele und das Netzwerk wächst täglich und  
schon mit kleinen Spenden Einzelner kön-  
nen wir helfen und Trost spenden.

Es geht auch nicht immer nur um finan-



Daniel Drescher, Initiator von „Um halb an der Bar“

Hamburger Morgenpost > Hamburg > Polizei > Schwere Kreuzungs-Crash in Hamburg: Roller kracht in Auto - Fahrer schwer verletzt

## Schwerer Kreuzungs-Crash in Hamburg Roller kracht in Auto – Fahrer schwer verletzt

01.09.20, 22:09 Uhr

EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER

Der Fahrer des Roller wurde bei dem Unfall schwer verletzt.  
Foto: Leinig

NEWSLETTER JOBS WERBEN E-PAPER SHOP ADO-SHOP

MOPO Artikel teilen: EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER

EILMELDUNG Corona Newsticker Neue Zahlen für Hamburg: 7-Tage-Wert steigt wieder

Der Fahrer des Opel übersah offenbar den entgegenkommenden Rollerfahrer und bog gegen 18 Uhr von der Eiffestraße nach links in den Rückersweg ab. Der Rollerfahrer fuhr in die Seite des Abbiegers, stürzte und wurde schwer verletzt.

### Unfall in Hamburg: Rollerfahrer schwer verletzt

Wie Reporter vor Ort berichten, versorgten Notärzte den Verletzten und brachten ihn anschließend in ein Krankenhaus. Auch die zwei Insassen des Opel mussten vom Rettungsdienst betreut werden.

Die B5 wurde stadtauswärts für die Zeit der Unfallaufnahme gesperrt. Die Polizei hat die weiteren Ermittlungen übernommen.

zielle Unterstützung. Zuletzt haben wir für Peter M., der im Koma lag, Mailbox-Nachrichten mit gemeinsamen Erinnerungen für ihn gesammelt, die ihm im Krankenhaus vorgespielt wurden. Darauf hat er reagiert. Letztendlich ist er tragischerweise leider doch verstorben. Dankeschön nochmals dafür an die Mädels (Tina, Soulie), die den Nordlichter Vespa-Kalender 2021 produziert haben. Durch eine Sonderaktion konnten wir 1.400,00 € für Peter M. sammeln, des Weiteren sammelten Kevin Wintergrün von SAVAGE-SCOOTERS 655,00 € und Helge Wiese von Flying Classics 365,00 €. Peter M. als Urgestein der Szene hatte viele Freunde und so organisierte unsere Gruppe eine Unterstützung für seine Hinterbliebenen. Das heißt nicht, dass jeder Classic Scooterist bei seinem Ableben was aus der Vereinskasse bekommt. Wir sind keine Lebensversicherung, die ausbezahlt wird. Bei uns geht es darum, schnell und möglichst unbürokratisch zu helfen. Wir wollen wie bei Markus R. für seine Familie da sein. Unsere Gruppe ist eine gute Möglichkeit, Leuten mit der gleichen Leidenschaft zum Roller über Schicksalsschläge hinwegzuhelfen.

Die Schwester von Peter M. kommentierte die Unterstützung z. B. in der Facebook-Gruppe so:

„Vielen lieben Dank für eure vielseitige Unterstützung und Worte. Es ist für mich toll zu sehen, was für eine tolle Gemeinschaft ihr seid und das Peter Teil dieser sein durfte!“

Das will ich einfach mal so stehen lassen, darum geht's! Keep the Faith!

**Was war der Auslöser für diesen sehr unterstützenswerten Vereinszweck?**

Das war 2015, da erschütterte eine Horrornachricht die deutsche Rollerfahrer-Szene: Markus R. hinterlässt bei einem tödlichen Wildunfall auf seiner Vespa seine Frau und sein neugeborenes Kind. Kevin Wintergrün, SAVAGE-SCOOTERS, organisierte eine Spendensammlung für Frau und Tochter. Viele Vespa- und Lambretta-Freunde halfen schnell und unbürokratisch.

Er fragte mich, ob ich auf einem Treffen sammeln würde. Da habe ich sofort ja gesagt! Und schon hatte ich die Idee mit der Büchse am Eingang. Da ich für andere Organisationen schon öfters tätig war, ist aus Erfahrung die beste Position für die Spendenbüchse an der Kasse! Da kommt jeder daran vorbei und hat schon Geld in der Hand. Als alles vorbei war, gab es von meiner Seite zunächst keine weiteren Aktivitäten. Außer, dass ich damals zehn Dosen an Clubs verschickt habe. Zusammen mit Aufklebern, um mir Arbeit zu sparen. Es sollte wieder was Unvorhergesehenes passieren. Und das war der Grund, warum ich mich entschieden habe, ich nenne es UM HALB AN DER BAR. Es würde nun ja jemand fehlen, der nie mehr kommen wird. Eine Tragödie, die jeden plötzlich unverschuldet treffen kann. Im Laufe der Zeit verunglückten noch einige Rollerfahrer. Manche werden nie mehr „UM HALB AN DER BAR“ sein...

**Wo und wie bekommt Ihr Spenden?**

Wir haben mit Spendendosen angefangen, die bei Rollerclubs stehen und vor allem bei Events und Clubabende gefüllt wurden. Auch bei Gedenkfahrten für den Verstorbenen kamen sie schon zum Einsatz. Inzwischen gibt es neue, bessere Büchsen, die nummeriert und registriert sind. Sie werden gerade verteilt und gegen die alten ausgetauscht. Eine Wanderdose ist zum Beispiel bei den VESPARADOS\_NRW im Umlauf.

Inzwischen haben wir erste Merchandise-Artikel mit unserem Logo aufgelegt. So gibt es zurzeit Aufkleber und Warnwesten. Wir sind Ulf und seinem Team vom Scooter Center sehr dankbar, dass sie uns hierbei unterstützen. Wir dürfen das Scooter Center beliefern. Unsere Produkte werden dann über den Onlineshop verkauft. Das

macht das Scooter Center völlig kostenlos. Ulf spendet uns quasi Lagerfläche, Logistik, Manpower und Abwicklung - einfach alles. Wir haben nur den Wareneinsatz und bekommen 100% des Umsatzes direkt vom Scooter Center. Das ist uns eine große Hilfe. Besonders wichtig ist uns die Weste - gegebenenfalls nicht das coolste Accessoire, aber ein sicheres und teilweise sogar gesetzlich vorgeschriebenes. Mit unserem Soul-Fist-Emblem und dem Scooter Center - Logo auf dem Rücken wird sie tragbarer ;-)

**Wer entscheidet über die Verwendung des Vereinsguthabens und wer kontrolliert das?**

Bei einem Unfall mit Todesfolge haben wir bis jetzt 200,00 € Soforthilfe ausgezahlt. Das wollen wir in Zukunft natürlich steigern. Zielwert sollen zunächst 500,00 € sein. Bei einem Verkehrsunfall haben wir bis jetzt ein „Krankenhaus Carepaket“ sowie ein 150,00 € Gutschein vom Scooter Center geschickt. Wer so einen Unfall hatte, braucht auf jeden Fall einen neuen Helm.

Wir sind gerade dabei, die letzten bürokratischen Hürden zu nehmen, um als gemeinnütziger Verein offiziell eingetragen zu werden. Natürlich gibt es einen Vorstand, Kassenwart etc. alles was es braucht. Bisslang gibt es so etwas wie ein Gremium, Gruppen-Admins und mich. Spenden sind immer transparent. Es gibt Bücher, in denen alles festgehalten wird. Dosen werden bei Live-Übertragungen in Facebook geöffnet und das Geld in der Öffentlichkeit gezählt. In Zukunft macht das zusätzlich auch noch das Finanzamt.

**Und zum Schluss, woher kommt eigentlich der ungewöhnliche Vereinsname?**

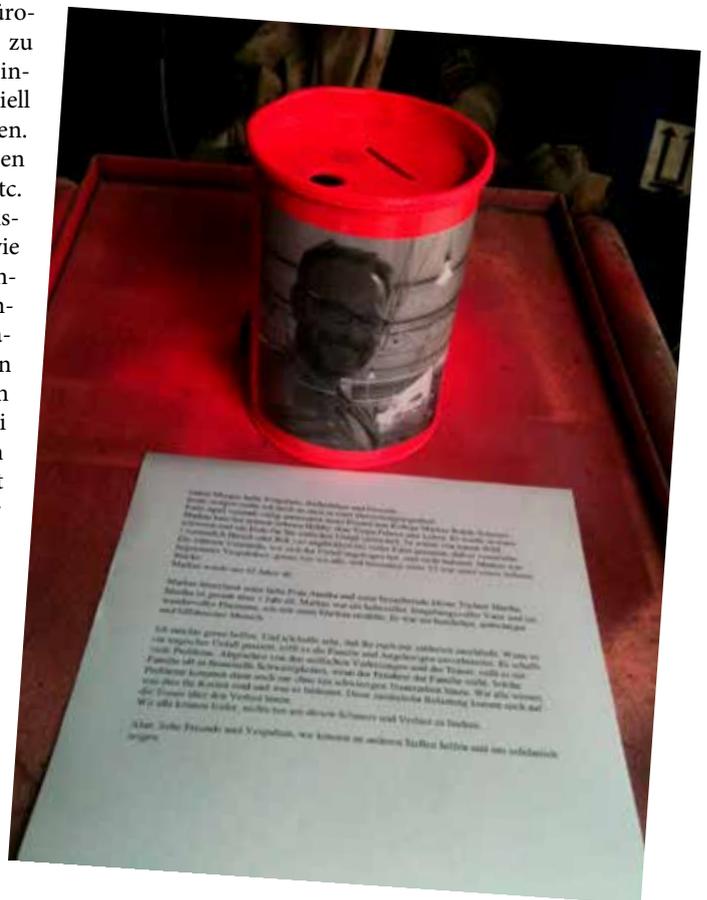
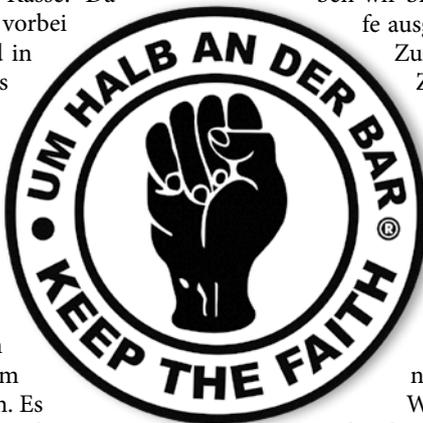
„UM HALB AN DER BAR“ ist ein in der Scooterszene

bekannter Slogan, der eine genaue Uhrzeit offen lässt, an einem Vespa-Treffen, Scooter Run oder Nighter anzukommen und sich vor Ort mit Freunden und Gleichgesinnten zu treffen.

Die Schwarze Faust („Northern Soul Fist“) hat ihren Ursprung in den USA als Symbol des Widerstands der afroamerikanischen Bevölkerung während der Unabhängigkeitsbewegung der 60er und 70er Jahre. Schwarze Handschuhe wurden auch gerne von den Northern Soul-Tänzern in den 70ern bei ihren akrobatischen Moves auf dem Tanzboden getragen. Zudem waren schwarze Lederhandschuhe zum Rollerfahren wohl bei den Mods sehr angesagt. So wurde es als Erkennungszeichen für Northern Soul-Veranstaltungen und zum Symbol der Szene. Schnell zierte es Plakate und Flyer der Veranstaltungen sowie als Patches auf Taschen und Jacken der Anhänger dieser Jugendbewegung. Bis heute ist es Symbol für Northern Soul Liebhaber und somit auch in Kreisen der Rollerfahrer sehr beliebt.

*Vielen Dank für Deine Zeit. Ich hoffe, wir können uns demnächst auch wieder persönlich auf dem einen oder anderen Event sehen - UM HALB halt.*

Das Interview mit Daniel Drescher führte der VCVD-Präsident Uwe Bödicker





**- 70+ x Feier abgesagt**  
**- GVR findet statt**  
**- neuer Vorstand gewählt**

Wir schreiben das Jahr 2021 und noch immer hat uns die Corona-Pandemie fest im Griff, aber ein Ende ist in Sicht und wir gehen voller Zuversicht in die neue Vespa-Saison.

Bereits für Juni 2020 hatten wir unsere 70-Jahrfeier und die achte German Vespa Rally in Hannover geplant. Die Vesbasta hat in der Ausgabe 01.2020 ausführlich berichtet. Im April 2020 mussten wir beide Veranstaltungen dann leider absagen und auf 2021 verschieben.

Im Januar hatten wir unsere Jahreshauptversammlung und haben uns Gedanken gemacht, wie wir für 2021 verlässlich planen können. Schweren Herzens haben wir uns dazu entschieden, die 70+x Feier ausfallen zu lassen. Es ist fast sicher,

Website.

Gute Nachrichten gibt es für die achte German Vespa Rally. Das ist eine Sportveranstaltung, die Teilnehmerzahl ist geringer und so wollen wir die achte GVR gerne durchführen. Den Termin haben wir auf den 6. bis 8. August 2021 verschoben. Wir haben das Naturfreundehaus in Springe gebucht, in dem die Teilnehmer übernachten und gemütlich beisammen sein können. Genauere Informationen zu Ort und Ablauf schicken wir rechtzeitig an alle bereits gemeldeten Teilnehmer. Durch den späten Termin hoffen wir, dass Corona uns keinen Strich mehr durch die Rechnung macht. Alle Nennungen behalten ihre Gültigkeit und einige wenige Restplätze sind sogar noch frei. Wer zuerst kommt, mahlt zuerst! Sobald der Ablauf final steht, könnt Ihr Euch über das Nennungstool des Ves-

pa Club – der Link steht auf unserer Homepage - anmelden. Wer es nicht abwarten kann, kann uns gerne vorab eine E-Mail an [tourenwart@vespaclub-hannover.de](mailto:tourenwart@vespaclub-hannover.de) schicken.

Und auch personelle Veränderungen gab es auf der Jahreshauptversammlung. Nach vielen Jahren sehr erfolgreicher Arbeit haben sich Sven Euler, Maike Hagedorn, Alexander Ludewig und Guntram Engelhardt entschieden, dem „Nachwuchs“ eine Chance zu geben. Und so haben wir einen neuen Vorstand, der die Flamme weitertragen will.

In den Jahren 2013/14 geriet der VC Hannover von 1950 e.V. mit nur noch etwa 25 Mitgliedern in eine existenzbedrohende Krise. Doch statt aufzugeben haben Sven, Maike, Alex und Guntram, verstärkt durch unseren Sport- und Tourenwart Müsli, den VC Hannover unter dem Motto „Alles für den Club“ wieder aufgebaut. Heute stehen wir mit fast 150 Mitgliedern großartig da und freuen uns auf die nächsten 70 Jahre VC Hannover. Ein ganz, ganz großes DANKESCHÖN an den bisherigen Vorstand.

Text und Fotos:



**Steffen Rowold**

Pressewart

VC Hannover von 1950 e.V.



Der „Nachwuchs“ im Vorstand, das sind von links nach rechts: Der erste Vorsitzende Stefan Wolters, der zweite Vorsitzende und Schriftführer Jörg Himmerich, der Kassenwart Roland Katholing, der Sport- und Tourenwart Andreas Muuß von Seggern, besser bekannt als müsli und der Pressewart Steffen Rowold

dass wir nicht mit 300 Menschen ausgelassen und ohne nervige Hygieneauflagen feiern können. Und auf 70+2 zu verschieben fanden wir auch irgendwie komisch. Nun haben wir genug Zeit, eine Mega-Vespa-Geburtstagsparty zum 75-igsten zu organisieren. Ihr dürft gespannt sein.

Bereits geleistete Zahlungen werden wir selbstverständlich erstatten. Dazu findet ihr in Kürze Informationen auf unserer

Website.

pa World Club – der Link steht auf unserer Homepage - anmelden. Wer es nicht abwarten kann, kann uns gerne vorab eine E-Mail an [tourenwart@vespaclub-hannover.de](mailto:tourenwart@vespaclub-hannover.de) schicken.



## Roststopper

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



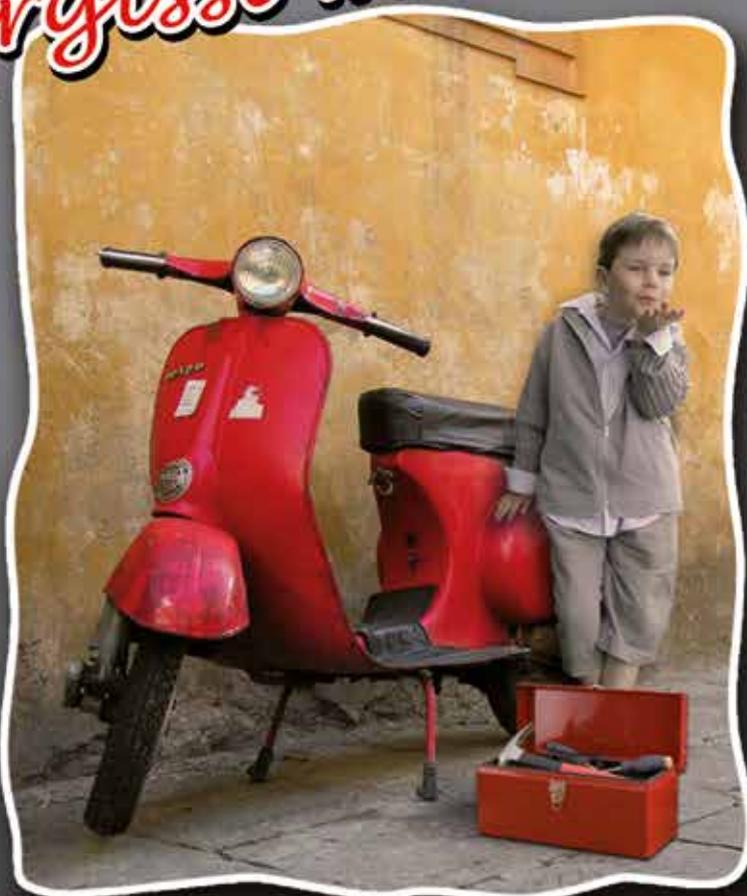
## Karosserie- werkzeuge

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

## Motor- und Getriebeöl

für Oldtimer und Youngtimer von Millersoils

*Die erste Liebe vergisst man nicht...*



## Achs- und Chassislacke

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

## Speziallacke

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

## Hohlraum- und U-Schutz

Mike Sanders Fett, Hohlraumwachse, Fluid-Film Kriechöl



**KORROSIONSSCHUTZ  
DEPOT®**

**Fachhandel für Rostschutz  
und Fahrzeugrestaurierung**

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

# Giro Mostra 500 km, September 2020

Der Giro Mostra 500 km stand 2020 im Zeichen des Coronavirus. Nachdem der Termin aus dem Frühjahr in den Spätsommer verschoben wurde, mussten wir eigentlich bis kurz vor der Veranstaltung mit der Absage rechnen und waren froh, in diesem Jahr wenigstens eine größere Vespaveranstaltung besuchen zu können.

Für uns, meinem teuren Freund Matthias und mich vom VC Schaltkreuzritter, war klar, dass wir den Kontakt zu unseren Mit-Vespisti auf ein Minimum reduzieren wollten. Folglich gingen wir nur zur Fahrerbesprechung, die unter freiem Himmel stattfand und verzichteten auf das „Gala-dinner“ am Sonntag.

Für mich war es die dritte Teilnahme am Giro Mostra. Nachdem ich 2018 mit der 1955er ACMA und 2019 mit der 150 GS3 gestartet war, durfte in diesem Jahr die PX ihre Zuverlässigkeit beweisen. Für Matthias war es die zweite Teilnahme. Der Start erfolgte wie 2018 an der C-Mine in Genk, einer tollen Location, die sich auch mal für einen Tagesausflug lohnt.

Schon im vergangenen Jahr war mir die Strecke als „zu schnell“ vorgekommen. Damit meine ich, dass die Strecke mit unseren alten Rollern in der Zeitvorgabe eigentlich nicht zu bewältigen war. Als wir beim letzten Giro Mostra im Mai 2019 gegen 21:30 Uhr wieder nach Genk zurückgekommen waren, gab es schon kein Zielfoto mehr. So waren wir in diesem Jahr froh, mit den PXen gekommen zu sein, als uns bei der Fahrerbesprechung ein 40er Schnitt empfohlen wurde, um noch bei Tageslicht an-

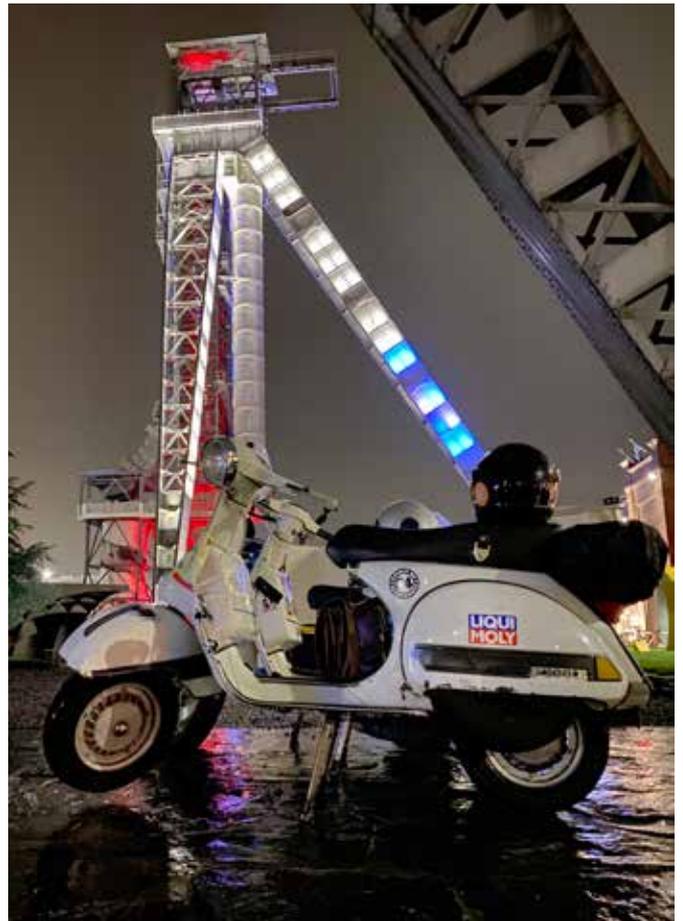
zukommen. Ein solcher Schnitt ist zwar verständlich, da es im September schon relativ früh dunkel wird, für einen Oldie oder PX 125 Fahrer ist der aber nur schwer einzuhalten.

Die Route führte in diesem Jahr zuerst (im strömenden Regen) entlang der deutschen Grenze durch die Ardennen, anschließend zurück zur Maas (wo das Wetter sich besserte), von dort über Leuven und Waterloo wieder nach Genk. Höhepunkte der Veranstaltung waren die kurze Verpflegungspause direkt am Löwendenkmal Waterloo und die herrlichen alten Kopfsteinpflasterstraßen kurz danach. Teilweise führte die Route durch malerische Landschaften, zum Teil wurden aber schnellere und gut ausgebaute Landstraßen befahren.

Ich denke, dass besonders einige lange Steigungen in den Ardennen den Oldiefahrern nur wenig Vergnügen bereitet haben dürften. Uns störte vor allem die Einsparung von Verpflegungspunkten verglichen mit den letzten Jahren. Zwischen dem

Start und der Mittagspause (ein Getränk und ein belegtes Baguette pro Person) gab es nur zwei Verpflegungspausen, die erste davon elend weite 200 Kilometer und damit vier Stunden reiner Fahrzeit vom Start entfernt. Das ist für die zahlreichen GTS Fahrer sicherlich kein Problem, für die Fahrer der alten Roller aber zu wenig.

Festzuhalten ist insgesamt, dass die Ausrichtung des Giro Mostra vor allem den Bedürfnissen von Modern-Vespa-Fahrern entgegenkommt und die Veranstaltung aus den vorher genannten Gründen für



Schaltroller- und Oldiefahrer einiges an Attraktivität eingeübt hat. Hinzu kommt das Startgeld von über 200,00 € und die in Belgien nicht unerheblichen Kosten für Anreise und Unterkunft. Belohnt wird man mit guter Organisation und klasse Eindrücken in einem wunderschönen und abwechslungsreichen kleinen Land mit äußerst netten Einwohnern. Insgesamt ist aber eine erneute Teilnahme zum 5-jährigen Jubiläum 2021 von unserer Seite aus fraglich.

Text & Fotos:

*Leif Sturm*  
VC Schaltkreuzritter



VC Vespados Braunschweiger Land

# Ein Jahr, es geht voran...

Wir bei den Vespados Braunschweigerland haben eine Mission; eine offene, begeisterte und aktive Gemeinschaft von Blechrollerfans zu ermöglichen. So haben wir uns gesucht, gefunden und haben viel Spaß bei Ausfahrten und Veranstaltungen. Auch pflegen wir gerne Kontakt zu anderen Vespa Clubs und sind alle in der Region des ehemaligen

„Braunschweiger Landes“ (Südost-Niedersachsen) beheimatet. Im Harzvorland haben wir auch ein Headquarter aufgeschlagen und unternehmen von dort aus schönen Touren.

Unsere ideelle Gründung fand eigentlich im Jahr 2017 statt. So hat es dann einige Reifezeit angedauert, bis sich die heute 20 Mitglieder im Alter von 18 bis 59 Jahren richtig formiert hatten. Eng verbunden sind alle Mitglieder mit der Blechroller-Schmiede Zehnzoll, die weit über die Grenzen des Braunschweiger Landes Bekanntheit hat.



Weltoffen und tolerant begrüßten wir in 2020 einen portugiesischen Vespadero und einen italienischen Eispiester in unseren Reihen.

Trotz der Pandemie verlief das Vereinsjahr 2020 sehr gut und wir freuen uns auf mögliche Aktivitäten in der Zukunft mit Euch. Fest vorgemerkt sind die achte German Vespa Rally des VC Hannover sowie das Heidetreffen des VC Celle.

Herzliche Grüße & VespadosRoll

Text & Fotos:

*Matthias (Matti) Goebel*  
VC Vespados Braunschweiger Land



# Oktoberfestwochenende 26. bis 27. September 2020

Die Taunusvespen haben zum Oktoberfest eingeladen, das lassen wir Bayern uns natürlich nicht zweimal sagen. Am Freitag, 25. September, ging es ab nach Hofheim.

Da schon viele Teilnehmer abends in Hofheim eingetroffen waren, sind wir zum Kennenlernen und gut essen noch nach Bad Soden zum Italiener gefahren. Nach einem unterhaltsamen Abend ging es nicht zu spät ab in die Falle, da wir ja am nächsten Morgen ein straffes Programm hatten.

Am Samstag trafen wir uns um 07:30 Uhr, also mitten in der Nacht ☺, am Chignon Center in Hofheim. Dort bekamen wir die gemeinsamen Banner für unsere Vespen, sowie ein prall gefülltes Willkommenssackerl. Vielen Dank für die vielen schönen Sachen, vor allem für die tolle Mund-Nasen-Maske, die auch die „Eintrittskarte“ für unsere Veranstaltung war.

Bei nach Regen aussehendem Wetter ging es in Regenmontur um 08:00 Uhr los in Richtung Rheinfähre Kornsand. Nach dem Übersetzen rollten wir über Land, wo wir um 10:00 Uhr den Parkplatz bei Haarberg-Höllberg erreichten, auf dem wir von den besten Boxenludern Hessens fürstlich gepflegt wurden. Vielen Dank dafür!

Auf wunderschönen Strecken fuhren wir nach Idar-Oberstein, das wir gegen 12:00 Uhr erreichten. Einige nutzten die Pause für einen Kaffee, andere bummelten durch die kleine Stadt, bis wir um 13:30 Uhr unsere Roller wieder starteten. Bei leichtem Regen ging es zum Hunsrückhaus, weswegen wir auch nach einem kurzen Stopp

gleich wieder weiterfuhren. Es ging zum Fotostopp zur Flugausstellung Junior in Hermeskeil, wo sich alle vor der selbsterbauten Concorde zum Foto aufrehten. Nachdem der Regen aufgehört hatte, ließ es sich unser Guide nicht nehmen, uns auf geilen Serpentinaugen noch zur Rodelbahn Saarburg zu bringen, um dort die Aussicht zu genießen. Und anschließend, ja, da ging es nach Saarburg, wo wir circa gegen 16:30 Uhr unsere Zimmer bezogen. Nach einer heißen Dusche machten die meisten noch einen Bummel durch das bezaubernde „Klein-Venedig“.

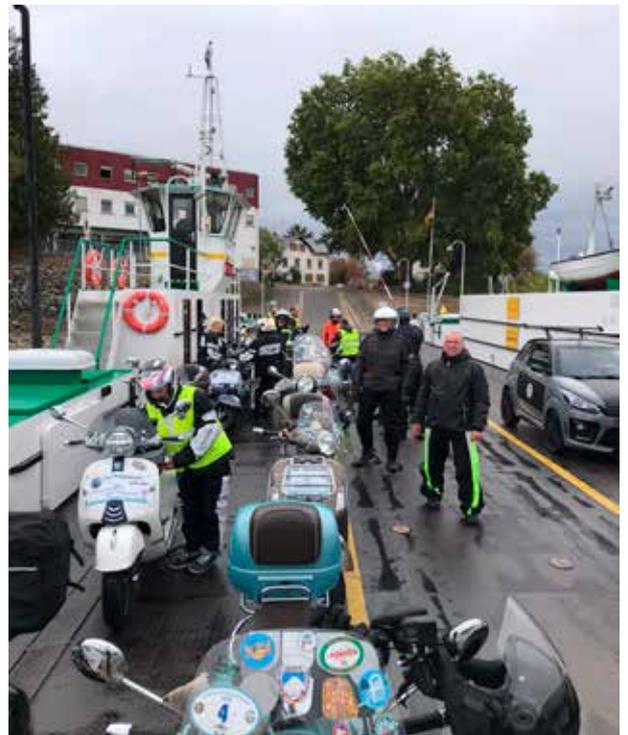
Pünktlich um 19:00 Uhr versammelten sich alle bei Ricarda und Norbert, um sich, meist schick bayrisch gekleidet, dem Motto des Ausflugs „Oktoberfest“ zu widmen. O'zapft is!! Weißwurst (ja – nach 12:00 Uhr! ☺), Schweinshaxn, Obatzda, Radi, Brezn,... was das bayrische Buffet alles her gab ☺! Es hat alles hervorragend geschmeckt, und es wurde ein sehr unterhaltsamer Abend, bei dem geratscht, genagelt und viel gelacht wurde.

Am Sonntag ging es nach dem „kleinen“ Frühstück wieder auf unsere Vespen und wir fuhren auf tollen Strecken zum Foto-Aussichtspunkt Minheim, wo

wir mit einem wunderbaren Panoramablick auf die Mosel belohnt wurden.

Hunger und die Reservierung trieben uns weiter zum Mittagsstopp, dem Zylinder Technik Museum in Bernkastel. Leider mussten wir dort wegen eines Missverständnisses sehr lange aufs gute Essen warten, was alle etwas missgelaunt werden ließ und unseren Zeitplan ein bisschen durcheinander brachte. Der Museumsbesuch fiel deshalb aus.

Nach dem Essen verabschiedeten wir uns von den vier Mannheimern und traten ebenfalls den Heimweg an. Wie bei den



„zehn kleinen Jägermeistern“ wurden wir auf unserem Weg zurück immer weniger, die Teilnehmer verabschiedeten sich nach und nach. Mit einem Fotostopp „über“ Bingen am Rhein kam auch der Rest gesund und munter und ohne Pannen in Hofheim an.

Liebe Taunusvespen, wir danken euch für ein wundervolles Wochenende mit interessanten Strecken, lieben Menschen, super Programm. Am Wetter könnte man allerdings noch etwas arbeiten.

Aber wenn es das nächste Mal heißt „Die Taunusvespen sind los“, dann sind wir gerne wieder mit dabei.

Vielen Dank an alle Teilnehmer und Helferlein für das schöne Wochenende!



Text und Fotos:

Andrea und Norbert



**HEIDENAU**

REIFEN - MADE IN GERMANY

# AUS LEIDENSCHAFT

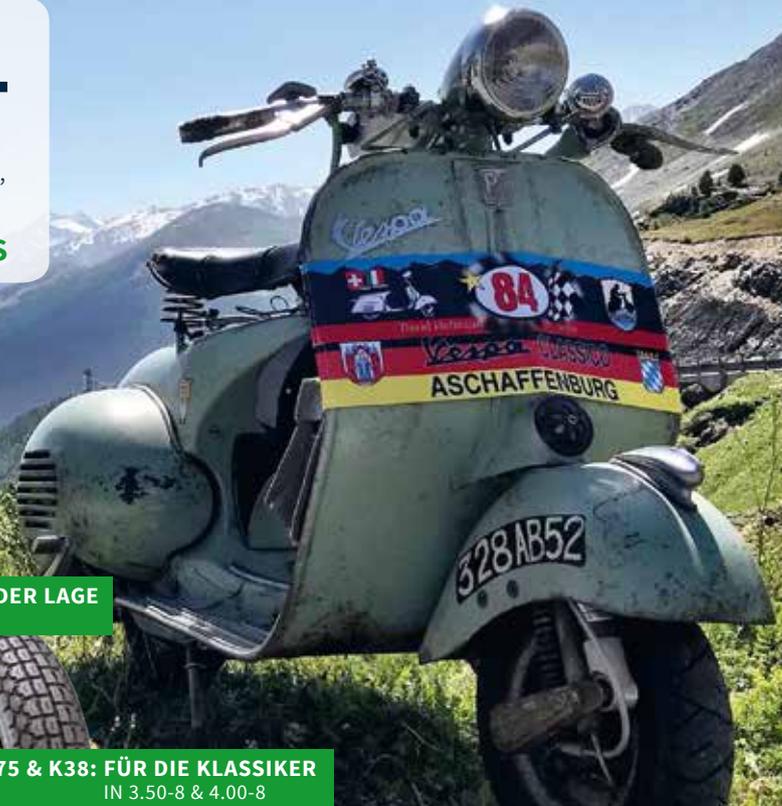
Handgefertigte Qualitätsreifen für Deine Vespa, Hergestellt in Deutschland

**VOM SPEZIALISTEN - FÜR ECHTE PROFIS**

**K66 : VIELSEITIG & UNVERWÜSTLICH**  
BEI ALLEN WETTERLAGEN

**K80 SR: DYNAMISCH IN JEDER LAGE**  
SELBST IM REGEN

**K75 & K38: FÜR DIE KLASSIKER**  
IN 3.50-8 & 4.00-8



Heidenau Reifen  
In Zusammenarbeit mit:  
Vespa Club Aschaffenburg



### Giro Solidale in Vespa

## Die Vespa-Community ist stark!

*2020 war für uns alle ein sehr besonderes und sehr herausforderndes Jahr. Wir alle erinnern uns an die verstörenden Bilder, die zuerst nur aus Italien und später dann auch aus anderen Ländern kamen. Auch wenn uns in Deutschland solche Bilder erspart geblieben sind, so leiden wir doch alle immer noch unter der aktuellen Situation.*

Das Jahr war geprägt durch Absagen fast aller unserer geliebten Vespa-Veranstaltungen und wir haben uns wohl alle immer damit getröstet, dass im nächsten Jahr alles

besser wird. Kurz vor dem Lockdown der „zweiten Welle“ trafen wir uns mal wieder. Wir - das sind Andreas Muuß von Seggern (vielen in der Szene bekannt als „müsl“)

und Stefan Wolters - sind seit über zehn Jahren befreundet, verbunden vor allem auch durch die gemeinsame Leidenschaft: Vespa!

Wir sind beide im VC Hannover aktiv, Andreas schon viele Jahre als Tourenwart und ich seit kurzem als erster Vorsitzender. Wir trafen uns einfach mal zum Quatschen bei einem ausgedehnten Hundespaaziergang. Viele werden es kennen: In den ersten Minuten einer Begegnung geht es meistens um das persönliche Befinden bis man darüber redet, wie es einem geht und was so in der letzten Zeit passiert ist. Und heutzutage leider auch über COVID19 und die damit verbundenen Einschränkungen, die uns ja alle mittlerweile mehr als nerven. Jeder hat so seine Art damit umzugehen. Während einige auf die Straße gehen und gegen die Maßnahmen demonstrieren, andere das Virus einfach leugnen, viele einfach versuchen es auszusetzen, gibt es glücklicherweise auch viele Menschen, die einfach nur irgendwie helfen wollen.

Bereits auf dem ersten Kilometer war klar, dass wir „auch was machen müssen“. Die Kombination aus schwerstem Vespa-touren-Entzug, dem Willen zu helfen und die Erinnerung an die furchtbaren Bilder aus Italien ließen auf wenigen weiteren Metern eine Charity-Aktion in unseren Köpfen entstehen. Und noch vor dem Ende des Spaziergangs standen alle Eckdaten bereits fest, und wir planten schon die ersten Schritte der Realisierung. So schnell kann es gehen, wenn zwei Vespa- verrückte sich gut verstehen und ergänzen.

Was wollen wir machen? Wir möchten eine Rundreise durch Italien machen, nicht gemütlich, sondern richtig anstrengend und mit möglichst viel Publicity, den



## „Giro Solidale in Vespa“

Vom 4. bis 16. September 2021 werden wir in 13 Tagen einmal rund um Italien fahren und dabei jeden Abend in einer anderen Stadt mit einem Vespa Club Station machen. Die gesamte Tour ist etwa 5.400 km lang und wir haben zwischen 350 und 500 km pro Tag zu fahren. Die folgende Reiseroute ist geplant:

Pontedera – San Remo – Turin – Bergamo – Bressanone Trieste – Pesaro – Manfredonia – Alezio – Crotone – Pizzo – Salerno – Roma – Pontedera

Unsere Tour dient dem Sammeln von Spenden und soll die starke Solidarität von und mit Vespafahrern aufzeigen. Wir werden die Tour intensiv in den sozialen Medien bewerben und dabei zum Spenden aufrufen. Natürlich werden wir auch Zeitung, Radio und Fernsehen für unseren guten Zweck nutzen. Die gesammelten Gelder gehen ohne Abzug an italienische Hilfsprojekte. Alle für die Tour anfallenden Kosten tragen wir selbst.

Wir haben mit dem VC d'Italia Kontakt aufgenommen, um eines oder mehrere passende Hilfsprojekte zu finden. Wir hoffen, dass es in jeder der oben genannten Städte etwas gibt, so dass wir dann insgesamt 13 Hilfsprojekte unterstützen können.

Die Festlegung, wo die gesammelten Gelder hingehen sollen, ist jetzt das nächste Ziel. Denn ohne einen genauen Zweck zu nennen, können wir nicht wirklich mit dem Werben für unsere Tour und natürlich dem Sammeln beginnen.

Bei der Planung der Strecke haben wir darauf geachtet, so nah wie möglich ans Wasser oder - in den Bergen - an die Landesgrenze zu kommen. Autobahnen sind für uns tabu. Die Zwischenstationen haben wir so ausgewählt, dass wir uns dort mit einem Vespa Club treffen können.

Ein paar Umwege fahren wir aber, denn wir haben Bergamo als einer der am stärksten von COVID19 betroffenen Städte Italiens natürlich mit aufgenommen.

Kurz vor Bergamo fahren wir noch einen kleinen „Schlenker“, es geht durch Varese. Hier können wir Geschichte atmen, vor 70 Jahren starteten hier die legendären Vespas „Sei Giorni“ zum „Sei Giorni Internazionale“.

Was ist also passender, diese Langstrecken Charity-Tour mit einer bzw. zwei „Sei Giorni“ zu fahren?

Da „Sei Giorni“ von 1951 ziemliche „Mangelware“ sind und der gute Zweck im Vordergrund steht, haben wir uns für das aktuelle Modell entschieden. Zu viele Schrauberstopps würden unseren Zeitplan eh zu sehr durcheinander bringen.

Und der ist tatsächlich ziemlich straff,



denn die Navigationssoftware zeigt durchschnittlich etwa achteinhalb Stunden reine Fahrzeit, bei der längsten Strecke sind es sogar über elf Stunden. Dafür müssen wir in den nächsten Monaten wohl auch unser „Sitzfleisch“ trainieren.

Überhaupt werden die nächsten Monate für uns sehr aufregend, Details müssen weiter geplant werden und die Aktion auf allen möglichen Kanälen beworben werden.

Mittlerweile gibt es eine Website und wir sind auf Facebook und Instagram aktiv.

Für die notwendige Publicity wollen wir mit viel Bild- und Filmmaterial sorgen. Vor allem während der Tour möchten wir viel filmen, deshalb haben wir jetzt schon angefangen, uns mit den Möglichkeiten zu beschäftigen. Viel Aufwand, Arbeit und auch Kosten, aber wir haben so viel Spaß dabei, dass uns das nicht schwerfällt.

Neben den vielen Vorbereitungen in den nächsten Monaten wollen wir auch auf einigen Veranstaltungen bis September präsent sein. Wir hoffen dafür, dass die Situation sich bis zum Beginn der Saison etwas entspannt.

Wer sich weiter über unsere Aktion informieren möchte, findet uns unter:

- Website: [www.giro-solidale.de](http://www.giro-solidale.de)
- Facebook: [www.facebook.com/giro.solidale.7/](http://www.facebook.com/giro.solidale.7/)
- Instagram: [www.instagram.com/giro\\_solidale\\_in-vespa/](http://www.instagram.com/giro_solidale_in-vespa/)

Und natürlich freuen wir uns über jeden, der uns unterstützt, sei es, dass er den Giro So-

lidale teilt oder dafür spendet! Zwei tolle Unterstützer konnten wir schon für uns gewinnen:

Bernd Kübler (Zweirad Kübler in Bonn) und SIP Scootershop (die sich oft und gerne für gute Zwecke engagieren).

Wir glauben, dass die Vespa-Community stark ist und wir uns alle füreinander einsetzen. Auf ein tolles Spendenergebnis und die Freude bei denen, denen damit geholfen werden kann!

Text & Fotos:



*Stefan Wolters*

VC Hannover von 1950 e.V.

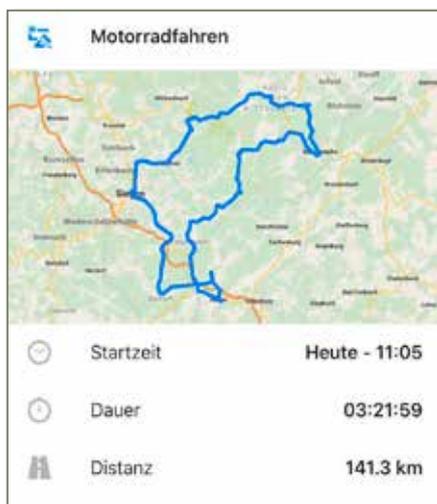


# Alternative zu den Vespa World Days

Welche Alternativen bestehen, wenn man aufgrund von Corona dieses Jahr mit seinen Vespa-Kumpeln weder zu den Vespa World Days nach Bali noch zu den European Vespa Days nach Portugal fahren kann und das eigene lang geplante Jubiläumsevent vor der eigenen Haustür ausfällt? Ganz einfach – der Plan, sich in Mitteldeutschland zu treffen, um dort gemeinsam wunderschöne Strecken im Rothaargebirge beziehungsweise Westerwald zu befahren, wird einfach mal umgesetzt.



Nun ist es hilfreich zu wissen, dass wir in den vergangenen Jahren als „feste“ Truppe oftmals gemeinsam unterwegs waren! Ob 2012 in London, 2015 bei den Vespa Alp Days, 2016 in St. Tropez, bei den VWD 2017 in Celle, oder zuletzt 2019 in Ungarn. Wir, das sind Florian, Knut, Markus, Dirk und ich - Guntram. Bis auf Dirk sind alle Mitglieder im VC Hannover - lediglich Florian und ich haben Hannover allerdings als Homebase! Dirk konnte leider aus familiären Gründen nicht zu uns stoßen, aber wir hatten einen gern gesehenen



„Gast“ mit am Start - Gerhard Zuleger von den Frankfurter Vespen! Hat Spaß gemacht, oder Gerhard?

Da es ein lang gehegter Wunsch von mir war, endlich einmal auf eigene Achse von Hannover in meine alte Heimat zu fahren, starteten Florian und ich an einem Freitagmorgen aus dem Norden in Richtung des zweitältesten Segelflugplatzes der Welt - gen Hirzenhain Bahnhof (was wahrscheinlich eh kaum einer kennt).

Die Tour war eine doppelte Testfahrt – zum einen für Zweiräder-Navigationsapps und zum anderen, ob unsere beider Motoren auf Langstrecken durchhalten. Florians Smallframemotor von Egig

war bisher nur Kurzstrecke gewohnt, und mein Motor hatte mehrere Wochen „rumgezickt“, zog nach der Behebung diverser elektronischer Probleme Falschluff (auch noch nach dem Austausch des Wellendichtrings auf der LiMa-Seite) und hatte deswegen gerade eine Revision hinter sich.

Bei bestem Wetter ging es von Hannover in Richtung Weser. Dort setzten wir mit der Weserfähre in Grohnde über - was Entschleunigung pur war! Bei der Überfahrt erzählte uns der Fährmann, er sei früher lange PX 80 gefahren und das immer gerne! Er wünschte uns beim Anlegen wohlwollend und lächelnd eine gute Weiterfahrt!

Von Grohnde ging es „über“ eine Vielzahl mir unbekannter kleinerer Ortschaften in Richtung Twistetalsperre beziehungsweise Edersee (siehe Routenlink) als erstes Fernziel und anvisiertem Pausenort. Die Motoren hielten, das Wetter war sonnig und die Strecke war sehr angenehm zu fahren. Eine große Probe für die erste Navigationsapp gab es rund um die Twistetalsperre! Dort waren gleichzeitig zwei wichtige Straßen gesperrt, was unser Navi auf die Prüfung

stellte, welche nicht bestanden wurde. Denn es führt uns circa 30 Minuten „ziellos“ und zweimal im Kreis umher. Einziger Vorteil war eine wunderschöne kleine Talstraße - eine, auf der sich Fuchs und Hase „gute Nacht“ sagen - landschaftlich traumhaft und hervorragend fahrbar. Wir wichen von unserer geplanten Route ab und kamen schlussendlich am westlichen Ende des Edersees an. Dort hatten wir eine Pause zum Verschmaufen und Stärken redlich verdient.

Den meisten Teil der bisherigen Strecke kannte ich nicht, erst ab dem Edersee kamen wir in Gefilde, die ich vom Befahren auf vier Rädern gut kannte. Wir passierten Frankenberg, Battenberg und Biedenkopf (u. a. kamen wir an der „Sackpfeife“ vorbei, mir durchs Skilaufen bekannt, bei Außenstehenden kommen gerne erstmal Fragezeichen auf!). Wir kamen weiterhin gut voran, näherten uns langsam dem Lahn-Dill-Kreis und erreichten unser Ziel früher als gedacht am späten Nachmittag - rechtzeitig zu Kaffee und Waffeln.

Unsere Roller hatten einen sehr guten Dienst getan – es gab weder Pannen noch Unfälle. Als kleine Schraubereinheit gab es am Abend das Nachstellen beider Schaltungseinheiten. Bei Florian „hakelte“ seine Schaltung und bei mir hatte sich aufgrund einer nicht ausreichend festgezogenen Schraube das Schaltspiel zu viel vergrößert. Beides war schnell zu beheben.

Am Abend kam das restliche Team mit Knut, Markus und Gerhard auf ein gemütliches Abendessen „auf den Berg“ - Hirzenhain Bahnhof liegt circa 530 Meter über dem Meeresspiegel - was für Flachländer hoch ist! Da wir am nächsten Morgen früh starten wollten, wurde der Abend nicht allzu lang!

Nach einem ausgezeichneten Frühstück wurden schnell die Sachen gepackt, sich von den Eltern verabschiedet und es ging mit Sonnenschein in Richtung Haiger-Steinbach - der Startpunkt für den heutigen Tag. Dort vollzählig sattelten wir unsere Roller und starteten zum ersten Ziel



der Tour: die Lahn-Quelle. Die Straßen dorthin sind traumhaft schön, klein und vor allem grandios kurvig. Markus war heute unser Guide, er kennt die Gegend wie seine Westentasche. Er führte uns fantastisch durch und über Berge und Täler. An der Lahnquelle angekommen, nahmen wir eine zweite Fuhre Koffein zu uns, machten ein kurzes "Fotoshooting", winkten den holländischen Harley-Davidson-Fahrern kurz zu und setzten im Anschluss unsere Reise durch das Siegerland fort.

Am zweiten Zwischenziel in Siegen besuchten wir als erstes das Siegener Schloss (wo Peter Paul Rubens einst im Kerker saß), genossen neben der Toilette den prächtigen Ausblick in das Tal und die Siegener Hochtalstraße. Bis zum Rollbraten am Abend war es noch etwas hin, so beschlossen wir zur neu umgebauten Siegplatte zu fahren, um uns dort zu stärken. Gesättigt und weiter frohen Mutes stiegen wir auf die Roller, um die letzten 30 km in Richtung Steinbach in Angriff zu nehmen. Um die Tour stilecht zu beenden, konnten wir nicht umhin, in Haiger noch ein leckeres Eis im italienischen Eiscafe zu verspeisen. Diesen tollen Tag rundete ein gemeinsames und zünftiges Abendessen mit Rollbraten, Salaten, Brot sowie kaltem Hopfentee bis spät in die Nacht ab, zu dem noch ein Falschtakterfahrer (und langjähriger Freund) hinzukam, der vor kurzem eine GS4 „geschossen“ hatte und Fachexpertise benötigte!

Nach angenehmer Nacht und einem opulentem Frühstück hieß ist am Sonntag Abschied nehmen. Knut, Markus und Gerhard hatten beschlossen, Florian und mich die „ersten“ Kilometer bis Bad Laasphe zu begleiten. Der starke Regen hörte glücklicherweise kurz vor dem geplanten Start um 11:00 Uhr auf, wie von Zauberhand verzogen sich die Wolken am Himmel und die Sonne trat heraus! Also – schnell alle Sachen auf unsere beiden Roller gepackt, festgezurt und ab ging es wieder zusammen auf die Piste.

Die drei begleiteten uns bis kurz hinter Bad Laasphe. Dort genehmigten wir uns noch in einer dörflichen Kneipe einen gemeinsamen Koffeinnachschub, dann trennten sich leider unsere Wege! Die drei dreht noch eine kleine Runde in Richtung Steinbach, Florian und ich bogen rechts in Richtung Norden ab.

Hier sei gesagt, dass die Strecke bis nach Hause durch die zweite Navigationsapp traumhaft war. Sie führte uns über wunderschöne kleine kurvige Straßen bis hin zum Edersee. Oftmals war das Einzige, was uns entgegen kam, andere Motorradfahrende, die anscheinend die gleiche App wie wir benutzten. Die gesperrten Straßen um die Twistetalsperre waren diesmal kein Problem für die zweite Navigationsapp im Test. Somit verlief die Rückfahrt recht unspektakulär, wir krönten sie zwischendurch mit einem leckeren griechischen Essen in Brakel. Wir kamen am frühen Sonntagabend wieder – ohne Pannen und komplett trocken – in Hannover an. Dem einen Regengebiet waren wir erfolgreich davon gefahren und das andere hatte kurz vor uns den Deister längs dem Kamm folgend überquert.

Fazit. Mehr als 800 km in drei Tagen bei bestem Wetter und kurvigen Straßen kann man gut in Corona-Zeiten fahren. Es war ein rundum schönes Event, welches wir ab jetzt gerne jedes Jahr - neben den offiziellen Veranstaltungen - mit unserer Truppe wiederholen werden! Dann wieder mit Dirk! Und bestimmt auch abermals mit Gerhard!

Für die Hintour: Kurviger.de/Scenic: <https://scenicapp.space/viewRoute.php?rid=IspvNWSj>

Auf der Rücktour mit Calimoto (mit Account): <https://calimoto.com/calimotour/steinbach-hannover-08-2020-t-DPEOTqPC0q>



Text & Fotos:

*Guntram Engelhardt*

VC Hannover von 1950 e.V.





## Rallye mal anders

Seit vielen Jahren veranstaltet der MSC Selztal zum Beginn der Zweiradsaison seine Selztal-Rallye. Aber 2020 ging das leider aufgrund von Corona zum geplanten Zeitpunkt nicht. Ein späterer Termin ließ sich für den Club nicht realisieren. Die Veranstaltung selbst ist eine Mischung aus touristischer Fahrt mit Zeitlimit und Sonderprüfungen mit sportlichem Charakter.

Die Rollerklasse ist dort immer ein gern gesehener Gast, da sie eine der teilnehmerstärksten Klassen darstellt. Außerdem zählt die Selztal-Rallye als Wertungslauf zur Deutschen Vespa Sport-Meisterschaft. Aber 2020 war ja alles irgendwie anders.

Also was tun? Eigeninitiative war gefragt. So hatte Hansi Both vom VC Düsseldorf die Idee, den Termin nachzuholen, wenn die äußeren Bedingungen dies zuließen. Also traf man sich erst im September, um dann in kleinem Kreis und ohne Zeitdruck über mehrere Tage die Teilstücke für eine Gesamtstrecke zu erarbeiten bzw. zu erfahren.

Als Basis für das Unternehmen bot sich der Campingplatz Schinderhannes in Hausbay an. Hier gab es alles, was man in einem Basislager so braucht. Genug Platz, um Abstand halten zu können, Strom, sanitäre Anlagen und ein Restaurant. Hansi Both, Wilfried Taraschinski und Ingo Hartmann vom MSC-Selztal bildeten die Vorhut. Sie waren ein paar Tage vor mir vor Ort.

Schnell wurde klar, dass es hier nicht um Kilometer abreißen ging, sondern um Fahrspaß, den Genuss der schönen Landschaft und Geselligkeit mit entsprechendem Abstand nach dem Fahren. So blieb dann nur die Frage für den nächsten Tag „wann losfahren“, sodass wir wieder rechtzeitig zum Kaffee oder doch etwas später losfahren, damit wir zum späten Nachmittag oder frühen Abend zum Angrillen mit Pils zurück waren.

So vergingen die Tage in der Woche wie im Fluge und immer mit bester Laune und Spaß. So wurden Tag für Tag die Teilstücke der Gesamttour zusammengeführt, da die Gesamttour am Wochenende mit weiteren Vespa-Freunden stattfinden sollte.

Mittlerweile hatte Uwe Bödicker (VCVD) mit seiner Frau Sigrid den Weg zu uns nach Hausbay gefunden. Alle fuhren größere Vespa-Roller wie z. B. GTS o. ä. Ich war mit meiner Vespa ET 4 ein wenig untermotorisiert. Aber mit ein wenig Schwung nehmen ging auch das ganz gut.

Hansi bot mir dann eine ET 4 mit 150 ccm (italienische Ausführung) mit ande-

ren Federelementen zur Probe an. Damit war alles ein wenig geschmeidiger und straffer.

Als langjähriger Instruktor bei Zweiradtrainings fiel mir das ein oder andere beim Fahren mit meinen Rollerfreunden auf, was wir dann in den Pausen mal ganz offen angesprochen haben. Ich konnte den Betroffenen entsprechende Fahrtipps geben, die auch zumeist schnell umgesetzt wurden und sich dadurch ein noch besseres Fahrgefühl und noch mehr Sicherheit ergab. Uwe Bödicker fand das sehr interessant und hatte gleich die Idee, ob man nicht ein Fahrtraining nur für Rollerfahrer machen könnte. Planungen für 2021 laufen schon.

Das Wochenende kam schneller wie man glauben wollte, aber die Tour stand und wir bekamen mit Tanja Schlemme und Rüdiger Dabelow zusätzlich zwei Vespa-Freunde aus Mainz zur Verstärkung. Somit waren wir acht Rollerfahrer/innen, die die „Selztal-Rallye mal anders“ unter die Räder nahmen.

Zu Beginn wurde eine kleine Sonderprüfung mit Zeiteinschätzung durchgeführt, als Auftakt. Dann ging es von der Basis in Hausbay Richtung Mosel. Nach Möglichkeit immer über gut befahrbare Nebenstrecken. Dann eine Weile parallel zur Mosel, bis zum ersten Stopp an einer der vielen Kaffee- und Imbiss-Buden im Bereich der Mosel.

Von dort ging es weiter Richtung Hunsrück, Kastellaun, wo dann „Zum Worschtans“ der Mittagsimbiss eingenommen wurde. Von da aus ging es weiter durch den Hunsrück Richtung Tiefenbach. Von Tiefenbach nach Kreershäuschen ist eine alte Sonderprüfungsstrecke der originalen Selztal-Rallye und durfte natürlich bei unserer Fahrt nicht fehlen.

Von da aus ging es dann langsam wieder Richtung Hausbay. Dort wartete die letzte „Sonderprüfung“. Wiederum eine Zeitschätzung, die von der Schiedsrichterin

mit einer Stoppuhr bewertet wurde.

Der Gewinner beider Sonderprüfungen durfte, so glaube ich, sich als Erster vom Grill die beste Wurst mit frisch aufgebackenem Brötchen und leckerem Bier aussuchen.

So ist dann der schöne Tag so langsam ausgeklungen. Die gesamte Woche inklusive der kompletten Ausfahrt war von herrlichem Spätsommerwetter begleitet. Ich glaube, Petrus war zu dem Zeitpunkt auch ein Rollerfan. Im Übrigen war auf unserer Strecke von rund 130 Kilometern nicht eine Ampel, rekordverdächtig!

So und wenn jemand jetzt „Bock“ auf die Selztal-Rallye bekommen hat, dann



kann er ja mal auf der Webseite vom MSC Selztal schauen, wann der nächste Termin ist. Vielleicht klappt es ja 2021 wieder mit dem offiziellen Termin. Ansonsten findet man dort auch einen Streckenplan mit einer interessanten Streckenführung.

Man sieht sich – bis dahin – bleibt gesund.



Text:

Ralph Topp

Fotos:

Martina Both  
Uwe Bödicker

VC Düsseldorf e. V.

abgefahren...  
[www.rollerladen.com](http://www.rollerladen.com)

## rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504



35,- bzw 38,-  
für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203



129,-

Gepäckkorb Bigframe  
deutsche Handarbeit  
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



39,-

Handgriffe mit  
Hoffmann -  
Emblem  
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



15,-

Kronenmutter  
Antriebswelle  
VNA-Sprint  
Deutsche  
Fertigung

## rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50  
1. Serie mit  
kurztem Rahmen  
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -  
schlüssel  
Antriebswelle  
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb  
Smallframe  
deutsche Handarbeit  
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff  
Handstarter Ape  
Lampe Unten

Der Vespa- & Teile - Spezialist seit 1994

der **rollerladen**  
 Tuning & Classic Parts

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

# Scheibenbremse in Vespa VBB

Wie Ihr ja alle wisst, lässt die Bremswirkung der alten Vespa Roller zu wünschen übrig. Sollte alles original sein, sprich auch die Motorleistung, so kann man mit der miesen Verzögerung leben. Die vordere Bremse wirkt bei alten Vespa-Modellen bis zur PX nicht gerade sicherheitseinflößend. Beim Bremsen taucht der Roller vorne bis auf Anschlag ein, das liegt an der Konstruktion der vorderen Schwinge bzw. deren Umlenkung. Das Eintauchverhalten wurde ab der Baureihe der PX und PK deutlich verbessert. Deswegen ist ein Umbau eines Vespa-Oldies auf eine Gabel der PK oder PX schon eine recht gute Überlegung.

Während man vor Jahren bei einem solchen Umbau alle Teile selber anfertigen musste, geht das heutzutage relativ einfach von der Hand. Die größeren Versandgeschäfte für Vespa-Oldtimer-Ersatzteile bieten Lösungen an, bei denen man für den Umbau kein Spezialwerkzeug mehr benötigt.

Das Problem war: eine PK-/PX-Gabel ist länger. Die Lenkschläge stimmen nicht, das Lenkschloss greift nicht, die Lenkerbefestigung passt nicht.

Das Umbauset für die Oldie-Gabel kann man wegen der Umlenkung der Oldie-Schwinge meiner persönlichen Meinung nach vergessen, Ihr wisst ja, wie ein Oldie eintaucht. Härtere Feder plus Dämpfer bringen eine Verbesserung, aber man sah schon einige Bilder gebrochener Schwingen, was daher rühren dürfte. Ebenso ist ein Umbau auf zehn Zoll nötig, was wegen des Abstandes Reifen/Kotflügel bei der Oldie-Schwinge bei acht Zoll und dem Eintauchverhalten lieber nicht gemacht werden sollte, dann wenigstens mit einer zehn Zoll Gabel.



## Umbau mit PK-Gabel

Die Arbeit ist nur für Schrauber, die versiert sind und genügend Werkzeug zur Verfügung haben. Es passt nichts, alles muss angepasst, gefräst, gebogen und geschweißt werden. Also nehmt Euch viel Zeit oder lasst es.

Hier ein paar Bilder der Umbaugabel, die bereits angepasst ist. Lenkschlag, Lenkschloss und Lenkeraufnahme wurden bereits vom Hersteller/Händler angepasst.



Dennoch zu bearbeiten: Stoßdämpferaufnahme/Stoßdämpferersatz (Adapterplatten gibt es vorgefertigt zu kaufen) und Dämpferaufnahme unten bitte unbedingt mit Distanzplättchen montieren, spielfrei. Oben muss die leichte Bohrung bearbeitet werden, damit der Dämpfer spannungsfrei sitzt.

Gabel: Kotflügelhalterung oben muss entfernt werden. Der Haltekranz muss bearbeitet werden. Die übrigen Halter müssen dem Kotflügel angepasst werden - gefräst - geflext - gefeilt.

Kotflügel: Dengeln oder auch schneiden und schweißen, dort wo der Dämpfer oben befestigt ist. Das Loch oben muss deutlich erweitert werden, die Halterung oben muss so nach oben gedengelt werden, dass der Kotflügel nach unten kommt ... seitlich unbegrenzt.



Dengeln ist meiner Meinung nach die feinere Variante, jedoch ohne schneiden bekommt Ihr den Reifen/Kotflügel nicht mittig, auch dem Dengeln sind Grenzen gesetzt.

Zeitaufwand: Unbegrenzt, je nach Optikwunsch.

Bei der teilhydraulischen Scheibenbremse entfällt die Anpassung der Lenkkopfes für den Pumpenbehälter, was eine Arbeit für sich ist. Die Pumpe wird unten an der Gabel mittels Schelle befestigt, bedient wird sie durch einen Seilzug, wie die originale Bremse.

Die teilhydraulische Bremse funktioniert sehr gut, die Vollhydraulik ist aber weiterhin deutlich besser dosierbar, hat einen besseren Druckpunkt - aber der Umbau ist auch deutlich arbeitsintensiver.

**Zu guter Letzt muss alles zum TÜV.** Über eine Einzelabnahme wird der Einbau geprüft und gegebenenfalls eingetragen. Klärt das bitte vorher mit Eurem TÜV-Prüfer ab. Für die Scheibenbremse von G. existieren einige Gutachten/Einträge, an denen er sich eventuell orientieren kann.

Nach erfolgreichem Umbau ist zwar die Optik nicht mehr ganz Oldstyle. Das Fahrverhalten wird jedoch enorm verbessert. Bei gesteigerter Motorleistung, die natürlich ebenfalls eingetragen sein muss, meiner Meinung nach ein Sicherheitsaspekt, der Pflicht sein sollte.

Bei uns in Bayern wird im Moment eine Motor-Leistungssteigerung nur noch bis 100 km/h und 15 PS ohne Scheibenbremse eingetragen. Aber das liegt mit Sicherheit im Ermessen des Ingenieurs, der die Abnahme vornimmt.

Ihr könnt Euch also ohne großes Spezialwerkzeug an den Umbau rantrauen, aber nehmt Euch Zeit, prüft alles sehr akribisch.

*Der kleine Bericht beruht auf persönlicher Erfahrung, unsere Arbeit war es, den Kotflügel anzupassen. Das hier ist keine Anleitung zum Umbau. Daraus entstehende Schäden und Erlöschen der Betriebslaubnis sind von mir nicht zu verantworten. Der Bericht dient der Veranschaulichung, was machbar ist, und sei es nur für die Rennstrecke. Keine Gewähr oder Haftung meinerseits für irgendetwas, was mit diesem Bericht zu tun hat, wenn Ihr sowas vorhabt, bitte sprecht vorab mit Eurem TÜV-Ingenieur.*

Text & Fotos:

*Swen Modell*

Die Oldie-Garage



**www.Haus-hinterm-Deich.de**  
Ferienwohnungen in Carolinensiel (Ostfriesland)

Informationen und Buchung bei:  
**Uwe Bödicker**  
Hüschelrath 5  
42799 Leichlingen  
0175 - 14 777 15  
Haus-hinterm-Deich@email.de





## Kleine Entstehungsgeschichte des Germans Scooter Forums (GSF)

*Wer hat das GSF ins Leben gerufen?*

Der Vater des GSF bin ich, Michael Betz. Damals war ich noch aktives Mitglied des „Low Rider Scooter Club“, später begeisterter ESC- und Langstrecken-Rennfahrer/-Teamchef mit mehreren Meistertiteln.

Aus dem ESC-Rennszenario habe ich mich seit Geburt meiner Kinder zunehmend zurückgezogen. Bei der Langstrecke bin ich noch voll dabei, wegen eines Unfalls ab 2021 aber nur noch als Teamchef. Wir sind beim VTR24h (Vespa The Resistance 24H) Rennen in Zuera/Spanien mit

tübücher verteilt und die Einträge immer nach unten verschwanden und keine sauber strukturierte und kontinuierliche Diskussion möglich war. Ich wollte eine zentrale Plattform und Wissensdatenbank schaffen. Daher habe ich damals auf ein Forum gesetzt, welches jeder Club in seine eigene Club-Homepage einbinden konnte.

Damals konnte man noch nicht auf das Forum direkt zugreifen, sondern musste erst über eine der Club-Homepages gehen. Die eigene Domain „germanscooterforum.de“ kam erst Jahre später.

pekt verdient. Somit vielen Dank an meine Moderatoren @thisnotes4u, @gertax, @t4, @subway, @pfufu, @reusendrescher, @sähkö, @Florian, @Vic und alle Ehemaligen. Ohne Euch könnte das GSF einpacken!

*Wieviele Mitglieder hat das Forum derzeit und welche Statistiken gibt es?*

Stand Ende 2020 hat das Forum gut 66.000 Mitglieder und ist somit unangefochten die weltweit älteste und größte Plattform für klassische Schaltrroller im Netz. Allein die kaum vorstellbare Anzahl von weit über fünf Millionen Beiträgen spricht Bände.

*Ist Facebook & Co. eine Gefahr für das GSF?*

Wir haben natürlich bemerkt, dass sich auf den Social Media Plattformen auch einiges zum Thema klassische Schaltrroller tut. Aber es gilt nach wie vor, dass eine wiederkehrende, tiefe Diskussion von technischen Themen und ein Nachschlagen von Wissen nur im GSF möglich ist. Ähnlich wie bei den oben genannten Gästebüchern aus dem Jahr 2000 verschwinden auch heute wieder bei Facebook die Beiträge nach kurzer Zeit im Nirwana. Weiterhin bin ich der festen Überzeugung, dass sich der harte Kern der Rollerfahrer weiterhin überwiegend im GSF bewegt, während eher kommerziell orientierte Personen oder nur sporadisch Interessierte sich eher auf den anderen Plattformen aufhalten.

Von daher sehe ich der Zukunft gelassen entgegen, die richtigen Leute sind immer noch an der richtigen Stelle.



Das GSF findet ihr unter <https://www.germanscooterforum.de/>

großem Abstand das erfolgreichste Team. Kein Team hat dort bisher zweimal gewonnen, keines dreimal, aber wir haben schon viermal gewonnen... plus einige Podiumsplätze und meist gleichzeitig mit der schnellsten Rennrunde. Da sind wir absolute Spitze und das bei 60 gegnerischen Teams, aber das ist eine andere Geschichte.

*Wie ist das GSF genau entstanden?*

Die Keimzelle für das GSF entstand im Dezember 2000, ich absolvierte damals ein Praktikum in Berlin und hatte viel Zeit nebenher. Damals setzte ich die Low Rider SC Homepage neu auf und wollte kein Gästebuch, wie damals gängig, verwenden. Mich störte es, dass sich die eh schon wenigen Rollerfahrer im Netz auf viele Gäs-

Die erste Zeit war ziemlich zäh, die Leute noch nicht so viel im Netz und es gab damals schon feste Größen wie „Das Rollerfahrer Gästebuch“, gegen die wir uns erst durchsetzen mussten.

Wir feierten somit im Dezember 2020 20 Jahre GSF!

*Wer hilft Dir bei der Flut von Fragen und Beiträgen?*

Während ich mich selbst hauptsächlich um die technische Seite des Forums kümmere, gibt es einige selbstlose Mitstreiter, die es schaffen, die inhaltliche Seite des Forums am Laufen zu halten. Ohne diese Jungs wäre das Ganze nicht zu stemmen. Sie investieren viele Stunden, Nerven und Herzblut in die Sache, was höchsten Res-

*Wie kann man das Forum unterstützen?*

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Unterstützern des Forums bedanken. Ohne Euch gäbe es das GSF heute nicht mehr.

Wenn Ihr wissen wollt, wie auch Ihr das GSF unterstützen könnt:

<https://www.germanscooterforum.de/topic/264579-unterst%C3%BCtzt-den-fortbestand-des-gsf/>

Interessenten für Werbung auf dem GSF können sich gerne unter der E-Mail [info@germanscooterforum.de](mailto:info@germanscooterforum.de) melden.



Text & Fotos:

*Michael Betz*

50  
1968/2018  
Vespa  
Primavera



LIVE  
MORE  
Vespa®

1986-2016  
30 Jahre

MOTORRADWELT  
HANNOVER **ITALMOTO**

Ausnahmslos deutsche  
offizielle Modelle mit voller  
Herstellergarantie

Größter Roller Stützpunkt-  
händler im Norden

Alle Roller auch zum  
Probefahren

ItalMoto Vertriebsgesellschaft mbH  
Heinkelstr. 29  
30827 Garbsen / Hannover  
Tel.: 0 51 31 / 70 85 0

Besuchen Sie uns unter:  
[www.motorradwelt-hannover.de](http://www.motorradwelt-hannover.de)

aprilia®

PIAGGIO

Vespa®

# Neue Verkehrsregeln im europäischen Ausland ab 1. Januar 2021

## BELGIEN



### Reduzierung Tempolimit auf Landstraßen

Zum 1. Januar 2021 wurde in der Hauptstadtregion Bruxelles-Capitale auf Landstraßen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h vermindert. Nachdem eine solche Reduzierung in der Region Flandern bereits 2017 vorgenommen wurde, gilt nun nur noch in der Region Wallonien die ursprüngliche allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf Landstraßen.

## FRANKREICH



### Toter-Winkel-Kennzeichnung für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht

Seit dem 1. Januar 2021 müssen in Frankreich alle Kraftfahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht über eine „Toter-Winkel“-Kennzeichnung verfügen. Die Kennzeichnung muss von hinten und von der Seite sichtbar sein. Von dieser Vorschrift sind sowohl Fahrzeuge zur Güter- als auch zur Personenbeförderung betroffen. Ausgenommen sind lediglich land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Winterdienstfahrzeuge und Servicefahrzeuge (z. B. Abschleppfahrzeuge) auf Autobahnen und Schnellstraßen. Damit gilt die Kennzeichnungspflicht auch für schwere Wohnmobile über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Verstöße gegen die Kennzeichnungspflicht werden als Verstöße der französischen Verstoßklasse 4 mit einer sogenannten Normalbuße von 135,00 € geahndet. Auch wenn diese Frage bislang nicht abschließend geklärt ist, ist aus unserer Sicht nach Sinn und Zweck der Vorschrift (Erhöhung der Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrradfahrer) davon auszugehen, dass die Kennzeichnungspflicht auch entsprechende ausländische Fahrzeuge, also auch beispielsweise deutsche Wohnmobile über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, betrifft. Dafür spricht auch, dass die gesetzliche Regelung eine Ausnahme für ausländische Fahrzeuge vorsieht, die bereits nach heimischem Recht über eine vergleichbare Kennzeichnung verfügen. Über die neue Regelung, insbesondere auch zur Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen, wird die juristische Zentrale im Detail im Rahmen einer gesonderten Mitteilung informieren.

Einführung Winterreifenpflicht  
Zum 1. November 2021 soll in Frankreich eine generelle Winterreifenpflicht für Bergregionen eingeführt werden. Dies wird in vor-

aussichtlich 48 Departements gelten, wobei die genaue Festlegung der betroffenen Gebiete noch erfolgen wird.

## ITALIEN



### Anpassung Bußgeldbeträge

In Italien werden turnusgemäß alle zwei Jahre die Bußgelder für Verkehrsordnungswidrigkeiten an die Inflation angepasst, so auch im Jahr 2021. Seit dem 1. Januar 2021 gelten neue Sätze. Erstmals fallen die Beträge teilweise etwas günstiger aus als in den Vorjahren. In der Praxis hat dies jedoch für niedrige Bußen keine Auswirkungen. Bei Bußgeldbeträgen bis 250,00 € bleiben die Mindest- und Höchstbeträge unverändert. Bei höheren Sanktionen werden die Beträge im Schnitt um 0,2% gesenkt.

## NIEDERLANDE



### Anhebung Bußgelder

In den Niederlanden wurden zum 1. Januar 2021 turnusgemäß die Bußgeldbeträge für zahlreiche Straßenverkehrszuwendungen geringfügig angehoben.

### Umweltzone Amsterdam

Bereits seit 1. November 2020 dürfen in der Amsterdamer Umweltzone keine dieselbetriebenen Kraftfahrzeuge mit den Abgasnormen Euro 0 bis 3 mehr fahren. Zudem wurde die Umweltzone auf das gesamte Gebiet innerhalb des Autobahnringes A10 ausgeweitet.

## ÖSTERREICH



### Höhere Strafen beim Schnellfahren

Im Rahmen einer StVO-Novelle sollen im Laufe von 2021 die Sanktionen für hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen verschärft werden, u. a. ist eine Anhebung des Strafrahmens von derzeit 2.180,00 € auf maximal 5.000,00 € sowie die Beschlagnahme von Fahrzeugen in besonders schwerwiegenden Fällen von Raselei angedacht.

## SCHWEIZ



### Neue Verkehrsvorschriften

In der Schweiz sind am 1. Januar 2021 diverse neue Verkehrsregelungen in Kraft getreten:

- Beim Wegfall eines Fahrstreifens gilt zukünftig das Reißverschlussprinzip, bei stockendem Verkehr gilt dies auch bei Autobahnauffahrten.
- Auf Autobahnen muss eine Rettungsgasse freigehalten werden, wenn sich der Verkehr nur noch mit Schrittgeschwindigkeit bewegt. Die Position der Rettungsgasse gleicht der deutschen Regelung.
- Bildet sich auf Autobahnen auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen eine Kolonne, so dürfen die Verkehrsteilnehmer auf der rechten Spur mit der gebotenen Vorsicht daran vorbeifahren. Rechtsüberholen bleibt weiterhin verboten.
- Für Pkw-Gespanne mit einem leichten Anhänger, der nicht schwerer als 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht ist, gilt auf Autobahnen zukünftig eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Voraussetzung ist, dass sowohl die Reifen des Zugfahrzeugs als auch die des Anhängers bauartbedingt für diese Geschwindigkeit ausgelegt sind und dass der Anhänger eine in der Typen-



genehmigung eingetragene 100 km/h-Zulassung besitzt. Eine spezielle Kennzeichnung des Anhängers ist nicht erforderlich.

## Neue Regeln bezüglich des

### BREXIT/VEREINIGTES KÖNIGREICH



## SPANIEN



### Neue Höchstgeschwindigkeiten innerorts

In Spanien gelten in Zukunft auf vielen innerörtlichen Straßen niedrigere Tempolimits: Dabei wird auf Straßen mit einer einzigen Fahrspur für beide Fahrtrichtungen und seitlichen Gehsteigen ohne Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Gehsteig die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h abgesenkt. Auf sonstigen Straßen mit jeweils einer Fahrbahn für jede Fahrtrichtung gelten künftig maximal 30 km/h. Lediglich auf Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung beträgt das Tempolimit weiterhin 50 km/h. Die Regelungen treten allerdings erst in sechs Monaten, also Mitte 2021, in Kraft. Die Kommunen haben jedoch die Möglichkeit, diese Regelungen schon früher einzuführen.

### Mitführen von Radarwarnern

Abweichend von den bisherigen Bestimmungen, wonach in Spanien nur die Benutzung von Radarwarngeräten sanktioniert wurde, ist künftig auch bereits das bloße Mitführen solcher Geräte verboten. Bei Verstößen droht ein Bußgeld von 500,00 €. Diese Regelung tritt ebenfalls erst in sechs Monaten in Kraft.

### Führerschein

Die gegenseitige Anerkennungspflicht der Führerscheine auf Grundlage des EU-Rechts entfällt mit dem Austritt Großbritanniens, stattdessen kommt jedoch das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 zur Anwendung. Das Vereinigte Königreich ist dem Wiener Übereinkommen am 28. März 2018 beigetreten. Danach werden deutsche Führerscheine auch weiterhin in Großbritannien für vorübergehende Aufenthalte anerkannt. Ein internationaler Führerschein wird nicht benötigt.

### Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung/Abwicklung von Verkehrsunfallschäden

Es wird bei Fahrten nach Großbritannien dringend empfohlen zum Nachweis des Versicherungsschutzes die grüne Versicherungskarte mitzuführen.

### D-Schild

Kraftfahrzeuge, welche im Vereinigten Königreich oder in einem EU-Mitgliedstaat, der auch Mitglied des Wiener Übereinkommens ist, zugelassen sind, benötigen bei der Verkehrsteilnahme im jeweils anderen Land kein eigenes Länderkennzeichen des Zulassungsstaates (z. B. D-Schild), wenn das Kfz-Kennzeichen bereits ein solches aufweist (wie es bei den Euro-Kennzeichen der Fall ist).

### Reisedokumente

EU-, EWR- und Schweizer Bürger benötigen kein Visum für Kurzzeitreisen nach Großbritannien. Bis zum 30. September 2021 ist ein gültiger Personalausweis für die Einreise ausreichend, danach wird ein Reisepass benötigt, welcher mindestens für den Zeitraum des geplanten Aufenthalts gültig sein muss.

## TSCHECHIEN



### Autobahnmaut: Einführung E-Vignette

Zum 1. Januar 2021 wurde in Tschechien die traditionelle Klebevignette durch eine elektronische Vignette (E-Vignette) ersetzt. Die elektronische Vignette kann online im E-Shop (<https://edalice.cz>) sowie an Verkaufsstellen und Selbstbedienungsautomaten an den Grenzübergängen erworben werden. Die Arten und die Preise der Autobahnvignette sind gleichgeblieben (ein Jahr 1.500 CZK, 30 Tage 440 CZK oder 10 Tage 310 CZK).

## UNGARN



### Erhöhung der Nachgebühren bei Mautverstößen

Zum 1. Januar 2021 ist eine neue Mautverordnung in Kraft getreten, die insbesondere eine Erhöhung der Zusatzgebühren (Nachgebühren) bei nicht ordnungsgemäßer Mautentrichtung vorsieht.



Am 4. Januar 2021 verstarb nach längerer Krankheit unser Gründungs-Vorstand und Ehrenmitglied

## Bernd Weidemann

im Alter von 78 Jahren.

Durch seine Erfahrung im VC Nürnberg und in Bremen war er für uns in den ersten Jahren unseres Clubs eine unersetzliche Hilfe.

In den letzten Jahren war er in seine alte Heimat nahe Bremen zurückgekehrt.

*Vespa Club Erlangen*

## MOBILITÄT

### Vespa-Hersteller profitiert von Pandemie

**BERLIN (dpa)** Der anhaltende Zweirad-Boom im Corona-Jahr 2020 hat vor allem dem italienischen Hersteller Piaggio in Deutschland viele neue Kunden beschert. Wurden 2019 rund 18 900 Roller der Marke neu zugelassen, waren es ein Jahr später mehr als 30 800, wie aus aktuellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes hervorgeht. Damit war der Hersteller des Kultrollers Vespa erstmals die beliebteste Marke im Segment der Krafträder.



## Neuaufgabe Ape-Buch

Das lange vergriffene Ape-Buch ist wieder erhältlich, als Neuaufgabe und um 40 Seiten erweitert, überarbeitet und auf den aktuellen Stand gebracht. Nicht nur die neuesten Modelle wie die Ape Classic Furgone oder die Ape 50 Typ C81 werden in Wort und Bild ausführlich vorgestellt, sondern auch eine ganze Reihe von Fahrzeugen aus den älteren Baureihen wurden neu aufgenommen. Darunter sind z. B. Abbildungen aller vier Serien des Sattelzugs Pentaró, Apen mit besonderer Spezifikation für den schweizerischen und den französischen Markt und vieles, vieles mehr. Sogar eine Wjatka-Ape aus der ehemaligen Sowjetunion hat es ins Buch geschafft, ebenso wie weitere Nachkriegsdreiräder aus den beiden deutschen Staaten. Es ist also auch für alle, die die erste Auflage besitzen, genügend Neues dabei. Und das Beste: Mit nicht einmal 30,00 € ist der Preis ganz der alte geblieben.

Piaggio Ape - die fleißige Schwester der Vespa (Motorbuch-Verlag, EAN:9783613043398, 29,90 €) ist ab sofort im stationären Buchhandel und Online z. B. direkt beim Verlag ([www.motorbuch-versand.de/product\\_info.php/info/12050](http://www.motorbuch-versand.de/product_info.php/info/12050)) erhältlich.



## Magnetischer Tankdeckel

Bei jedem Tankstopp stört es. Wohin mit dem Tankdeckel? Entweder verschwindet dieser im völlig überladenen Helmfach, kullert über den Tankstellenboden oder wird am Ende gar an der Zapfsäule vergessen – spätestens dann ist während der Fahrt nicht nur eine immense

Sauerei vorprogrammiert, der auslaufende Sprit verteilt sich über das Hinterrad, auch das Unfallrisiko steigt. Ganz abgesehen von den Folgen für Umwelt und Natur. Die Lösung liefert der magnetische Tankdeckel aus der SIP SERIES PORDOI. Er ist aus Aluminium CNC-gefertigt, schwarz matt eloxiert und für alle Modern Vespa-Modelle und Piaggio Scooter verwendbar. Das im Lieferumfang enthaltene Pad kann z. B. auf die Sitzbankinnenseite oder ins Helmfach geklebt werden. Durch die magnetischen Einsätze hält der Tankdeckel am Klebepad und geht nicht mehr verloren.

Zu beziehen ist der Tankdeckel über SIP zum Preis von 41,00 € Ebenfalls in der SERIES PORDOI erhältlich sind Kaskaden und Griffe.

## Auspuffanlage für Vespa PK

Die bgm PRO Komplettauspuffanlage in der Ausführung TOURING für Vespa PK50 und Vespa PK125 bietet die dezente Optik und Akustik einer originalen Anlage in Verbindung mit einer drehmomentstarken und breitbandigen Charakteristik. Ursprünglich als Ersatz für die nicht mehr lieferbaren original Piaggio Auspuffanlagen konzipiert, wurde sie zu einer vollwertigen Sportauspuffanlage weiterentwickelt. Großen Wert wurde auf eine gute Leistung bei dezentem Geräuschaufkommen sowie eine gute Passform gelegt. Handmade in Europe! Die Auspuffanlage ist für 129,00 € beim Scooter Center zu haben.



## Gepäckträger für die GTS HPE

Das Scooter Center bietet einen Gepäckträger mit Style für die Vespa GTS HPE. Flach anliegend und senkrechte Auflage. Hohe Qualität, einfache und Montage ohne zu bohren. Eine ausführliche, bebilderte Anleitung liegt bei. In chrom, schwarz und weiß erhältlich. Auch für hinten verfügbar. Tipp: hier passen perfekt die schönen Moto Nostra Taschen drauf! Der Preis stand bei der Drucklegung noch nicht abschließend fest.

# Drehzahlmesser/Tachometer

Die SIP Drehzahlmesser/Tachos haben seit ihrem ersten Erscheinen im Jahr 2010 den Tachomarkt revolutioniert. Features, die zuvor nur mit vielen zusätzlichen Instrumenten möglich waren, wurden in eines integriert - und dies mit maximalem Understatement. Diese funktionsstarken Instrumente wirken auf den ersten Blick wie die originalen Tachometer. Nun werden die Wünsche vieler Kunden wahr und es gibt sie in zwei weiteren Varianten auch für VNA- und VNB-Fahrzeuge sowie für Lampe unten/Wideframes von V30 bis VL. Die zuletzt genannte Bauform passt auch bei vielen ACMA- und zum Beispiel Motovespa-Fahrzeugen u. ä. Trotz der kleinen äußeren Form, sind sie innerlich überarbeitet und bieten sogar mehr Funktionen als die Standard 2.0 SIP-Tachos. Neu sind eine selbstlernende Gang-Anzeige sowie die Speed-Test und Power-Test Applikationen, die sonst nur in den großen Tachometern für die Modern-Vespa Platz finden. Es handelt sich um einen Timer, mit dem entweder die Zeit von 0 auf eine zuvor eingegebene Geschwindigkeit gemessen werden kann oder die Dauer für das

Zurücklegen einer zuvor programmierten Strecke. So können zum Beispiel Angaben wie „von 0 auf 100 km/h in z. B. 6 Sekunden“ gemessen werden oder „150 m in z. B. 5,3 Sekunden“ usw. ... Die Tachos benötigen 12 V Spannungsversorgung, wie sie diese Fahrzeuge nur nach Umrüstung auf PX-, Vespatronic- oder SIP Performance-Zündung bereitstellen. Diejenigen, die an Ihrer originalen 6 V Bordelektrik festhalten wollen, können die Instrumente aber trotzdem mittels einer externen Batterie betreiben. Hierfür steht eine Ladestandsanzeige in den Tachometern zur Verfügung, die ab einer einstellbaren Untergrenze an das Aufladen des Akkus erinnert. Die Geschwindigkeitserfassung erfolgt per mitgelieferten elektronischen Drehsensor an der Vorderachse. Eine mechanische Tachowelle kann nicht angeschlossen werden. Grund ist die extrem kompakte Bauform der Tachometer. Alle bewährten Features der SIP

Tachos sind enthalten wie z. B. Drehzahlmesser und Temperaturanzeige, die wirksam dabei hilft z. B. auf langen Fahrten seinen Motor nicht zu überhitzen. Und auch die jüngeren Erweiterungen, Anzeige der Abgastemperatur und der Gemisch-Zusammensetzung fett/mager per Lambdasonde sind an diesen neuen Tachos ebenfalls möglich. Die Tachos kosten 175,00 € beziehungsweise 195,00 €.



## Ölfleckenentferner

Bei vielen Schrauberarbeiten, die man an der Vespa vornimmt, kann es trotz guter Vorbereitung und Abdeckung doch immer

wieder zu Ölflecken auf Werkstoffböden, Pflastersteinen oder ähnlichen Materialien kommen.

Mit dem KSD Ölfleckenentferner können solche Flecken sehr gut und einfach entfernt werden.

Mit diesem Entferner wird nicht wie bei üblichen Mitteln mit

Lösemitteln gereinigt, sondern hier wirken Mikroorganismen die das Öl zersetzen und quasi „auffressen“.

Ölfleckenentferner und Auspufflack sind zum Preis von 25,00 € (0,5 Liter) beziehungsweise 16,00 € (0,5 Liter) zu beziehen über:

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

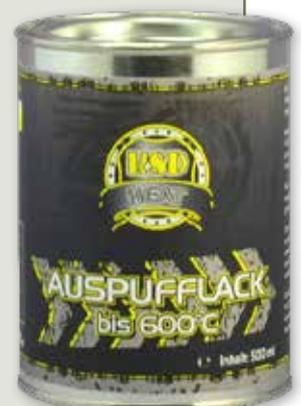


## Auspufflack

Einen Auspuff zu lackieren ist häufig notwendig, um diesen ausreichend vor Korrosion zu schützen. Bei vielen Auspufflacken ist das Aufbringen recht aufwendig und benötigt einen extra Einbrennvorgang. Das ist vielen Schraubern zu mühsam oder es fehlt ganz einfach die Möglichkeit den Lack ordentlich einzubrennen.

Eine gute und einfache Alternative kann hier der KSD Auspufflack in alu-silber sein. Dieser kann direkt ohne Grundierung auf den Auspuff aufgebracht werden und dann über Inbetriebnahme eingebraunt werden. Bei diesem Vorgang kommt es zu einer Versinterung des Lackes mit der Metalloberfläche und schafft damit eine sehr starke Verbindung mit dem Untergrund.

Der Lack lässt sich sehr gut streichen, rollen aber auch spritzen. Es ist eine dauerhafte Temperaturbeständigkeit von 600 °C gegeben.



## Two Stroke Loft in Hamburg

*Besondere Zeiten tragen oft dazu bei, Veränderungen und lange besprochene Ideen, Pläne und Träume anzugehen und umzusetzen. So begann auch die Geschichte des Two Stroke Loft in Hamburg. Im März des Jahres 2020 hat es uns alle sehr hart getroffen – wir standen vor etwas Unvorstellbarem, einem ganz kleinen Ding, einem Winzling von Virus, der die ganze Welt für eine Zeit zum Stillstand brachte. Stillstand ist aber nicht gerade unsere Stärke, also wollten wir etwas dagegen unternehmen. Genau das haben wir auch getan. Ich schreibe hier jetzt das erste Mal darüber, wie alles angefangen hat.*

Bengt Lange ist passionierter Vespa-Fahrer und schon viele Jahre am Schraubenschlüssel unterwegs, aber auch der erste Vorsitzende des VC Hamburg. Und ich bin Mark Albrecht, selber seit Ausstellung meiner Fahrerlaubnis vor mehr als 30 Jahren auf dem Roller unterwegs und mit einer offiziellen Befähigung ausgestattet, an diesen Fahrzeugen Arbeiten vorzunehmen. Wir haben uns zusammengesetzt, um die Pläne, die wir schon lange in unserem Kopf hatten, mal genauer zu besprechen, damit daraus Taten folgen. Wir hatten sehr viele Ideen. Einige davon sind hier jetzt noch nicht mal Thema – werden aber noch folgen und diese wollen wir dann auch gerne mit Euch teilen. Die Grundlage für das, was wir machen wollen, wurde also gelegt. Um die Spannung jetzt nicht zu überreizen, werde ich darüber schreiben, was wir jetzt hier genau machen.

Wir fahren und leben in der größten norddeutschen Stadt, in Hamburg, und mussten zu unserem Bedauern feststellen, dass es hier eine Unterversorgung an Werkstätten für Vespa-Fahrer gibt. Ganz besonders für die, die gerne mit einem Zweitakt-Schaltroller unterwegs sind. Leider hat eine weitere Werkstatt in unserer Stadt die Segel aus privaten Gründen gestrichen

und ist nun geschlossen. Es musste also eine neue Anlaufstelle für Vespa-Fahrer geben, einen Ort, wo man sich geborgen und gut aufgehoben fühlt. Wie kann dieser Ort nur aussehen? Wie sehen Werkstätten eigentlich überhaupt so aus? Was bieten die ihren Kunden eigentlich so an? Wie wichtig ist wohl der lokale Markt mit dem persönlichen Bezug? Welchen Mehrwert können wir den zukünftigen Kunden bieten? Es waren noch viel mehr Fragen, die wir

uns erstmal selber beantworten mussten.

Nachdem wir das im Kasten hatten (kann man so schreiben; wir sind ja quasi in ein Film- und Fotostudio eingezogen), haben wir einfach mal die Ärmel hochgekrempt und angefangen alles umzubauen. Unser Anforderungsprofil durften wir dabei nicht vergessen. Eines ist uns ganz wichtig: „Wir sind mehr als nur Werkstatt, wir sind auch Community“. Darum ist auch eines unserer Ziele, Rollerfahrern



den Platz zu geben, den sie brauchen, um auch selber an ihren Vespas zu schrauben. Wir brauchten also einen Werkstattbereich und einen Communitybereich. Aber wir können da noch viel weiter gehen. Unsere Community-Member können doch auch noch unsere Arbeitsplätze nutzen, wenn wir nicht mehr arbeiten. Warum sollten sich Arbeitsbühnen und Werkzeuge ausruhen, die haben doch keinen Tarifvertrag. Also wir haben die Bühnen, das Werkzeug und den Platz – warum nicht teilen. Einer Einmietung in das Two Stroke Loft steht nichts mehr im Weg. Fang an in guter Gesellschaft zu schrauben, nutze die Möglichkeit, Dich mit Gleichgesinnten auszutauschen. Also wir bieten Dir als Community-Member die Möglichkeit an, sechs

Tage in der Woche von 07:00 bis 22:00 Uhr in unserer Werkstatt eigenständig an Deinem Roller zu schrauben. Ersatzteile, die Du benötigst, bestellen wir gerne für Dich bei unseren Lieferanten mit. Du kannst aus einem großen Gebrauchtteilelager das ein oder andere Teil beziehen. Du kannst Deine Vespa im Loft stehen lassen, es steht ja auch ein großer Kühlschrank mit Getränken hier rum. Da ist es manchmal besser, nicht mehr zu fahren.

Wir sind aber auch eine Werkstatt, die sich um Deinen Roller kümmert. Die also all die Sachen anbietet, die Du von konventionellen Werkstätten her kennst. Wir reparieren, wir machen Service, wir bieten Dienstleistungen an, wir lagern im Winter Deinen Roller ein, wir verkaufen Teile und Zubehör, wir haben Öl vorrätig, wir bieten Dir Öl zum Zapfen an, wir restaurieren, wir tunen und noch viel mehr. Wir verkaufen hin und wieder auch mal eine Vespa und wir kaufen auch Fahrzeuge an.

Da wir selber auch die Idee von Piaggio

und den daraus entstandenen VCs leben, ist bei uns selbstverständlich jedes VC-Mitglied auf dieser Welt willkommen. Solltest Du auf Deinem Weg durch die Welt zufällig ein Problem mit Deinem Fahrzeug haben, werden wir Dir hier im Two Stroke Loft alles bieten, damit Du Deine Reise so schnell wie möglich fortsetzen kannst.

Solltest Du mal in der Nähe sein, komm doch einfach mal rein ins Two Stroke Loft – Hamburgs Scooter Garage.

Text:



*Mark Albrecht*

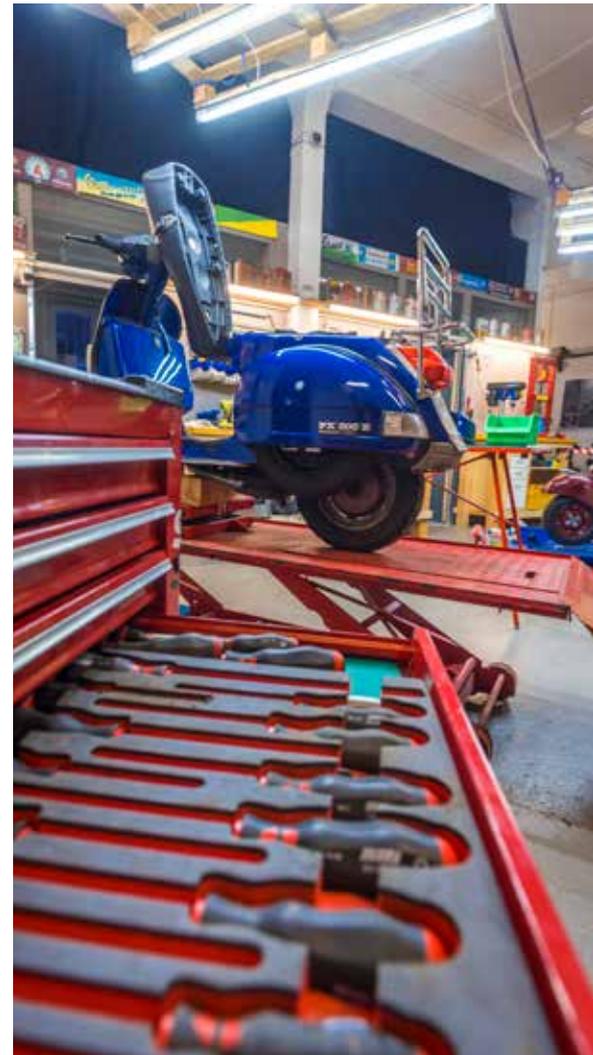
Two Stroke Loft

Fotos:



*Bengt Lange*

Two Stroke Loft



**Wer auf dem Laufenden bleiben möchte, kann uns auch sehr gerne folgen auf:**

Instagram: [www.instagram.com/two\\_stroke\\_loft.vespa/](https://www.instagram.com/two_stroke_loft.vespa/)  
Facebook: [www.facebook.com/TwoStrokeLoft/](https://www.facebook.com/TwoStrokeLoft/)

Persönlich und real findest Du uns hier:  
Two Stroke Loft UG (haftungsbeschränkt)  
Elsastraße 39a, 22083 Hamburg  
[www.two-stroke-loft.de](http://www.two-stroke-loft.de) • [info@two-stroke-loft.com](mailto:info@two-stroke-loft.com)

**Herausgeber:**

Vespa Club von Deutschland e.V., Hüschelrath 5,  
42799 Leichlingen, Tel.: 0176/51 70 09 48  
E-Mail: [redaktion@vcvd.de](mailto:redaktion@vcvd.de)

**Redaktion:**

Uwe Bödicker (V.i.S.d.P.), [boedicker@vcvd.de](mailto:boedicker@vcvd.de), Adresse siehe oben, Horst Höfling

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**

Mark Albrecht, Michael Betz, Guntram Engelhardt, Matthias Goebel, Ralf Jodl, Swen Modell, Steffen Rowold, Karl-Gustav Sander, Ulf Schröder, Leif Sturm, Ralph Topp, Ralf Wittigschläger, Stefan Wolters

**Anzeigen:**

Uwe Bödicker, Adresse siehe oben. Es gilt die Anzeigenpreisliste 2/2021

**Satz&Layout:**

Visuelle Kommunikation, Stefan Becker, Markusstr. 25,  
53129 Bonn, [www.beckerkom.de](http://www.beckerkom.de), [info@beckerkom.de](mailto:info@beckerkom.de)

**Druck:**

Druckerei Franz Paffenholz GmbH,  
Königstraße 82, 53332 Bornheim,

Tel.: 02222/98 92-0, [info@druckerei-paffenholz.de](mailto:info@druckerei-paffenholz.de)  
Vesbasta 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 Vesbasta 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: [redaktion@vcvd.de](mailto:redaktion@vcvd.de)



# Fast drei Jahrzehnte Geschäftspartner, Freunde fürs Leben

*Oliver Kluger steigt nach 29 Jahren aus dem Scooter Center aus. Ulf Schröder führt das gemeinsam Aufgebaute fort.*



Wir schreiben das Jahr 1992. In dem Zentralorgan der deutschsprachigen Rollerszene - der Motoretta - findet sich die Meldung, dass Oli den Roller- und Teilehandel jetzt auch ganz offiziell professionell betreiben wird. Bekannt ist er nicht nur durch seine Vespa GS4 Good Thing mit Malossi-Motor, sondern auch durch einen regen Handel mit allem, was das Scooterist-Herz der 90er Jahre höherschlagen lässt. Permanente Ausflüge nach Italien bringen Nachschub und mit dem freien Warenverkehr in der EU kommt 1993 zusätzlich Schwung in die Sache. Aber Italien ist nicht genug, und Oli geht das Wagnis ein in Indien einen Container neuer SIL GP 200 zu bestellen. Der Wagemut wird belohnt, und die Lambrettas werden im Mai 1993 tatsächlich angeliefert. Innerhalb von drei Wochen ist die komplette Lieferung der 25 Roller vergeben.

Parallel und nicht weit entfernt hat Ulf ein ähnliches Geschäftsmodell entwickelt. Hier steht aber weniger Italien als viel



mehr England im Fokus der Begierde, quasi dem anderen Mutterland des Kults um die italienischen Motorroller. Pünktlich zum Erscheinen der Scootering - quasi die Motoretta für England, nur älter und größer - ist er monatlich auf dem Weg Richtung Fähre. Die Kleinanzeigen bieten ausreichend Potential, um mit immer weiteren Lambrettas, Vespas und Tuningteilen der großen englischen Shops die Rückreise anzutreten.

Im Januar 1994 ist es soweit: Oli und Ulf bündeln ihre Kräfte und betreiben von da an im Rosengarten das Scooter Center Köln. Zu den klassischen Vespa- und Lambretta-Motorrollern gesellen sich die Automatikmodelle aus dem Hause Piaggio. Plötzlich gibt es eine E-Mail-Adresse zum Bestellen und dann ist da der vermutlich erste Webshop für Rollerteile weltweit. Eine beachtliche Erfolgsgeschichte startet. Was aus einer Subkultur um Motorroller gestartet ist, wird zu einem weltweiten Kult um die Fahrzeuge mit den kleinen Rädern und dem freien Durchstieg. Und das Scooter Center liefert allen täglich und zuverlässig Nachschub.

Fast drei Jahrzehnte sind aber auch eine lange Zeit und Oliver fängt an, die Stimmung aus der Gründungszeit zu vermissen. Irgendwie will er es nochmal wissen.

Die Liebe zu den italienischen Ikonen und zum Reisen ist ungebrochen, und man darf gespannt sein, womit Oli uns überraschen wird.



Ulf übernimmt die Geschicke des Scooter Center ab 2021 alleine und ist mit seinem langjährigen Team, das an der Erfolgsgeschichte kräftig mitgewirkt hat, gut gerüstet für die nächsten dreißig Jahre.

Wir wünschen all unseren Kunden und Freunden ein gesundes und glückliches 2021.

Euer



Oli & Ulf



# Kölner Stadt-Anzünder

- Nr. 007 - Sonntag/Feiertag, 20./21. N

## Geschäftseröffnung sorgt für Aufruhr

Neue Geschäftsführung beim Scooter Center legt sich mächtig ins Zeug

Köln - Die Ankündigung der bevorstehenden Eröffnung des Scooter-Centers in der Nähe von Köln sorgte in der gesamten Scooter-Szene für Aufsehen. Einer unserer Korrespondenten berichtete von tumultartigen Szenen beim Bekanntgeben des Eröffnungsdatums. Am 3.1.1994 soll es soweit sein. Durch ein breitgefächertes Angebot an Ersatzteilen, speziellen Tuningteilen namhafter Hersteller, verbunden mit kurzen Lieferzeiten und einem ständigen Lagerbestand an Gebrauchstrollern wollen die beiden Geschäftsführer Oliver Kluger und Ulf Schröder den Scootermarkt in Deutschland aufröhlen. Dazu meinte Schröder: "Wir haben in den letzten Monaten unsere Geschäftsbeziehungen nach England und Italien intensiviert, so daß wir anbieten können was das Scooteristenherz höher schlagen läßt". Diese Äußerungen Schröders beziehen sich insbesondere auf die frisch geknüpften Kontakte zu namhaften Herstellern wie PM, AF Rayspeed, Taffspeed und MB Developments. Die Fusion zwischen Kluger und Schröder kam nach langen Verhandlungen in diesem Jahr zu-

stande. Kluger, der mit seinem Scooter Center Cologne schon etwas länger im Rennen ist, sieht in der neuen Geschäftseröffnung die Möglichkeit innovative Ideen mit einzubringen und den Versand- und Telefonservice auf ein Niveau zu heben, welches bisher noch nie dagewesen ist. Kluger meinte: "Das Telefon ist ab jetzt den ganzen Tag besetzt, und Pakete werden innerhalb von 24 Stunden weggeschickt".

- Kommentar -  
- Bericht -

... wir, daß vor allem über Berücksichtigung Phänomene der Kognitiv Dissonanz zu einem Einstieg in den Motorrollermarkt geraten werden kann.

Brutal -

CAPITOL

Feiertag der ...

Ortsansässige betreten das Schlimmste

## Skandal am 3.1.94

BLIND Berghelm - Am 3.1. wird westlich von Köln das Scooter Center mit einem skandalösen Angebot an Gebrauchstrollern und Ersatzteilen eröffnen. "Am Rosengarten" Nr. 2 in 50129 Berghelm-Glessen werden unter der Telefonnummer 02238/44722 Bestellungen entgegen genommen. Und zwar 24 Stunden täglich. Man kann natürlich auch während der Geschäftszeiten persönlich vorbeischaun. Dazu verläßt man die Autobahn A1 an der Ausfahrt Köln-Bocklemünd um sich dann in Richtung Pulheim zu begeben. An der zweiten Ampel sollte man links fahren, um dann wiederum an der zweiten Ampel rechts abzubiegen. Hat man nun alles bis hierhin auf die Reihe bekommen, so sollte man geradeaus bis nach Glessen fahren. Nach dem Ortseingangsschild die zweite Straße rechts (da wo der Menschenaufbau ist) und ihr seid da

Also: Geschäftseröffnung am 3.1.1994 - Adresse: Am Rosengarten



## Parkplatz

- 815 Lambretta Teile
- Auspuffanlagen von PM, AF Rayspeed, Nikon, MB Developments und Toff-speed
  - Vergaserkits, 25-34mm und Membranblöcke
  - Conversions, 175-190'er conversion für alle 125-175 Modelle, 225 TS1 und Honda 205
  - Scheibenbremsen, mechanisch und hydraulisch
  - Specials, kleiner Gepäckträger für Hinten (Sprintrack), verchromte Korbrenner, verstärkte Gabelstämme, Korbbläume, Spezialwerkzeuge, Schrittzüge, Sportsitzbänke, Reserveradhalterungen und vieles mehr.
  - Lambrettas, für Basler gibt es bei uns Alles vom Motorboizen bis zum Beinblech und Vieles mehr

Eröffnungsangebote:	
- PROMA Auspuff PX80-177 ohne Dämpfer	60,-
- ähnlich 180 Rally	60,-
- V50/PV	39,-
- Moosgummigriffe	7,90
- Chromfelgen alle Vespa	35,-
- Gepäckträger PX sw. hinten	39,-
- 28/30'er Dellorto	139,-
- 34'er Dellorto Flachschieber	299,-
- PM für PX 80 - 177	470,-
Vespa:	
Auspuffanlagen:	
- PM	490,-
- Toffspeed	550,-
- Simonini	105,-
- Polini	99,-
Vergaser:	
- 19'er SHB	95,-
- 25'er PHBL	149,-
- 24'er Si	105,-
Conversions:	
- Polini	207'er
- PM	177'er
- Toffspeed	133'er
- Simonini	220'er
- Polini	199'er
- (T5)	172'er
- (T5)	209'er
- (T5)	102'er
- (T5)	135'er
- (T5)	75'er
- Avionic	177'er
- 133'er	179,-
- 75'er	211'er
- Malossi	172'er
- (T5)	136'er
- (T5)	112'er
- (T5)	75'er
- PX	139'er
Kurbelwellen:	
- PX200	Original
- (T5)	250,-
- (T5)	199,-
- (T5)	260,-
- (T5)	199,-
- (T5)	180,-
- (T5)	180,-
- (T5)	249,-
- (T5)	179,-
- (T5)	149,-
- (T5)	449,-
- (T5)	469,-
- (T5)	259,-
- (T5)	194,-
- (T5)	132,-
- (T5)	289,-
- (T5)	560,-
- (T5)	530,-
- (T5)	490,-
- (T5)	490,-
- (T5)	270,-
- (T5)	139,-
- (T5)	299,-
- (T5)	149,-
- (T5)	120,-
- (T5)	43,-
- (T5)	40,-
- (T5)	49,-
- (T5)	55,-
- (T5)	250,-
- (T5)	370,-
- (T5)	350,-
- (T5)	489,-
- (T5)	270,-
- (T5)	170,-
- (T5)	49,-
- (T5)	39,-
- (T5)	25,-
- (T5)	17,-

Wir haben auch ständig gebrauchte Motorroller (z.B. Vespa GS, Sprint, T5, Lambretta 199'er usw.) auf Lager. Kommt einfach mal vorbei oder ruft an. Unsere Adresse ist jetzt im Rosengarten Nr.2 in 50129 Berghelm Glessen. Tel.: 02238 / 44722 Fax.: 02238/44523



# Keine Ausgabe der

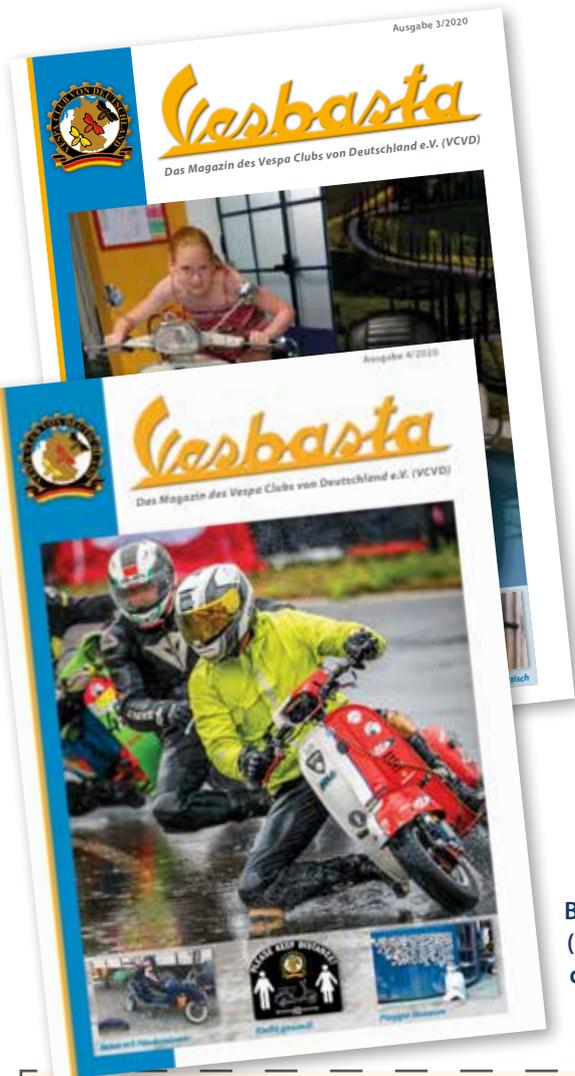
# Vesbasta

## mehr verpassen!

Viermal im Jahr:

- ✓ aktuelle Infos aus den Clubs
- ✓ Neues aus dem VCVD
- ✓ Termine zu Treffen und Ausstellungen
- ✓ Reisetipps und -berichte
- ✓ alles rund um die Vespa Sportszene

Bitte schickt mir Vesbasta nach Hause! Dafür zahle ich 12,00 € pro Kalenderjahr (Schutzgebühr für vier Hefte inklusive Porto und Verpackung) und erhalte dafür druckfrisch die nächsten vier Ausgaben direkt geliefert. Einfach Coupon ausfüllen und ab zur Post an: Vespa Club von Deutschland e.V., Hüschelrath 5, 42799 Leichlingen oder per E-Mail an [redaktion@vcvd.de](mailto:redaktion@vcvd.de)



Ich möchte die Vesbasta abonnieren.

- \* Ich zahle bequem per Rechnung.
- \* Bitte bucht die 12,00 € von meinem Konto ab (SEPA-Lastschrift-Mandat)\*\*.

Ich ermächtige den Zahlungsempfänger, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Zahlungsempfänger auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem/unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Vor dem ersten Einzug einer SEPA-Basislastschrift wird der Zahlungsempfänger mich über den Einzug in dieser Verfahrensart unterrichten.\*\*

Bank

IBAN

BIC

Kontoinhaber

Datum/Unterschrift

\* Bitte zutreffendes ankreuzen.

\*\* Pro Kalenderjahr werden 12,00 € abgebucht. Startet das Abo während eines Kalenderjahres, wird als Erstbetrag lediglich die Summe der noch zu liefernden Hefte abgebucht. Die volle Jahresgebühr wird zu Mitte März eines Jahres abgebucht. Ist das Konto nicht gedeckt, trägt der Abonnent die anfallenden Rückbuchungsgebühren.

\*\*\* Das Abo verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn der Abonnent nicht schriftlich zwei Monate vor Ablauf des Abos kündigt.

Bitte schickt mir Vesbasta an folgende Adresse\*\*\*:

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

- \* Ich bin bereits Mitglied im Vespa-Club:

- \* Ich bin noch kein Mitglied eines Vespa-Clubs. Bitte schickt mir Informationen über die Clubs in meiner Nähe

# Winterimpressionen



Fotos: Melanie Kleinschmidt und SIP

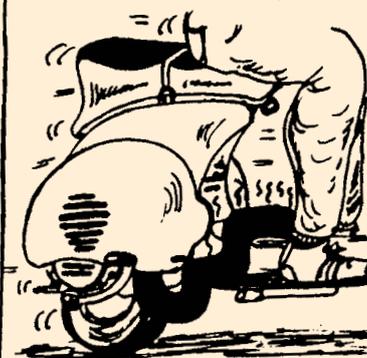
Im Winter glaubst  
manchmal echt, du  
bist Gefrierfleisch....



... aber zumindest  
die Füße kann ich  
aufwärmen....



.... mit meinem  
Spezialauspuff!



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

Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Für nur 25,- €\* netto pro Ausgabe  
\*zzgl. 19 % MwSt.

# Händlerverzeichnis

## PLZ 1

**Rollerhaus Zehlendorf**  
D&L Dechring u. Langer GmbH  
Potsdamer Str. 35  
14163 Berlin  
Telefon: 030/80 90 27 87  
www.rollerhaus.de

## PLZ 5

**Scooter Center GmbH**  
Scooter Center GmbH  
Kurt-Schumacher-Str. 1  
50129 Bergheim-Glessen  
Telefon: 02238/30 74 30  
www.scooter-center.com

## PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/ Kochkurse



**vesbar**  
Maistr. 49 | 80337 München  
Tel. 089 / 60087024  
✉ info@vesbar.de  
🌐 www.vesbar.de  
📱 /vesbarmuenchen

## PLZ 2



**TWO STROKE LOFT**  
Telefon: 040 300 36 960  
www.two-stroke-loft.com  
info@two-stroke-loft.com



**Zweirad Kübler**  
Bernhard Kübler  
Königswinterer Str. 1  
53227 Bonn-Beuel  
Telefon: 0228/47 05 47  
www.kuebler-bonn.de

**der rollerladen**  
Karl-Heinz Scholze  
Straubinger Str. 6a  
84066 Pfaffenberg  
Telefon: 08772/9 12 90  
www.rollerladen.com

## PLZ 3

**Italmoto GmbH**  
Jacqueline Saßnick  
Heinkelstr. 29  
30827 Garbsen  
Telefon: 05131/70 85 60  
www.motorradwelt-hannover.de

## PLZ 7

**Ortema GmbH**  
Ortema GmbH  
Kurt-Lindemann-Weg 10  
71706 Markgröningen  
Telefon: 07145/9 15 38 90  
www.sport-protection.de

**SIP Scootershop GmbH**  
SIP Scootershop GmbH  
Marie-Curie-Str. 4  
86899 Landsberg am Lech  
Telefon: 08191/9 69 99 60  
www.sip-scootershop.com

## PLZ 4

**Zweiradcenter Buecker**  
Piaggio-Vertragshändler  
Johannisstr. 16  
49074 Osnabrück  
Telefon: 0541/2 17 80  
www.buecker.de



## Mediadaten

Die aktuellen  
Mediadaten 2/2021  
der Vesbasta stehen  
ab sofort unter [www.vcvd.de](http://www.vcvd.de) zum Download  
zur Verfügung.

## PLZ 9

**Korrosionsschutz-Depot**  
Dirk Schucht  
Friedrich-Ebert-Str. 12  
90579 Langenzenn  
Telefon: 09101/68 01  
www.korrosionsschutz-depot.de

**Die-Oldie-Garage**



Oldtimer  
Diagnostik &  
Ersatzteile  
0171 7685396

Sven Modell, Lange Gasse 17, 93183 Kallmünz



**Mediadaten**  
Nr. 1/2020 Stand: 1.01.2020

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

Vesbasta ist das offizielle Organ des Vespa Club von Deutschland e.V. Mit ihr werden gut 2000 Ortsclubs mit über 4.500 Mitgliedern erreicht. Die Inhalte spiegeln das facettenreiche Leben mit dem Roller Vespa wider. Von ausführlichen Reiseberichten, über Clubtreffen und Sportereignisse, bis hin zu Techniktips und Neuigkeiten aus dem Hause Piaggio informiert die Vesbasta vierteljährlich Ihre Leser. Die Druckauflage beträgt derzeit 1.000 Exemplare. Sie wird ausschließlich im Postversand vertrieben und ist nur über den VCVD zu beziehen. Die Zielgruppe von Vesbasta sind alle Vespa und Roller-Fahrer. Aber auch Menschen, die rund um den italienischen Kultroller dolce vita leben möchten. Alle Preise verstehen sich zzgl. der gesetzlichen MwSt.

# ORTEMA Protection is our Profession

Brustschutz aus viskoelastischem Schaum (Protektoren herausnehmbar)

Optimierter Sitz der herausnehmbaren CE-Protektoren (Level 2) an Schulter und Ellenbogen

Großzügige Mesh-Einsätze sorgen für optimale Belüftung

Zusätzlicher Durchdringungsschutz im Bereich der Wirbelsäule

## ORTHO-MAX Jacket

Protektorenjacke für den optimalen Rundumschutz. Schützt die Wirbelsäule, Schulter und Ellenbogen; jetzt mit zusätzlichem Brust- und Rippenschutz. Atmungsaktive Materialien sorgen für maximalen Tragekomfort und optimale Belüftungseigenschaften. Umschließt die Körperregionen satt und verrutscht nicht.

Größen: S - XXXL

Jacket 1 St 289,00 €



Höhenverstellbarer, innerhalb des Jackets integrierter Nierengurt

Anatomische Passform sorgt für erhöhten Tragekomfort

Integrierter Rippenschutz

Anatomisch angepasste Form des CE-Rückenprotektors (Level 2) garantiert perfekten Schutz bei maximaler Beweglichkeit

## Lumbo-X Nierengurt

Der technische Aufbau wurde nach sportorthopädischen Gesichtspunkten gestaltet. So wird die Lendenwirbelsäule auch bei harten Schlägen optimal stabilisiert und geschützt. Der **Lumbo-X** entlastet den Lumbalbereich und kann auch bei

Schmerzen und Verspannungen eingesetzt werden; hergestellt aus atmungsaktivem Mesh-Material.

Farben: Schwarz ■ Rot ■

Größen: XS - XXL

Low - 16 cm 1 St 49,90 €

High - 24 cm 1 St 54,90 €



Version "Low" (Rückenhöhe 16 cm)

Version "High" (Rückenhöhe 24 cm)

Exklusiv erhalten VCVD-Mitglieder auf alle ORTEMA-Produkte

10% Rabatt.  
Online bestellen und einfach den Code V-Roll0518 einlösen!



[www.ortema-shop.com](http://www.ortema-shop.com)

**ORTEMA**



**Maske „Um halb an der Bar“**  
100% Polyester, 300 g/m<sup>2</sup>

Art.-Nr. UHB06 (L/XL)  
Art.-Nr. UHB07 (S/M)  
je 9,90 €



**Patches „Um halb an der Bar“**  
Ø 60 mm

Art.-Nr. UHB500S (schwarz)  
Art.-Nr. UHB500W (weiß)  
je 5,90 €



**SCOOTER CENTER**

**Kapuzenpullover „Um halb an der Bar“**

80 % Baumwolle, 20 % Polyester, 280 g/m<sup>2</sup>,  
Logo klein auf Brusthöhe, Rückseite frei,  
erhältlich in den Größen S-XXXXL

Art.-Nr. UHB03 + Größe (S-XXXXL)  
39,90 €



**T-Shirt „Um halb an der Bar“**

100 % Baumwolle, Single Jersey, 155 g/m<sup>2</sup>,  
Logo klein auf Brusthöhe, Rückseite frei,  
erhältlich in den Größen S-XXXXL

Art.-Nr. UHB01 + Größe (S-XXXXL)  
19,90 €



**Bierdeckel „Um halb an der Bar“**  
100er Pack), Ø 10,8 cm

Art.-Nr. UHB420  
9,90 €

**Warnweste reflektierend SC / „Um halb an der Bar“**

Einheitsgröße XXL, 100 % Polyester,  
entspricht den Anforderungen der  
EU-VO 2016/425, Klasse II und der  
Norm EN ISO 20471:2013+A1:2016.

Art.-Nr. UHB05  
7,97 €



**T-Shirt „Um halb an der Bar“**

100 % Baumwolle, Single Jersey, 155 g/m<sup>2</sup>,  
Logo klein auf Brusthöhe, Faust groß seitlich,  
erhältlich in den Größen S-XXXXL

Art.-Nr. UHB02 + Größe (S-XXXXL)  
29,90 €

**Tasse „Um halb an der Bar“**

Art.-Nr. UHB04  
9,90 €



**Aufkleber „Um halb an der Bar“**

Art.-Nr. UHB007 (weiß)  
Art.-Nr. UHB008 (transparent)  
je 1,00 €



UVP, alle Preise inkl. 19% MwSt.



**UM HALB AN DER BAR**

...ist in der Scooterszene ein beliebter Slogan, sich mit Freunden und Gleichgesinnten zu einer offenen Uhrzeit auf einem Run oder Niter zu verabreden und gemeinsam mit einem Kaltgetränk anzustoßen. Die daraus entstandene gleichnamige Organisation kümmert sich um verunglückte Scooterists und – im Worst Case – um deren in Not geratene Hinterbliebene. Denn manche werden nie wieder um halb an der Bar sein.

Das Scooter Center ist eine Patenschaft eingegangen, unterstützt den Verein mit seiner Infrastruktur wie Logistik, Onlineshop und Paymentsystem. Alle Einnahmen gehen dabei direkt an die Organisation weiter. Mit dem Kauf eines „UM HALB AN DER BAR“-Produktes unterstützt Du den Verein in seiner Arbeit.